



## **Tracébesluit wegbreiding**

### **Schiphol Amsterdam Almere 2017**

bijlage Q Nota van antwoord

Datum	24 februari 2017
Status	Definitief



## Colofon

Uitgegeven door Informatie	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Telefoon	0800 8002
Uitgevoerd door Opmaak	Mw. mr. P.S. van der Mark
Datum	24 februari 2017
Status	definitief
Versienummer	1.0



## Inhoud

Inleiding	12
1	Deel 1 veel gestelde vragen - 15
1.1	Tunnel - 15
1.2	Luchtkwaliteit - 17
1.2.1	Luchtkwaliteit in het algemeen - 17
1.2.2	Grenswaarden - 18
1.2.3	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit - 19
1.2.4	Meten en rekenen aan luchtkwaliteit - 21
1.2.5	Rekenmodellen luchtkwaliteit - 21
1.2.6	Schiphol ultrafijnstof - 22
1.3	Geluid - 22
1.3.1	Rekenmodellen - 22
1.3.2	Nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds - 23
1.3.3	Voorgestelde geluidsreducerende maatregelen - 25
1.3.4	Cumulatie geluid - 25
1.3.5	Overschrijding toetswaarde en binnenwaarde - 26
1.3.6	Onderliggend wegennet (OWN) en hogere waarden - 26
1.3.7	Beperken geluidsoverlast gedurende de bouwwerkzaamheden - 27
1.4	Leefbaarheid - 27
1.4.1	Meanderpark - 27
1.4.2	'Extra afslag' Stadshart A9 - 28
1.4.3	Geen overkapping bij de Meester F.A. van Hallweg - 29
1.4.4	Voetgangers en fietsbrug; verbetering noord-zuidrelatie - 29
1.4.5	Bereikbaarheid tijdens de bouw - 31
1.4.6	Externe veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen - 31
1.5	Milieueffectrapportage en MKBA - 33
1.6	Bouw - 35
1.6.1	Bouwverkeer - 35
1.6.2	Bouwhinder - 35
1.7	Schade - 36
1.7.1	Nadeelcompensatie - 37
1.7.2	Bouw- en gewassenschade - 37
Deel 2	individuele beantwoording - 39
<b>Zienswijze nr. 1</b>	- 39
<b>Zienswijze nr. 2</b>	- 40
<b>Zienswijze nr. 3</b>	- 41
<b>Zienswijze nr. 4</b>	- 41
<b>Zienswijze nr. 5</b>	- 42
<b>Zienswijze nr. 6</b>	- 42
<b>Zienswijze nr. 7</b>	- 43
<b>Zienswijze nr. 8</b>	- 43
<b>Zienswijze nr. 9</b>	- 44
<b>Zienswijze nr. 10</b>	- 45
<b>Zienswijze nr. 11</b>	- 45
<b>Zienswijze nr. 12</b>	- 45
<b>Zienswijze nr. 13</b>	- 46

<b>Zienswijze nr. 14</b>	- 47
<b>Zienswijze nr. 15</b>	- 48
<b>Zienswijze nr. 16</b>	- 49
<b>Zienswijze nr. 17</b>	- 49
<b>Zienswijze nr. 18</b>	- 49
<b>Zienswijze nr. 19</b>	- 50
<b>Zienswijze nr. 20</b>	- 51
<b>Zienswijze nr. 21</b>	- 52
<b>Zienswijze nr. 22</b>	- 53
<b>Zienswijze nr. 23</b>	- 54
<b>Zienswijze nr. 24</b>	- 56
<b>Zienswijze nr. 25</b>	- 57
<b>Zienswijze nr. 26</b>	- 57
<b>Zienswijze nr. 27</b>	- 58
<b>Zienswijze nr. 28</b>	- 58
<b>Zienswijze nr. 29</b>	- 58
<b>Zienswijze nr. 30</b>	- 58
<b>Zienswijze nr. 31</b>	- 59
<b>Zienswijze nr. 32</b>	- 59
<b>Zienswijze nr. 33</b>	- 59
<b>Zienswijze nr. 34</b>	- 61
<b>Zienswijze nr. 35</b>	- 61
<b>Zienswijze nr. 36</b>	- 62
<b>Zienswijze nr. 37</b>	- 62
<b>Zienswijze nr. 38</b>	- 64
<b>Zienswijze nr. 39</b>	- 64
<b>Zienswijze nr. 40</b>	- 65
<b>Zienswijze nr. 41</b>	- 66
<b>Zienswijze nr. 42</b>	- 67
<b>Zienswijze nr. 43</b>	- 68
<b>Zienswijze nr. 44</b>	- 68
<b>Zienswijze nr. 45</b>	- 69
<b>Zienswijze nr. 46</b>	- 69
<b>Zienswijze nr. 47</b>	- 70
<b>Zienswijze nr. 48</b>	- 71
<b>Zienswijze nr. 49</b>	- 71
<b>Zienswijze nr. 50</b>	- 71
<b>Zienswijze nr. 51</b>	- 72
<b>Zienswijze nr. 52</b>	- 72
<b>Zienswijze nr. 53</b>	- 73
<b>Zienswijze nr. 54</b>	- 74
<b>Zienswijze nr. 55</b>	- 75
<b>Zienswijze nr. 56</b>	- 76
<b>Zienswijze nr. 57</b>	- 76
<b>Zienswijze nr. 58</b>	- 77
<b>Zienswijze nr. 59</b>	- 79
<b>Zienswijze nr. 60</b>	- 79
<b>Zienswijze nr. 61</b>	- 80
<b>Zienswijze nr. 62</b>	- 80
<b>Zienswijze nr. 63</b>	- 81
<b>Zienswijze nr. 64</b>	- 82
<b>Zienswijze nr. 65</b>	- 82
<b>Zienswijze nr. 66</b>	- 83
<b>Zienswijze nr. 67</b>	- 84

<b>Zienswijze nr. 68</b>	- 85
<b>Zienswijze nr. 69</b>	- 85
<b>Zienswijze nr. 70</b>	- 86
<b>Zienswijze nr. 71</b>	- 88
<b>Zienswijze nr. 72</b>	- 88
<b>Zienswijze nr. 73</b>	- 89
<b>Zienswijze nr. 74</b>	- 89
<b>Zienswijze nr. 75</b>	- 89
<b>Zienswijze nr. 77</b>	- 90
<b>Zienswijze nr. 78</b>	- 91
<b>Zienswijze nr. 79</b>	- 91
<b>Zienswijze nr. 80</b>	- 92
<b>Zienswijze nr. 81</b>	- 92
<b>Zienswijze nr. 82</b>	- 92
<b>Zienswijze nr. 83</b>	- 93
<b>Zienswijze nr. 84</b>	- 93
<b>Zienswijze nr. 85</b>	- 93
<b>Zienswijze nr. 86</b>	- 94
<b>Zienswijze nr. 87</b>	- 94
<b>Zienswijze nr. 88</b>	- 94
<b>Zienswijze nr. 89</b>	- 94
<b>Zienswijze nr. 90</b>	- 94
<b>Zienswijze nr. 91</b>	- 95
<b>Zienswijze nr. 92</b>	- 95
<b>Zienswijze nr. 93</b>	- 96
<b>Zienswijze nr. 94</b>	- 97
<b>Zienswijze nr. 95</b>	- 98
<b>Zienswijze nr. 96</b>	- 98
<b>Zienswijze nr. 97</b>	- 99
<b>Zienswijze nr. 98</b>	- 100
<b>Zienswijze nr. 99</b>	- 100
<b>Zienswijze nr. 100</b>	- 100
<b>Zienswijze nr. 101</b>	- 100
<b>Zienswijze nr. 102</b>	- 102
<b>Zienswijze nr. 103</b>	- 102
<b>Zienswijze nr. 104</b>	- 102
<b>Zienswijze nr. 105</b>	- 103
<b>Zienswijze nr. 106</b>	- 104
<b>Zienswijze nr. 107</b>	- 106
<b>Zienswijze nr. 108</b>	- 106
<b>Zienswijze nr. 109</b>	- 106
<b>Zienswijze nr. 110</b>	- 112
<b>Zienswijze nr. 111</b>	- 113
<b>Zienswijze nr. 112</b>	- 113
<b>Zienswijze nr. 113</b>	- 113
<b>Zienswijze nr. 114</b>	- 113
<b>Zienswijze nr. 115</b>	- 113
<b>Zienswijze nr. 116</b>	- 114
<b>Zienswijze nr. 117</b>	- 114
<b>Zienswijze nr. 118</b>	- 114
<b>Zienswijze nr. 119</b>	- 115
<b>Zienswijze nr. 120</b>	- 115
<b>Zienswijze nr. 121</b>	- 116
<b>Zienswijze nr. 122</b>	- 117

<b>Zienswijze nr. 123</b>	- 118
<b>Zienswijze nr. 124</b>	- 119
<b>Zienswijze nr. 125</b>	- 120
<b>Zienswijze nr. 126</b>	- 120
<b>Zienswijze nr. 127</b>	- 120
<b>Zienswijze nr. 128</b>	- 120
<b>Zienswijze nr. 129</b>	- 121
<b>Zienswijze nr. 130</b>	- 121
<b>Zienswijze nr. 131</b>	- 122
<b>Zienswijze nr. 132</b>	- 122
<b>Zienswijze nr. 133</b>	- 122
<b>Zienswijze nr. 134</b>	- 124
<b>Zienswijze nr. 135</b>	- 124
<b>Zienswijze nr. 136</b>	- 125
<b>Zienswijze nr. 137</b>	- 125
<b>Zienswijze nr. 138</b>	- 125
<b>Zienswijze nr. 139</b>	- 125
<b>Zienswijze nr. 140</b>	- 126
<b>Zienswijze nr. 141</b>	- 126
<b>Zienswijze nr. 142</b>	- 126
<b>Zienswijze nr. 143</b>	- 127
<b>Zienswijze nr. 144</b>	- 127
<b>Zienswijze nr. 145</b>	- 127
<b>Zienswijze nr. 146</b>	- 128
<b>Zienswijze nr. 147</b>	- 128
<b>Zienswijze nr. 148</b>	- 129
<b>Zienswijze nr. 149</b>	- 130
<b>Zienswijze nr. 150</b>	- 130
<b>Zienswijze nr. 151</b>	- 131
<b>Zienswijze nr. 152</b>	- 132
<b>Zienswijze nr. 153</b>	- 138
<b>Zienswijze nr. 154</b>	- 138
<b>Zienswijze nr. 155</b>	- 138
<b>Zienswijze nr. 156</b>	- 139
<b>Zienswijze nr. 157</b>	- 140
<b>Zienswijze nr. 158</b>	- 142
<b>Zienswijze nr. 159</b>	- 143
<b>Zienswijze nr. 160</b>	- 144
<b>Zienswijze nr. 161</b>	- 144
<b>Zienswijze nr. 162</b>	- 144
<b>Zienswijze nr. 163</b>	- 144
<b>Zienswijze nr. 164</b>	- 144
<b>Zienswijze nr. 165</b>	- 145
<b>Zienswijze nr. 166</b>	- 145
<b>Zienswijze nr. 167</b>	- 145
<b>Zienswijze nr. 168</b>	- 147
<b>Zienswijze nr. 169</b>	- 148
<b>Zienswijze nr. 170</b>	- 148
<b>Zienswijze nr. 171</b>	- 149
<b>Zienswijze nr. 172</b>	- 149
<b>Zienswijze nr. 173</b>	- 150
<b>Zienswijze nr. 174</b>	- 150
<b>Zienswijze nr. 175</b>	- 151
<b>Zienswijze nr. 176</b>	- 151



<b>Zienswijze nr. 177</b>	- 151
<b>Zienswijze nr. 178</b>	- 151
<b>Zienswijze nr. 179</b>	- 151
<b>Zienswijze nr. 180</b>	- 152
<b>Zienswijze nr. 181</b>	- 152
<b>Zienswijze nr. 182</b>	- 152
<b>Zienswijze nr. 183</b>	- 153
<b>Zienswijze nr. 184</b>	- 153
<b>Zienswijze nr. 185</b>	- 156
<b>Zienswijze nr. 186</b>	- 157
<b>Zienswijze nr. 187</b>	- 157
<b>Zienswijze nr. 188</b>	- 157
<b>Zienswijze nr. 189</b>	- 157
<b>Zienswijze nr. 190</b>	- 157
<b>Zienswijze nr. 191</b>	- 158
<b>Zienswijze nr. 192</b>	- 159
<b>Zienswijze nr. 193</b>	- 159
<b>Zienswijze nr. 194</b>	- 159
<b>Zienswijze nr. 195</b>	- 160
<b>Zienswijze nr. 196</b>	- 160
<b>Zienswijze nr. 197</b>	- 163
<b>Zienswijze nr. 198</b>	- 166
<b>Zienswijze nr. 199</b>	- 167
<b>Zienswijze nr. 200</b>	- 167
<b>Zienswijze nr. 201</b>	- 168
<b>Zienswijze nr. 202</b>	- 168
<b>Zienswijze nr. 203</b>	- 168
<b>Zienswijze nr. 204</b>	- 169
<b>Zienswijze nr. 205</b>	- 169
<b>Zienswijze nr. 206</b>	- 169
<b>Zienswijze nr. 207</b>	- 169
<b>Zienswijze nr. 208</b>	- 169
<b>Zienswijze nr. 209</b>	- 170
<b>Zienswijze nr. 210</b>	- 170
<b>Zienswijze nr. 211</b>	- 171
<b>Zienswijze nr. 212</b>	- 171
<b>Zienswijze nr. 213</b>	- 172
<b>Zienswijze nr. 214</b>	- 172
<b>Zienswijze nr. 215</b>	- 172
<b>Zienswijze nr. 216</b>	- 172
<b>Zienswijze nr. 217</b>	- 173
<b>Zienswijze nr. 218</b>	- 173
<b>Zienswijze nr. 219 tot en met 405</b>	- 174





## Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord, de reactie op de zienswijzen op het Ontwerp Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol Amsterdam Almere 2016 (Amstelveen). Dit Ontwerp Tracébesluit (OTB 2016) heeft betrekking op het gedeelte van de A9 ter hoogte van Amstelveen en maakt onderdeel uit van het programma Weguitbreiding Schiphol, Amsterdam, Almere (SAA).

Voor het gehele plangebied van SAA is in 2011 een Tracébesluit genomen. Voor het gedeelte ter hoogte van Amstelveen bleek het Tracébesluit 2011 (TB 2011) niet haalbaar. Daarom is voor dat deel een nieuw besluit nodig. Het OTB2016 is ter voorbereiding van de dat nieuwe besluit: het Tracébesluit 2017. Het Tracébesluit 2017 (TB 2017) vervangt het Tracébesluit 2011 voor het gedeelte van de A9 ter hoogte van Amstelveen.

De minister van Infrastructuur en Milieu stelde het TB 2011 vast in maart 2011. Dit TB 2011, hield onder andere de ondertunneling van de A9 bij Amstelveen in. De gemeente Amstelveen zou voor een groot deel aan deze tunnel meebetalen, maar voor Amstelveen bleek dit financieel toch niet haalbaar. Na overleg met de betrokken partijen is de overeenkomst opgebroken en is gewerkt aan een alternatieve oplossing die ook bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving verbetert:

- de A9 komt dieper te liggen;
- de aansluiting bij de Keizer Karelweg en Stadshart blijft in stand;
- er komen twee overkappingen en nieuwe verbindingen voor fietsers en voetgangers;
- over een lengte van totaal twaalf kilometer worden nieuwe geluidschermen geplaatst.

Omdat de verdiepte ligging niet past binnen het TB 2011, is een wijziging van het TB 2011 nodig. Die wijzigingen staan in het TB 2017.

Met het nemen van het TB 2017 worden de effecten op de omgeving onderzocht en welke maatregelen daarbij nodig om deze effecten te beperken. Ook is onderzocht welke maatregelen de inpassing van de weg verbeteren. Met het nemen van de maatregelen wordt naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Beide zijn belangrijke doelstellingen van het programma SAA.

Van 18 maart tot en met 28 april 2016 heeft het OTB 2016 ter inzage gelegen. In die periode kon iedereen een zienswijze indienen op het OTB 2016. Op 22 maart, 24 maart, 4 april en 11 april 2016 hebben informatiebijeenkomsten plaatsgevonden over het OTB 2016.

Gedurende de periode van terinzagelegging kon worden gereageerd op de inhoud van het OTB 2016. In totaal zijn ruim 400 zienswijzen ingediend, waaronder 218 unieke zienswijzen. De unieke zienswijzen zijn afkomstig van particulieren, belangenorganisaties, bedrijven en lokale overheden.

Uit deze aantallen blijkt de grote betrokkenheid bij de planvorming van de A9. Veel insprekers maken zich zorgen over de luchtkwaliteit en geluidbelasting. De tunnel zoals voorgesteld in het TB 2011, was voor veel indieners van zienswijzen een belangrijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Begrijpelijk dat veel zienswijzen ingaan op het wijzigen van deze tunnel in een verdiepte ligging. In deze Nota van Antwoord staat een reactie hierop en op alle andere aandachtspunten uit de zienswijzen.

Maar het voorliggende TB 2017 geeft ook voordelen voor omwonenden ten opzichte van de huidige situatie. Mede door de financiële bijdrage van de gemeente Amstelveen, wordt de A9 verdiept aangelegd en komen twee overkappingen over de verdiepte ligging en een breed viaduct voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het Bovenlandpad. Het tracé - de tunnel - uit het TB 2011 wordt weliswaar gewijzigd, maar de bijbehorende maximale geluidbelasting is in het wettelijke geluidregister opgenomen. De toekomstige geluidbelasting met de verdiepte ligging is aan dit register getoetst. Dit heeft meer geluidmaatregelen tot gevolg dan in de situatie waarin de huidige A9 met bijbehorende geluidbelasting in het register zou zijn opgenomen. Dit is dus gunstig voor de omwonenden, want hierdoor gaat de geluidbelasting als gevolg van de A9 na aanleg van de verdiepte ligging fors omlaag. Nadat was gebleken dat de tunnel financieel niet langer haalbaar was, is ervoor gekozen om de tunnelsituatie in de geluidregisters te handhaven. Dit heeft tot positief gevolg dat de nieuwe plannen aan deze lage belasting getoetst moeten worden. Voor de optie om het geluidregister aan te passen aan de huidige situatie is in het belang van de omgeving niet gekozen. In dat geval zouden minder geluidmaatregelen genomen hoeven te worden en zou de geluidbelasting dus hoger zijn dan nu in het TB 2017 is vastgesteld.

### **Wat kunt u van deze nota verwachten?**

In voorliggende Nota van Antwoord geeft de minister van Infrastructuur en Milieu antwoord op de zienswijzen. Deze nota wordt tegelijkertijd met het TB 2017 ter inzage gelegd. Waar zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen is dat in de Nota van Antwoord aangegeven. Ook zijn deze wijzigingen opgenomen in de Toelichting behorend bij het Tracébesluit.

### **Waar vindt u de reactie op uw zienswijze?**

Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, heeft een ontvangstbevestiging gekregen. Alle geregistreerde zienswijzen krijgen een reactie in deze Nota van Antwoord.

De Nota van Antwoord is opgebouwd uit twee delen. In het eerste deel staat de reactie op:

- aandachtspunten die een algemeen karakter hebben;
- aandachtspunten die in veel zienswijzen aan de orde komen.

In het tweede deel zijn alle individuele zienswijzen beantwoord. Voor iedere zienswijze staat daar:

- welke onderdelen uit deel 1 van belang zijn
- wat de reactie is op aandachtspunten in de zienswijze, die niet in deel 1 staan.

### **Wijzigingen in TB 2017 ten opzichte van het OTB 2016**

Gewijzigde inzichten en de zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen in het TB 2017 ten opzichte van het OTB 2016. Deze wijzigingen zijn toegelicht in hoofdstuk 11 van de bij het TB 2017 behorende Toelichting. Het gaat om de volgende wijzigingen.

<b>OTB 2016</b>	<b>TB 2017</b>
	Nota van antwoord zienswijzen (Bijlage Q)
Verkeersmodel NRM 2014	Verkeersmodel NRM 2016 met een lagere groei van het autoverkeer
Geluidproductieplafonds gebaseerd op het NRM 2014	Lagere Geluidproductieplafonds gebaseerd op het NRM 2016
Middenbermscherm 8 meter hoog	Middenbermscherm 6 meter hoog
Geen scherm tussen plangebied OTB 2016 en TB 2011 ter hoogte van Elzenhove*	Geluidscherm toegevoegd*
schermhoogte Opera buurt 5 meter*	Schermhogte aangesloten aan schermhoogte ter hoogte van Meander*
Schermen thv afrit Ouderkerk aan de Amstel vanuit de richting Haarlem	Scherm bij de afrit wordt korter en hoger, zodat een betere begeleiding van de afrit ontstaat.
Afvoeren garageboxen ter hoogte van het Bovenlandpad*	Behoud van 3 garageboxen ter hoogte van het Bovenlandpad*
	Watercompensatie ter hoogte van keizer Karelcollege is aangepast*
	Ruimtereservering voor Bushaltes langs de A9 aan de westzijde van Amstelveen*
	Vergroten van het maatregelvlak bij de fietsbrug om ontwerprijheden aan de architect te kunnen bieden.
	Verantwoording groepsrisico Externe Veiligheid (bijlage P)
	Validatierapport MER (Bijlage R)*

\* Gewijzigd naar aanleiding van de zienswijzen

## 1 Deel 1 veel gestelde vragen

### **Beantwoording veelvoorkomende vragen en opmerkingen**

In de zienswijzen zijn over diverse thema's min of meer dezelfde vragen gesteld en/of opmerkingen gemaakt. In dit deel zijn enkele algemene passages opgenomen waarin op deze veel gestelde vragen en opmerkingen wordt ingegaan. In de beantwoording per indiener van de zienswijze wordt hier vervolgens, waar relevant, naar verwezen.

#### **1.1 Tunnel**

Het TB 2011 gaat uit van onder andere de ondertunneling van de A9 bij Amstelveen. De ondertunneling is een bovenwettelijke maatregel. Een aanvullende wens, ofwel een bovenwettelijke maatregel is een maatregel die wettelijk gezien niet noodzakelijk is om een project te realiseren. Vanuit het oogpunt van de wet dient de burger bijvoorbeeld beschermd te worden tegen verkeerslawaaï. Dit kan effectief met geluidschermen, maar de politiek wenst vaak verregaande maatregelen zoals landtunnels, die niet noodzakelijk zijn om aan de wet te voldoen.

De gemeente Amstelveen zou voor een groot deel aan de tunnel (aanvullende wens) meebetalen, maar deze bijdrage bleek voor Amstelveen financieel niet langer verantwoord. De bijdrage van de gemeente Amstelveen zou gefinancierd worden uit de opbrengsten van de ontwikkeling van 3000 woningen en 200.000m<sup>2</sup> kantooroppervlakte. Daarvoor was een verdichting van het stedelijk gebied van Amstelveen in de A9 zone nodig. In ruimtelijke zin blijkt dat achteraf een onmogelijke opgave, waar maatschappelijk draagvlak voor ontbreekt. 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.

Er zijn vervolgens door de gemeente Amstelveen en door Rijkswaterstaat andere oplossingen onderzocht. De keuze voor de verdiepte ligging van het tracé en twee overkappingen is het resultaat van een zorgvuldige afweging. Bij deze afweging is veel belang gehecht aan inpassing en milieunormen, zoals luchtkwaliteit en geluidhinder.

De oplossing houdt in dat de A9 over een lengte van 1,3 kilometer verdiept wordt aangelegd op zo'n manier dat de leefbaarheid binnen Amstelveen wordt vergroot.<sup>1</sup> Uitgangspunt daarbij was het vergroten van de leefbaarheid

---

<sup>1</sup> Zie paragraaf IV - Toelichting bij het Tracébesluit p.35 e.v.

in Amstelveen. Ook zonder tunnel zijn diverse verbeteringen voor de leefbaarheid mogelijk:

- twee overkappingen die Amstelveen Zuid en Noord beter met elkaar verbinden te weten;
  - een overkapping bij het Oude Dorp;
  - een overkapping bij het Stadshart;
- de afslag ter hoogte van het Stadshart blijft;
- het verdiepte tracé komt tussen het Oude Dorp en het Bovenland;
- langs een groot deel van het tracé komen geluidsschermen die aan beide zijden een groene uitstraling hebben.

De geluidschermen verminderen het geluid dat van de A9 komt. Ook de overkappingen en de verdiepte ligging zorgen voor minder geluidsoverlast. De afstanden tot de op- en afritten blijven gelijk ten opzichte van de huidige situatie.

De basis van de wegwitbreiding is een verbreding op maaiveldniveau van 2x3 naar 2x4 rijstroken plus vluchtstroken. Dit zou betekenen dat geluidschermen tussen de 18 tot 20 meter hoog zouden moeten worden om te voldoen aan de wettelijke geluidsnormen. Voor Amstelveen zou dit betekenen dat de barrièrewerking tussen noord en zuid van de A9 fors zou toenemen (hoog gelegen autosnelweg plus 20 meter geluidschermen geeft circa 28 meter hoogte, dit is bijna net zo hoog als een Meandertoren (33meter)). De gemeente heeft nadrukkelijk gevraagd de impact van de verbreding te beperken en de A9 gedeeltelijk te verdiepen waardoor de hoogte van de geluidschermen ten opzichte van het maaiveld meer dan gehalveerd is. De A9 komt dus verdiept te liggen en er komen twee overkappingen om de verbinding tussen noord en zuid Amstelveen te verbeteren.

Insprekers vragen zich af waarom er bij de Gaasperdammerweg wel een tunnel komt en bij Amstelveen niet. Het antwoord hierop is dat projecten sober en doelmatig worden uitgevoerd en dat aanvullende wensen van partijen (zoals gemeenten) alleen worden meegenomen indien zij daarvoor betalen (of substantieel bijdragen).<sup>2</sup> Net als de tunnel bij Amstelveen is ook de tunnel bij Gaasperdammerweg een bovenwettelijke maatregel. Het verschil is dat de financiering van de tunnel bij de Gaasperdammerweg vanuit de gemeente Amsterdam wel haalbaar is.

#### Participatie/inspraak

Binnen overheidsverbanden worden dagelijks vele beslissingen genomen. Niet al deze beslissingen leveren besluiten op waartegen wettelijke inspraak open staat. Amstelveen heeft op 6 november 2013 het besluit genomen om de bijdrage aan de verbreding van het tracé te verminderen. Het gevolg daarvan is dat het tunnelplan veranderd is in een verdiepte ligging. Een

---

<sup>2</sup> Handreiking MIRT-Verkenning, december 2010, p.68.



besluit van de gemeenteraad om de financiële bijdrage te verminderen staat niet open voor inspraak. Uit deze wijziging vloeit de verdiepte ligging van de A9 voort, welke is weergegeven in het TB 2017. Op bedoeld (O)TB is wel inspraak mogelijk.

Voorafgaand aan het besluit van de gemeenteraad is een aantal informatieavonden georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden. Die avonden waren op 26 september, 30 september, 1 oktober, 2 oktober, 3 oktober en 7 oktober 2013. Verder is het raadsvoorstel besproken in de raadscommissie ABM (Algemeen bestuur en middelen) op 17 oktober 2013, waarbij een ieder de mogelijkheid is geboden om in te spreken. Diverse bewoners en instanties hebben hiervan gebruik gemaakt. Voorts zijn alle ontvangen schriftelijke reacties ter kennis gebracht van de leden van de gemeenteraad en betrokken bij de besluitvorming.

Nadat eenmaal het besluit genomen was dat er geen tunnel meer zou komen, is gekeken naar wat er wel mogelijk was binnen de nieuwe financiële randvoorwaarden. Hierbij is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omgevingsbelangen. Verder zijn er in 2015 'meedenkavonden' geweest over de aankleding van de geluidschermen, de inrichting van het groen aan de bewonerszijde en inrichting van de overkappingen. De uitkomsten hiervan hebben geresulteerd in het esthetisch programma van eisen van Rijkswaterstaat. Dit is een bindend document voor de aannemer.

## **1.2 Luchtkwaliteit**

### *1.2.1 Luchtkwaliteit in het algemeen*

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de mate van schadelijke, luchtverontreinigende stoffen. Stoffen zoals zwaveldioxide, stikstofoxiden, ammoniak, vluchtige organische stoffen (VOS) en fijnstof kunnen gezondheidsklachten geven. De grootste bronnen van luchtverontreiniging veroorzaakt door de mens zijn: transport (wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart), bedrijven (energiecentrales, raffinaderijen, bouw, industrie), landbouw (mest en fijnstof) en consumenten (cv-ketel, open haard).

Voor wegverkeer zijn in het bijzonder emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) van belang. De emissies van stikstofoxiden en fijnstof door het wegverkeer zijn sinds 1990 gedaald. Er is een daling van emissies ondanks dat het aantal voertuigkilometers - tussen 1990 en nu met ruim 30 procent - is toegenomen. De dalende trend voor stikstofdioxide komt door toepassing van de driewegkatalysator. De emissies van fijnstof zijn daarnaast vooral verminderd doordat motoren steeds zuiniger worden en steeds minder brandstof verbruiken. Een verdere reductie, na 2005, is bereikt door de toepassing van roetfilters. De verwachting is dat de verschillende emissies in de toekomst verder zullen afnemen.

1.2.2

*Grenswaarden*

De volksgezondheid is aanleiding geweest voor het vaststellen van de normen voor luchtkwaliteit in Europees verband. In de Europese richtlijn luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/50/EG), worden de luchtkwaliteitseisen voor verontreinigde stoffen beschreven. Artikel 1, eerste lid, van de Richtlijn vermeldt dat de normen zijn gekozen met het oog op de menselijke gezondheid. Deze Europese normen voor concentraties van stoffen in de lucht zijn in de Nederlandse Wet milieubeheer (titel 5.2 en bijlage 2) opgenomen. Nederland moet aan deze grenswaarden voldoen.

**Tabel grenswaarden luchtkwaliteit\***

Stof	Maatgevend beoordelingscriterium	Grenswaarde (µg/m <sup>3</sup> )
Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
Fijnstof (PM <sub>10</sub> )	24-uurgemiddelde concentratie	50 µg/m <sup>3</sup> , mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden; dit is equivalent aan een grenswaarde van 32,1 µg/m <sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub>
Fijnstof (PM <sub>2,5</sub> )	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>

\* Langs de A9 ter hoogte van Amstelveen liggen de NO<sub>2</sub> concentraties in 2030 tussen 13-18 microgram per kubieke meter (µg/m<sup>3</sup>), terwijl de grenswaarde bij 40 µg/m<sup>3</sup> ligt. De concentraties liggen hier dus ruim onder. Dit geldt voor de situatie zoals beschreven in het TB 2017. Voor PM<sub>10</sub> bedragen de concentraties tussen 18-20 µg/m<sup>3</sup>; ook nu bedraagt de grenswaarde 40 µg/m<sup>3</sup>. Tot slot de concentraties PM<sub>2,5</sub>. Hiervoor geldt een grenswaarde van 25 µg/m<sup>3</sup>. De berekende concentraties bedragen ongeveer 11 µg/m<sup>3</sup>.

De Europese grenswaarden kunnen worden beschouwd als een belangrijke stap richting gezondere lucht. Vandaar dat er veel inspanning en geld wordt besteed aan het bereiken van een situatie waarin overal in Nederland een luchtkwaliteit wordt gegarandeerd die aan de Europese grenswaarden voldoet. Dit project voldoet aan deze grenswaarden.

Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald, wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. In de Tweede kamer brief van 5 juli 2016 is de Gezondheidsraad gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht. De advieswaarden

van de World Health Organisation (WHO), die voor met name fijnstof - strenger zijn dan de wettelijke grenswaarde, zijn daarbij richtinggevend. Anders dan diverse insprekers stellen, is de verwachting dat voor of tijdens de aanleg van het project op Europees niveau niet tot aanpassing van de Europese normen wordt gekomen.

### 1.2.3 *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*

De concentraties stikstofdioxide, fijnstof en de fijnere fractie van fijnstof laten tot op heden een dalende trend zien. Naar verwachting zet deze trend zich naar de toekomst voort. Daarbij is van belang dat de totale concentraties slechts voor een deel bepaald worden door de uitstoot van wegverkeer en in Nederland en Europa allerlei maatregelen worden getroffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In Nederland gebeurt dat onder andere via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Binnen het NSL werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel is om de naleving van de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren, en om projecten mogelijk te maken. In dit programma is ook het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht opgenomen.

Het NSL bevat naast alle ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen beïnvloeden ook maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

Het huidige maatregelenpakket is opgesteld samen met gemeenten en bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Enkele voorbeelden:

- Nationale, generieke maatregelen door het Rijk zoals belastingvoordelen voor schonere auto's, stimulering van schonere vrachtauto's en bussen;
- Het stimuleren van katalysatoren op schepen;
- Regionale maatregelen door provincies en gemeenten zoals milieuzones voor vrachtverkeer, schonere bussen, stimuleren carpoolen, telewerken en groene golf verkeerslichten;
- Lokale maatregelen op het hoofdwegennet door Rijkswaterstaat zoals schermen.

Het NSL laat zien dat de effecten van dergelijke maatregelen voldoende groot zijn om per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit ter plaatse te realiseren.

De voortgang van het NSL wordt gemonitord met een jaarlijkse monitoringsronde. Dit is een verplichting. De monitoring brengt mogelijke (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden in detail in kaart. De monitoring wordt uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid

en Milieu (RIVM). Daarbij wordt gebruik gemaakt van de jaarlijks geactualiseerde emissiefactoren, achtergrondconcentraties en verkeerscijfers. In de jaarlijkse monitoring wordt steeds met deze geactualiseerde data gewerkt. Zie [www.rijksoverheid.nl/luchtkwaliteit](http://www.rijksoverheid.nl/luchtkwaliteit) voor meer informatie over het NSL.

Projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen doorgang vinden wanneer het betreffende project, zoals het zal worden uitgevoerd, past binnen het NSL of er in ieder geval niet strijdig mee is. Dit is bij de A9 Badhoevedorp – Holendrecht het geval. Informatie over de huidige en toekomstige concentraties kunnen worden ingezien in de NSL-monitoringstool via <https://nsl-monitoring.nl/viewer>.

De Wet milieubeheer voorziet in de mogelijkheid om, door middel van een melding aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe projecten of maatregelen toe te voegen aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), en om projecten en maatregelen die zijn opgenomen in het NSL te wijzigen of te vervangen. De Wet milieubeheer artikel 5.16 lid d, schrijft voor dat met het aantonen dat het definitieve ontwerp niet strijdig is met het NSL, wordt voldaan aan de luchtkwaliteit eisen uit de Wet milieubeheer. Dit gebeurt door – bij elk nieuw project dat gemeld wordt of bij relevante wijzigingen – inzichtelijk te maken dat de concentraties stikstofdioxide en fijnstof (ruim) onder de grenswaarden blijven. Om te bepalen of de in de melding opgenomen projectkenmerken niet strijdig zijn met het NSL, kan worden volstaan met het bepalen van de hoogste concentratiewaarden. Deze kunnen relatief eenvoudig op grond van de informatie in de NSL-viewer (met behulp van de rekentool van het NSL) worden bepaald. Het projectgegevens van het TB 2017 komen overeen met de lijst in de 8e melding (2016).

#### *Plaatselijke situatie*

Zowel in de huidige situatie als de zichtjaren 2020 en 2030 wordt voldaan aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit. Gelet op de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer wordt verwacht dat de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren – ook na de realisatie van A9 Badhoevedorp - Holendrecht- verder verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Om die reden worden geen extra maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit genomen.

De uitstoot van het verkeer op de A9 wordt 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 een verslechtering van de luchtkwaliteit. De extra rijstroken zorgen voor een betere doorstroming en rijdend wegverkeer stoot minder fijnstof uit per afgelegde route dan wegverkeer dat in de file staat.

#### 1.2.4 *Metten en rekenen aan luchtkwaliteit*

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie [www.rivm.nl/lml](http://www.rivm.nl/lml). De resultaten worden elk uur op teletekst en internet gepubliceerd. Waar mogelijk worden de meetwaarden aangevuld met, dan wel getoetst aan, metingen van regionale milieudiensten en de GGD. Lokaal worden ook metingen van de luchtkwaliteit langs (Rijks)wegen verricht door omwonenden. Het gebruik van zogenaamde palmesbuisjes om de concentratie van stikstofdioxide te bepalen is een van de mogelijke meetmethoden. De resultaten van deze metingen kunnen met name gebruikt worden voor relatieve vergelijking in de tijd en tussen locaties.

Voor het toetsen aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer is een aantal uitvoeringsregels van kracht. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn voorschriften opgenomen voor het meten en berekenen van de concentratie van luchtverontreinigende stoffen.

Om een geografisch gedetailleerd en dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit te kunnen weergeven, nu en in de toekomst, worden modelberekeningen gebruikt. In de NSL monitoring worden de concentraties fijnstof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen. Ten behoeve van de monitoring wordt op meer dan 300.000 locaties de luchtkwaliteit berekend. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages worden elk jaar in november/december openbaar. De rapportages van de monitoring in 2010 t/m 2015 zijn te vinden op <https://www.nsl-monitoring.nl/>

Na openstelling van het tracé A9 Badhoevedorp - Holendrecht zal er naar verwachting meer verkeer worden afgewikkeld. De rekentool van het NSL biedt de mogelijkheid om de effecten van deze verkeerstoename – inclusief de projectkenmerken - voor luchtkwaliteit te berekenen. (Zie ook par. 1.2)

#### 1.2.5 *Rekenmodellen luchtkwaliteit*

De luchtkwaliteit wordt berekend aan de hand van een model dat voldoet aan de vereisten uit de wet- en regelgeving. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu beoordeelt de rekenmodellen om na te gaan of deze voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Het rekenmodel voor wegverkeer is de NSL-Rekentool. Het RIVM valideert de NSL-Rekentool jaarlijks. Het RIVM controleert en onderzoekt of de generieke invoergegevens goed zijn verwerkt. Alle voor de berekeningen aangeleverde gegevens zijn via de Monitoringstool voor iedereen in te zien. Ook wordt aangegeven waar de aangeleverde verkeersgegevens vandaan komen. Dit maakt inzichtelijk of bedoelde gegevens voldoende actueel zijn

en of bijvoorbeeld belangrijke nieuwe ontwikkelingen in de prognoses zijn meegenomen.

De gegevens over luchtkwaliteit en verkeer zijn openbaar en worden actief door de overheid gepubliceerd. De overheid spant zich in om de gegevens op een publieksvriendelijke manier te ontsluiten. Op de website van Rijkswaterstaat en de website van het RIVM zijn rapportages en publieksvriendelijke brochures beschikbaar over deze onderwerpen. ([www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) en <http://www.rivm.nl/>)

#### 1.2.6 *Schiphol ultrafijnstof*

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over het cumulatieve effect van emissies door verschillende bronnen. De gemeente Amstelveen ligt relatief dicht bij de luchthaven Schiphol, de insprekers vragen zich af of er een negatief effect op de luchtkwaliteit in hun leefomgeving bestaat.

De samenstelling van de luchtkwaliteit wordt door meerdere factoren bepaald. Het wegverkeer, de industrie, huishoudens en ook vliegverkeer leveren een bijdrage aan de concentraties van verontreinigende stoffen in de lucht.

Naar de emissies verontreinigende stoffen van vliegverkeer is/wordt veel onderzoek gedaan. Recent onderzoek is met name gericht op de bijdrage van vliegverkeer aan de concentratie ultra fijnstof (UFP). Vliegverkeer is niet de enige bron van ultrafijnstof.

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) momenteel langlopend onderzoek uit naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol. Door aanvullend toxicologisch onderzoek kan ook inzicht worden verkregen in het eventuele verschil in gezondheidseffecten van ultrafijnstof uit andere bronnen dan vliegverkeer, zoals wegverkeer.

Naast ultrafijnstof, draagt vliegverkeer bij aan de concentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Ook deze emissie komt bovenop de emissie van het wegverkeer en andere bronnen. In de rekentool van het NSL wordt de bijdrage van vliegverkeer (en andere bronnen) aan de concentraties meegenomen.

### 1.3 **Geluid**

#### 1.3.1 *Rekenmodellen*

Voor het akoestisch onderzoek dienen de geluidbelastingen te worden berekend voor de situaties zoals die zijn vastgelegd in de Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Peiljaar voor de toetsing van de akoestische situatie voor de toekomstige situatie is 2033.

Met de invoering van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en 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 milieubeheer en de Wet geluidhinder 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 Rijks infrastructuur moet worden bepaald. Voor het akoestisch onderzoek bij het TB 2017 is dan ook dit Reken en meetvoorschrift 2012 gevolgd.

Alle geluidsbelastingen en geluidsniveaus in dit akoestisch onderzoek zijn bepaald door middel van berekeningen met behulp van een rekenmodel. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van het software pakket DGMR Geomilieu versie 2.61. Dit pakket voldoet aan Standaard-rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift Geluid (RMG2012), bijlage III. De voor het akoestisch onderzoek benodigde verkeerscijfers zijn, conform de standaard werkwijze bij Rijkswaterstaat, gegenereerd met een verkeersmodel voor het maken van verkeersprognoses, te weten het Nederlands Regionaal Model (NRM). Voor het TB 2017 is daarbij gebruik gemaakt van het meest actuele model: NRM2016.

Bij de berekeningen in het akoestisch onderzoek van de geluidbelastingen op de gevel van gebouwen zijn (conform het Reken en meetvoorschrift 2012) op representatieve locaties rekenpunten neergelegd, op standaard hoogtes van 1,5 m, 4,5 m, 7,5 m etc. Voor elke etage meer is de standaardhoogte met 3 meter verhoogd. Als de hoogte van de etage aanzienlijk afwijkt van 3 meter per verdieping is hiervan afgeweken door de juiste hoogte te nemen en de rekenpunten op 1,5 m boven de vloerhoogte te modelleren. Het maatgevende punt (dat is het punt met de hoogste geluidsbelasting vanwege de A9 waarvoor het onderzoek plaatsvindt) is vervolgens in de tabellen in de bijlagen van het Deelrapport Specifiek (van het akoestisch onderzoek) opgenomen.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage B t/ m F bij de toelichting op het Tracebesluit) blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het TB, na toepassing van de maatregelen, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Het gaat hierbij om geluidsbelasting afkomstig van het verkeer rijdend op de A9.

### *1.3.2 Nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds*

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegenet met geluidproductieplafonds (GPP's) beheerst wordt. Het 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.

Met dit Tracébesluit wordt het TB 2011 gewijzigd zodat dit deel van de A9 verdiept aangelegd kan worden. Als gevolg van deze situatie geldt juridisch de tunnel – en dus niet de nu feitelijk bestaande situatie – als referentiesituatie, omdat deze is vastgelegd in het TB 2011. De akoestische consequentie hiervan is, dat de waarden die zijn vastgesteld ter plaatse van de referentiepunten (GPP's) veel lager zijn dan de geluidproductie die volgt uit de huidige – feitelijke – situatie, omdat er in de juridisch veronderstelde situatie geen geluidbijdrage is ter plaatse van de tunnel. De geluidbelastingen die in de huidige GPP's maximaal mogen optreden zijn dus ook relatief laag. Daarbij zijn, conform de bepalingen in de regelgeving, voor de referentiepunten ter hoogte van de tunnel geen GPP's in het register opgenomen. Met de vaststelling van dit Tracébesluit worden in bijlage A van het Tracébesluit nieuwe geluidproductieplafonds vastgesteld en de bestaande geluidproductieplafonds gewijzigd.

Omdat er langs het deel van de A9 waar in het TB 2011 een tunnel was opgenomen nog geen sprake is van geldende geluidproductieplafonds, heeft het akoestisch onderzoek bij het TB 2017 zich ter hoogte van dat wegdeel gericht op de mogelijkheid om te voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB (conform Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer). Daarmee wordt – ondanks de huidige aanwezigheid van de A9 – getoetst aan deze strengere voorkeurswaarde, zoals dat zou gebeuren in een situatie waar nog helemaal geen weg aanwezig is. De voorkeurswaarde is derhalve gehanteerd als grenswaarde waaraan is getoetst. Langs wegdelen waar nu wel geluidproductieplafonds gelden, is de wettelijke toetswaarde gehanteerd, te weten de geluidsbelasting bij een volledig benut geluidproductieplafond. Ondanks de in het TB 2017 opgenomen maatregelen neemt voor 242 geluidsgevoelige bestemmingen de geluidsbelasting bij volledige benutting van de nieuw vastgestelde en gewijzigde geluidproductieplafonds toe ten opzichte van de toetswaarden, maar in al deze gevallen neemt de geluidbelasting af ten opzichte van de nu feitelijk optredende geluidbelasting als gevolg van de A9. Voor de overige geluidsgevoelige bestemmingen (meer dan 5.000 in het plangebied) blijft de geluidsbelasting bij volledige benutting van de nieuw vastgestelde en gewijzigde geluidproductieplafonds gelijk of neemt deze af ten opzichte van de toetswaarde die is gebaseerd op de huidige geluidproductieplafonds.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage D bij de toelichting op het tracébesluit) blijkt dat de geluidsbelasting bij volledige benutting van de nieuw vastgestelde en gewijzigde geluidproductieplafonds op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het TB na toepassing van de maatregelen uit het TB 2017, zal afnemen ten opzichte van de huidige feitelijke situatie.



Het gaat hierbij om de geluidsbelasting afkomstig van het verkeer rijdend op de A9.

### 1.3.3 *Voorgestelde geluidsreducerende maatregelen*

De geluidbelasting in het kader van de te beoordelen geluidsreducerende maatregelen dienen conform Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer getoetst te worden ter plaatse van de gevel van de woning. Ter plaatse van de tuin of buitenverblijf wordt in het kader van de Wet milieubeheer niet getoetst. Er wordt in zienswijzen gesteld dat door de geluidbelasting tuinen en balkons langs de A9 onbruikbaar worden. Echter, de geluidbelasting, afkomstig van het verkeer van de A9, zal aanzienlijk afnemen ten opzichte van de huidige feitelijke situatie. De afname die gerealiseerd wordt ten opzichte van de huidige situatie ligt globaal tussen de 8 en 12 dB.

Gezien de akoestische randvoorwaarde dat wettelijk geen overschrijding van de 65 dB mag plaatsvinden is in van het akoestisch onderzoek in eerste instantie uitgekomen op geluidschermen voor de locatie Meanderflats van 15 meter hoogte. Op grond van landschappelijke overwegingen is als randvoorwaarde gehanteerd dat geluidschermen van 8 meter en lokaal een hoogte van 9 meter langs de A9 nog kunnen worden ingepast in het ruimtelijke beeld. Met schermen van die hoogte zouden er op bepaalde woningen alsnog overschrijdingen van de 65 dB waarde ontstaan. Besloten is om die dan overblijvende overschrijding van de 65 dB weg te nemen door het toepassen van tweelaagsZOAB(fijn). Deze maatregel is ook vastgelegd in het TB. Daarmee voldoen alle woningen aan de maximale waarde van 65 dB.

### 1.3.4 *Cumulatie geluid*

Bij de afweging van maatregelen (zowel voor het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet) is in het akoestisch onderzoek voor het TB de cumulatie van het geluid beoordeeld. Alleen geluidbronnen van meer dan 50 dB ter plaatse van de resterende knelpunten (overschrijdingen van de grenswaarde) moeten worden meegenomen in cumulatieberekeningen. Het geluid van Schiphol blijft ter plaatse van deze knelpunten onder die waarde. De akoestische effecten van Schiphol bestaan uit het geluid van het industrieterrein Schiphol en het geluid van de vliegbewegingen. De 50 dB(A) - contour van het gezoneerde industrieterrein Schiphol-Oost is buiten het plangebied gelegen. De geluidbelasting als gevolg van het industrieterrein blijft daarmee lager dan 50 dB(A) etmaalwaarde. De vliegroute van Schiphol loopt over een deel van het plangebied van het TB. Ter plaatse van de resterende knelpunten (overschrijdingen van de grenswaarde) is de geluidbelasting als gevolg van het vliegverkeer lager dan 50 dB(A). Bij de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied is de bijdrage van het industrieterrein en de vliegbewegingen van Schiphol derhalve niet meegenomen, omdat beiden beneden de 50dB(A) blijven. Deze afweging is

tevens weergegeven in het specifiek deelrapport. De gecumuleerde geluidbelasting is weergegeven in de betreffende rapportage.

Inspreekers geven aan dat bij de informatieavonden, die tijdens de inzagetermijn van het OTB 2016 zijn georganiseerd, alleen de situatie langs de A9 in beeld is gebracht. Op de kaarten is inderdaad de situatie langs de A9 gezien geweest, om de informatie overzichtelijk te houden. Tijdens de informatieavonden was echter wel alle informatie ten aanzien van de akoestische onderzoeken aanwezig en kon deze worden ingezien. Verder waren specialisten aanwezig die iedereen te woord hebben gestaan voor eventuele vragen.

#### 1.3.5 *Overschrijding toetswaarde en binnenwaarde*

Hoewel de feitelijke geluidbelastingen dalen, komt uit het onderzoek voor in totaal voor 241 woningen een overschrijding van de toetswaarde van 50dB vanwege het wegvallen van de eerder veronderstelde tunnel (resterende knelpunten, zie bijlage A, van bijlage B Hoofdrapport akoestisch onderzoek bij de toelichting op het Tracébesluit) Er zal bij deze woningen onderzoek worden gedaan of de binnenwaarde wordt overschreden. Als dat zo blijkt te zijn, zullen er maatregelen aan het object getroffen worden om het geluidniveau in de woning naar beneden te brengen. Dit onderzoek wordt in opdracht van Rijkswaterstaat nog uitgevoerd voorafgaand aan ingebruikname van de weg.

#### 1.3.6 *Onderliggend wegennet (OWN) en hogere waarden*

De wegen die zijn beoordeeld voor het onderliggend wegennet bestaan uit wegen die fysiek worden gewijzigd. Daarnaast is een beoordeling gegeven van de aansluitende wegvakken van te reconstrueren wegen waar een toename van de geluidemissie optreedt van 2 dB of meer.

Dit heeft geleid tot een onderzoek naar de voorgenomen fysieke wijziging van de Amsterdamseweg, de Burgemeester Rijnderslaan, de Keizer Karelweg en de Meander te Amstelveen. Deze wegen zijn ook betrokken bij de cumulatieve berekeningen. In afbeelding 3.4 in het tracébesluit is de locatie aangegeven van de objecten met een overschrijding van de grenswaarde, en hoe de gecumuleerde geluidbelasting is beoordeeld.

In het TB 2011 zijn hogere waarden vastgesteld voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Ten tijde van het TB 2011 was de Wet geluidhinder van toepassing op rijkswegen. Een hogere waarde is een begrip uit deze wet. Hogere waarden werden onder de Wet geluidhinder 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 2011 welke ten grondslag lagen aan de destijds vastgestelde hogere waarden, zijn onder de nieuwe Wet

milieubeheer van rechtswege geluidproductieplafonds vastgesteld. Door de wegbeheerder worden deze plafonds gemonitord en nageleefd. Bij een dreigende overschrijding beoordeelt de wegbeheerder of maatregelen getroffen moeten worden zodat het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Met de komst van geluidproductieplafonds worden voor rijkswegen hogere waarden niet meer gehanteerd.

Voor het onderliggend wegennet is de Wet geluidhinder nog wel van toepassing. Door wijzigingen van het onderliggend wegennet wijzigt ook een deel van de daar vastgestelde hogere waarden. De vastgestelde hogere waarden uit het TB 2011 vervallen voor Amstelveen. Daarvoor in de plaats komen nieuwe hogere waarden (deze zijn in bijlage C bij het tracébesluit opgenomen). Deze hogere waarden zijn het gevolg van wijzigingen van de volgende wegen: Amsterdamseweg, Meander, Keizer Karelweg en Burgemeester Rijnderslaan. Dit zijn wegen die fysiek worden gewijzigd.

Het aantal woningen waarvoor een hogere waarde verleend, dient te worden als gevolg van de te wijzigen wegen bedraagt voor de Meander 37 en voor de Keizer Karelweg 70.

#### *1.3.7 Beperken geluidsoverlast gedurende de bouwwerkzaamheden*

De aannemer moet tijdens de realisatie de huidige geluidsreductie van de huidige schermen minimaal garanderen. Dat kan bijvoorbeeld door het plaatsen van tijdelijke geluidsvoorzieningen. In de definitieve situatie komen er geluidschermen langs de A9 (in de middenberm, langs de noord- en zuidzijde van de A9 en langs de toe- en afritten. Er werden in 2016 verschillende heiproeven gedaan om te bepalen welke methode de minste overlast veroorzaakt bij het inbrengen van damwanden en heipalen. Deze heiproeven zijn gemonitord op geluid en trillingen. In het contract zal de beste methode worden voorgeschreven.

## **1.4 Leefbaarheid**

### *1.4.1 Meanderpark*

Het Meanderpark werd aangelegd met inheemse beplanting in 1963-'65, als buffer tussen de nieuwe snelweg A9 en de bebouwing van Amstelveen.

De TB-grens ligt op de zuidkant van de huidige watergang in de Meander. In de beleving van de omwonenden lijkt het Meanderpark groter omdat de taluds van de A9, vanwege hun 'groene aankleding' onderdeel uit lijken te maken van het Meanderpark. In feite zijn de taluds onderdeel van de snelweg. Deze taluds met bomen maken officieel geen deel uit van het park.

Tijdens de werkzaamheden verdwijnt het groen ten zuiden van de watergang/-partijen en aan de noord (west)zijde bij de westelijke doorgang. Het uitgangspunt is om zo weinig mogelijk bomen te kappen. Nadat de werkzaamheden zijn afgerond wordt op het vrijkomend bouwterrein nieuw, kwalitatief hoogwaardig groen aangeplant, op basis van het huidige sortiment van het Meanderpark. Het park zal in lijn met de huidige beplanting worden aangelegd. Met hoogwaardige beplanting wordt bedoeld dat niet alleen struikvormig bosplantsoen wordt terug geplant, maar ook bomen van enige omvang. Hiermee zal het Meanderpark naar verwachting spoedig weer een robuuste groene uitstraling hebben.

#### *Groen*

Uitgangspunt bij de inpassing van groen in Amstelveen is het terug planten van zoveel mogelijk, kwalitatief hoogwaardige bomen. De gemeente Amstelveen heeft een bomenverordening waarbij alleen bomen gecompenseerd hoeven te worden vanuit de Waardevolle bomenlijst. Ondanks dit heeft Rijkswaterstaat de ambitie om zoveel mogelijk één op één bomen te herplanten, conform het Landschapsplan (bijlage A bij de toelichting op het tracébesluit). Daarnaast is de afspraak gemaakt dat de gemeente de bomen achter de geluidschermen gaat planten bij de Burgemeester F.A. van Hallweg, het Meanderpark en het Operapark. De gemeente bepaalt het assortiment, maar moet daarbij wel voldoen aan de - in het TB 2017 opgenomen - compensatieopgave.

#### *Groene schermen*

In de definitieve situatie is een groene aankleding van de geluidschermen voorzien. De keuze voor de groene aankleding van de schermen vindt plaats in overleg met de gemeente Amstelveen. De geluidswerende effecten van planten zijn nihil, de geluidswering wordt door de constructie van de geluidschermen zelf gerealiseerd, niet door de beplanting. De voor geluid of luchtkwaliteit positieve eigenschappen van beplanting blijken uit onderzoek beperkt te zijn. De ontwikkelingen op dit gebied worden nauwkeurig gevolgd.

#### 1.4.2 *'Extra afslag' Stadshart A9*

Er komt geen *extra* afslag vanaf de A9. De vormgeving van de weg nabij de afslag Amstelveen verandert wel waardoor verkeer met weinig vertraging vanaf de afslag Amstelveen in kan en verkeer vanuit Amstelveen de snelweg op kan.

Het is een nadrukkelijke wens van de gemeente Amstelveen om de bereikbaarheid van het Stadshart te verbeteren via een rechtstreekse aansluiting van de Meander op de Traverse. Op deze manier wordt ook het parkeerverkeer beter gespreid over het stedelijk wegennet en de verschillende parkeergarages.

De gemeente heeft met behulp van het door de gemeente gehanteerde regionale verkeersmodel onderzocht wat de verwachting is voor de verkeerstoename op de Meander. Het Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet (OWN) in het kader van de Wet geluidhinder, is gebaseerd op dit onderzoek. Het globale beeld is, dat het verkeer op het westelijk deel van de Meander toeneemt van ca. 2.800 motorvoertuigen per etmaal (basisjaar 2014) naar ca. 3.600 motorvoertuigen per etmaal (prognosejaar 2030). Op het oostelijk deel van de Meander neemt het verkeer niet toe. In de prognose voor 2030 is rekening gehouden met globaal een halvering van het busverkeer omdat het de bedoeling is om de route van RNet lijn 300 te verplaatsen naar de zuidzijde van de A9 via de Burgemeester Rijnderslaan.

De gemeente heeft nog in onderzoek of het profiel van de Meander moet worden aangepast. Het gebied tussen Meandertoren 1 en 2 wordt heringericht. De plannen worden uitgewerkt door de gemeente en worden voorgelegd aan de omwonenden. Verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Er worden twee parkeerplaatsen opgeheven. Binnen de grenzen van het TB 2017 is het niet mogelijk deze te compenseren. Gezien de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in de directe omgeving is het niet noodzakelijk deze te compenseren.

#### 1.4.3

##### *Geen overkapping bij de Meester F.A. van Hallweg*

Bij de Meester F.A. van Hallweg komt geen overkapping. Dat heeft te maken met de beperkte afstand ten opzichte van de overkappingen bij het Oude Dorp en het Stadshart. Er is gekozen om een overkapping bij het Oude dorp aan te leggen om zo het Oude dorp weer aan elkaar te smeden. Ter hoogte van het Stadshart is een overkapping gekomen om de barrièrewerking tussen Amstelveen Noord en Amstelveen Zuid te voorkomen. De leefbaarheid wordt verbeterd in Amstelveen ten opzichte van de huidige situatie. Door de verdieping van de A9, het aanbrengen van de geluidschermen en de overkappingen verbetert de leefbaarheid. De luchtkwaliteit en het geluid verbeteren hierdoor aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid van het Stadshart blijft behouden en verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

#### 1.4.4

##### *Voetgangers en fietsbrug; verbetering noord-zuidrelatie*

Veel insprekers menen, dat als gevolg van dit TB 2017, Amstelveen wordt opgedeeld. De bestaande A9 is reeds aanwezig en vormt een barrière tussen noord en zuid Amstelveen. Met dit TB wordt, binnen de randvoorwaarden, getracht zo veel mogelijk de stadsdelen weer met elkaar te verbinden. Door de weg verdiept aan te leggen neemt het woon en leefklimaat van Amstelveen en omgeving toe. Door de overkappingen worden noord en zuid op een betere wijze met elkaar verbonden dan de huidige situatie. Daarbij is ook aandacht besteed aan voetgangers en (brom)fietsers die van noord naar zuid willen en andersom.

Ter hoogte van het Meanderpark komt een brede oversteek over de A9, het Bovenlandpad. Deze verbinding wordt 17 meter breed. Ook wordt deze voorzien van groenelementen, waardoor dit een kwalitatief hoogwaardige verbinding wordt.

Ter hoogte van de Traverse wordt een brug aangelegd voor langzaam verkeer. Zodat er voor voetgangers en fietsers geen oponthoud ontstaat door verkeerslichten en de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt bevorderd. Deze brug is gelegen aan de oostzijde van de Keizer Karelweg omdat daar de meeste mensen lopen en fietsen. Langzaam verkeer tussen de Meester F.A. van Hallweg en de Van der Hooplaan, Keizer Karelweg en Ouderkerkerlaan moet maximaal 300 meter omlopen/omrijden via de oversteekplaats ter hoogte van het Cobramuseum. De inpassing van de aanbruggen (opritten) van de 'langzaamverkeersbrug' over het verkeersknooppunt 'De Traverse' is een belangrijk onderdeel van het ontwerp van de brug.

De stijgingspercentages van de aanbruggen bepalen voor een groot deel het comfort van de verkeersdeelnemers. Hiervoor worden de normen uit de Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer aangehouden. Aan de noordzijde is een hellingspercentage noodzakelijk van maximaal 4%, zodat het fietspad tijdig op maaiveldhoogte is in verband met de oversteek van de in-/uitrit van het busstation. Voor de oversteek is een vlak gedeelte gewenst van minimaal 15 meter, zodat fietsers tijdig kunnen remmen voor de oversteek. Aan de zuidzijde is eveneens een hellingspercentage van 4% toegepast zodat het fietspad weer tijdig op maaiveldhoogte is in verband met de oversteek van de Ouderkerkerlaan.

Conform de CROW-publicatie 'Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer' zijn de hellingspercentages afhankelijk van meerder factoren. De factoren die worden meegenomen bij het berekenen van deze percentages zijn onder meer:

- mogelijke windhinder;
- verschillende type fietsers;
- te overbruggen hoogte etc.

Rijkswaterstaat is bij het ontwerp uitgegaan van streefwaarden. Deze zijn representatief voor de gemiddelde fietser van middelbare leeftijd. Een dergelijke gebruiker zou in normale omstandigheden comfortabel de hoogte moet kunnen overbruggen. Gezien de ligging van de fietsbrug is een hellingspercentage van 4% minimaal mogelijk, en conform de CROW-publicatie acceptabel. De hellingspercentages worden afgewisseld met vlakke gedeeltes. Het geheel waarborgt een grote toegankelijkheid.

Deze brug heeft een doorrijhoogte van 4,60 meter. Afhankelijk van de constructie van de brug zal deze naar verwachting een dikte hebben van circa 1,0 tot 1,5 meter. De hoogte van de brug is daarmee in de orde

grootte van 6 meter. Voor het fietspad is een breedte van 4,00 meter aangehouden en is voorzien in een schrikstrook van 0,50 meter breed tussen het fietspad en de leuning van de brug. Aan de oostzijde van de brug is een voetpad naast het fietspad in het ontwerp opgenomen met een breedte van 3 meter. Het voorkomen van windhinder wordt meegenomen in het ontwerp van de brug. Het esthetische ontwerp van de brug wordt nader uitgewerkt door een architect conform het esthetisch programma van eisen. Het Esthetisch programma van Eisen wordt door Rijkswaterstaat in samenwerking met de gemeente Amstelveen opgesteld en zal als bindend document in de contract met de aannemer/architect worden meegegeven.

De overkappingen, het Bovenlandpad en de fiets- en voetgangersbrug dragen bij aan de herstel van de noord-zuidrelatie. De bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving worden hierdoor verbeterd.

#### *1.4.5 Bereikbaarheid tijdens de bouw*

De werkzaamheden aan de A9 hebben tijdelijke gevolgen voor de bereikbaarheid. De gemeente Amstelveen en Rijkswaterstaat werken samen aan alternatieve routes. Zo blijven de A9 en het Stadshart van Amstelveen ook tijdens de bouw bereikbaar.

Omleidingsroutes worden alvast voorbereid, zodat die klaar zijn als de aannemer met de werkzaamheden begint.

Belangrijk is dat het zo gemakkelijk mogelijk wordt om via de alternatieve routes naar de A9 en naar het Stadshart van Amstelveen te komen. Om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorrijden worden bijvoorbeeld extra voorsorteervakken gecreëerd en worden de verkeerslichten daarop ingesteld. Er wordt gezorgd dat het verkeer, zowel auto's als fietsers, niet onnodig hoeft om te rijden. Ook lijnbussen houden zoveel mogelijk hun huidige routes, tenzij het echt niet anders kan. Het uitvoeren van de maatregelen is in handen van de gemeente. Die is als wegbeheerder van de lokale wegen verantwoordelijk voor de omleidingsroutes.

#### *1.4.6 Externe veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen*

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Voor Basisnetwegen zijn risicoplafonds vastgesteld, deze zijn gebaseerd op het aantal transporten van gevaarlijke stoffen in combinatie met de samenstelling van die stoffen. De A9 is ook opgenomen

in het Basisnet, onderverdeeld naar de wegvaknummers 21 (afrit 5 Amstelveen - knooppunt Holendrecht 2) en het wegvak N86 (knooppunt Badhoevedorp - afrit 5 Amstelveen).

Bij de A10 Zuid worden in de toekomst tunnels gebouwd. Door de indeling van de tunnels in de A10 Zuid in categorie C vindt een verschuiving plaats van transport van gevaarlijke stoffen van de A10 Zuid naar de A9. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen in het plangebied is klein maar niet onmogelijk. Door een incident met een tankwagen LPG, benzine of een giftige stof op de A9 kan een explosie, brand of toxische wolk ontstaan. Door de verdiepte ligging van het tracé en de overkappingen zullen de meeste scenario's geen directe gevolgen hebben voor de omgeving van het plangebied. Voor het hele tracé kan gesteld worden dat door de verdiepte ligging van het tracé en de overkappingen de effecten als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze punten van het tracé minder impact hebben op de omgeving dan in de oude (huidige) situatie.

Het groepsrisico neemt voor de A9 toe. De aanvaardbaarheid van deze verandering van het groepsrisico als gevolg van het project op de A10 Zuid, is beoordeeld door middel van het opstellen van een zogenaamde 'verantwoording groepsrisico', die onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit Zuidasdok. Hieruit blijkt dat het groepsrisico voor de A9 toeneemt, maar onder de oriëntatiewaarde blijft. Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat bij openstelling van de tunnels in de A10 Zuid met tunnelcategorie C geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van het groepsrisico plafond op de A9 Badhoevedorp en Holendrecht. Door middel van monitoring worden de realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen getoetst aan de plafonds in het Basisnet.

In het deelrapport Externe Veiligheid (bijlage H bij de toelichting op het Tracébesluit) is opgenomen dat voor de afwijkende beoordeling van het groepsrisico (conform artikel 7 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten) voor alle situaties gebruik wordt gemaakt van de vervoershoeveelheden GF3. Die zijn opgenomen in bijlage 1 van de 'Regeling Basisnet'. De verantwoording van het groepsrisico en het advies van de Veiligheidsregio zijn opgenomen in bijlage P bij de toelichting op het Tracébesluit.

In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, paragraaf 5.2.7) staat beschreven hoe ten aanzien van externe veiligheid bij tunnels en overkappingen omgegaan moet worden.<sup>3</sup> Door TNO en AVIV zijn onderzoeken gedaan naar gevaarlijke stoffen in tunnels en naar de externe veiligheidsrisico's daarvan. Uit deze onderzoeken is gebleken dat extra

---

<sup>3</sup> Handleiding Risicoanalyse Transport, versie 1.1, april 2015, par. 5.2.7., p.32



risico's ten gevolge brandbare gassen en brandbare vloeistoffen ter hoogte van tunnels en overkappingen en bij de tunnelmonden te verwaarlozen zijn.

Grote hoeveelheden transporten toxische vloeistoffen of gassen kunnen wél tot vergroting van de risicocontouren bij tunnelmonden leiden. Bij tunnels en overkappingen waar veel transport van toxische stoffen plaatsvindt, is het extra risico bij de in- en uitgangen ten gevolge van ongevallen met toxische stoffen niet verwaarloosbaar. Bij de A9 Badhoevedorp - Holendrecht is dit risico echter wel verwaarloosbaar, aangezien hier een gering aantal van dergelijke toxische transporten plaatsvindt.<sup>4</sup>

## **1.5 Milieueffectrapportage en MKBA**

### *Milieueffectrapport*

Veel insprekers maken zich zorgen over het feit dat er geen milieueffect rapport is opgesteld. Naar aanleiding van zienswijzen over een MER is een validatierapport MER opgesteld. Deze is opgenomen als bijlage R bij de toelichting op het Tracébesluit. Ondanks dat er geen MER rapport is opgesteld zijn de milieueffecten wel degelijk onderzocht. De resultaten zijn opgenomen in de bijlagen A tot en met P bij de toelichting op het Tracébesluit.

De passage van de A9 bij Amstelveen is onderdeel van het programma 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 programma SAA. Vervolgens is ook ten behoeve van het TB 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, MMA).

In het kader van onderhavig TB 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 2011 en de Trajectnota/MER uit 2009 zijn reeds diverse effectonderzoeken uitgevoerd. Voor het onderhavige TB 2017 zijn nieuwe effectonderzoeken uitgevoerd. Voor deze nieuwe onderzoeken zijn de effectonderzoeken voor TB 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 2017. Het betreft onderzoeken naar geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water, verkeer

<sup>4</sup> Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten, bijlage.

en verkeersveiligheid. De resultaten van deze effectonderzoeken voor het TB 2017 zijn weergegeven in de hoofdstukken 3 tot en met 8 van de Toelichting van het TB 2017 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 2017. Deze conclusie volgt uit de MER-validatie die, zoals hierboven is genoemd in bijlage R bij de toelichting van het Tracébesluit. 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 SAA. De enige belangrijke wijziging is dat niet langer kan worden gekozen voor het MMA zoals dit eerder is vastgelegd in de standpuntbepaling, omdat daarin een tunnel ter hoogte van Amstelveen was voorzien. Reden hiervoor is, zoals hierboven reeds aangeduid, 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 2017 kan worden geconcludeerd dat er geen (milieu)belemmeringen zijn om dit Tracébesluit vast te stellen.

### *MKBA*

Bij de Trajectnota/MER is een Maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) opgesteld. Hierin zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder het Stroomlijnalternatief, het locatiespecifieke alternatief en het MMA. Deze MKBA heeft een rol gespeeld bij de besluitvorming omtrent het voorkeursalternatief. Dit keuzemoment heeft zich in 2008 afgespeeld. Gekozen is voor het Stroomlijnalternatief. Uit de MKBA is af te leiden dat het A9-gedeelte van het Stroomlijnalternatief een negatief baten-kostensaldo heeft. Deze uitbreiding levert weliswaar een hogere reistijdwinst op, maar daar staan fors hogere investeringen tegenover. Het stroomlijnalternatief over het gehele programma SAA heeft wel een positief baten-kostensaldo. Omdat de verdiepte ligging (in plaats van een tunnel) niet tot wezenlijk andere uitkomsten en tot een andere keuze zou leiden, is het niet noodzakelijk om een nieuwe MKBA op te stellen.

## **1.6 Bouw**

### *1.6.1 Bouwverkeer*

Bouwverkeer moet zoveel mogelijk het stedelijk wegennet mijden en gebruik maken van het hoofdwegennet en bouwwegen. Het bouwverkeer wordt afgewikkeld via tijdelijke in- en uitritten op de A9. Het bouwverkeer moet fysiek worden gescheiden van langzaam verkeer (fietsers/voetgangers), afgezien van de locaties waar bouwverkeer en langzaam verkeer elkaar kruist. In- en uitritten bij bouw- en werkterreinen moeten veilig en overzichtelijk zijn en invoegend en kruisend bouwverkeer moet worden geminimaliseerd. Op de kruisingen waar bouwverkeer en langzaam verkeer elkaar kruisen moeten verkeerslichten of een verkeersregelaar aanwezig zijn. Het is niet toegestaan openbare wegen exclusief voor het bouwverkeer te gebruiken.

### *1.6.2 Bouwhinder*

Veel zienswijzen hebben geheel of gedeeltelijk betrekking op de bouwfase van A9 Badhoevedorp - Holendrecht. In de zienswijzen worden bijvoorbeeld de duur en omvang van bouwhinder, de ruimte die de aannemer krijgt bij de bouw, maatregelen ter beperking van hinder en de borging van die maatregelen aan de orde gesteld.

Tijdens de bouwfase moet de A9 blijven functioneren, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. De bouw dient uiteraard te voldoen aan wet- en regelgeving en

er worden aanvullende eisen gesteld aan de maximaal toegestane hinder. Verder wordt de aannemer van het bouwcontract al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen, vooral bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. Met name voor de bruggen, viaducten en fly-overs moeten veel funderingspalen worden aangebracht. De geluids- en trillingshinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd.

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken.

In het kader van het beperken van overlast door heien en trillingen worden onderzoeken uitgevoerd om te bepalen welke methode de minste overlast veroorzaakt bij het inbrengen van damwanden en heipalen. Deze heiproeven worden gemonitord op geluid en trillingen. In het contract met de aannemer wordt de methode voorgeschreven, die het minste overlast veroorzaakt.

Het Bouwbesluit bevat ook voorschriften over trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens worden in het contract met de aannemer eisen gesteld aan onder andere bouwhekken en verlichting in relatie tot routes. Tijdelijke geluidschermen schermen de werkterreinen af. (Bouw)verlichting mag niet storend zijn voor bewoners en gebruikers van omliggende gebouwen en voor weg- en spoorverkeer. Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen. Mocht dit toch optreden, dan moet het direct worden opgeruimd. Tijdelijke voorzieningen worden niet langer dan noodzakelijk gebruikt en als deze niet meer nodig zijn verwijderd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om materiaal voor omleidingsroutes, bouwborde, tijdelijke bruggen en bouwwegen. Tijdens de realisatie wordt er actief gecommuniceerd aan de belanghebbenden over de werkzaamheden en de te ondervinden hinder.

## 1.7 Schade

### 1.7.1 *Nadeelcompensatie*

Mocht u van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering van uw woning of dat u anderszins benadeeld wordt als gevolg van het TB 2017, dan kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen.

De aanleg van nieuwe infrastructuur kan bijvoorbeeld leiden tot omzetverlies voor bedrijven, waardedaling van een woning of omrijdschade. Die schade komt in principe voor rekening van de benadeelde. Alleen in de uitzonderlijke situatie dat een bedrijf of burger onevenredig wordt getroffen, heeft hij mogelijk recht op een tegemoetkoming in de schade.

Mocht u van mening zijn dat u schade ondervindt door de vaststelling van het TB 2017, dan kunt u hiervoor een verzoek tot nadeelcompensatie indienen.

#### *Beslissing op verzoek*

De Minister van Infrastructuur en Milieu zal een beslissing over nadeelcompensatie niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State gaat namelijk eerst eventuele ingekomen beroepschriften behandelen en uitspraak doen.

#### *Informatie*

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) > Over- ons > contact > Schade-en-compensatie > nadeelcompensatie.

### 1.7.2 *Bouw- en gewassenschade*

De plannen voor de werkzaamheden aan de A9 worden zo opgesteld dat de kans op schade aan zaken en/of personen in de omgeving zo klein mogelijk is. Rijkswaterstaat stelt vóór het begin van de werkzaamheden een zogenaamd invloedsgebied vast. Binnen dit gebied is het mogelijk dat, door werkzaamheden aan de A9, schade wordt veroorzaakt aan bebouwingen en/of gewassen. Alle bebouwingen en/of gewassen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden aan de A9 worden 'opgenomen' door een onafhankelijk bureau (de zogeheten 'nulmeting'). De staat van deze bebouwingen en/of gewassen zal in een rapport worden omschreven. Dit opnamerapport bevat onder andere foto's en meetgegevens. Het opnamerapport is een belangrijke onderbouwing bij het vaststellen of de schade een gevolg is van de werkzaamheden aan de A9, of niet.

Indien er schade ontstaat aan bebouwingen en/of gewassen als gevolg van de werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van de realisatie van de A9 Badhoevedorp - Holendrecht, spreekt men respectievelijk over 'bouwschade' en 'gewassenschade'. 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 die verantwoordelijk is voor de realisatie. Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde pnamerapporten. Naar aanleiding van de aansprakelijkstelling zal een aanvullende bouwkundige inspectie worden uitgevoerd. Als gevolg van deze bouwkundige inspectie zal door onafhankelijke deskundigen een advies uitgebracht worden, en wordt de hoogte van de schade vastgesteld. Uiteraard heeft de benadeelde een mogelijkheid om op eigen kosten een contra-expertise te laten uitvoeren.

## Deel 2 individuele beantwoording

In dit gedeelte van de Nota van Antwoord zijn de samenvattingen van de zienswijzen en de antwoorden van de Minister van Infrastructuur en Milieu opgenomen. De zienswijzen zijn zoveel mogelijk samengevat, waarbij mogelijk niet alle details zijn verwoord. Wel is in de beantwoording hierop ingegaan. De zienswijzen zijn ingediend omtrent het OTB, binnen de zienswijzeperiode. De zienswijze hebben een volgnummer gekregen. Dit nummer is aangehouden bij de samenvatting en de beantwoording.

### **Hoe werkt het ?**

#### **Registratienummer zienswijze**

De zienswijzen zijn geanonimiseerd. U, als inspreker, heeft een registratienummer en een volgnummer van uw zienswijze ontvangen. Aan de hand van het volgnummer kunt u in deze Nota van Antwoord de beantwoording op uw zienswijze terugvinden.

#### **Registratie- of volgnummer kwijt?**

Het kan voorkomen dat u uw persoonlijke nummer niet meer weet. U kunt in dat geval telefonisch contact opnemen met de Directie Participatie via 070-456 8999 (of via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl)). De Directie Participatie beschikt over de database met registratienummers van de zienswijzen gekoppeld aan de namen en adressen.

### **Zienswijze nr. 1**

Inspreker maakt zich zorgen over het feit dat er in het ontwerp bij de kruising/fly-over van de A9 en de Amstel te weinig rekening is gehouden met de verhoogde geluidsoverlast, meer CO2 uitstoot en meer fijnstof door het toevoegen van een extra rijstrook. Een ontwerp met een standaard geluidswal en een beetje groen is dan niet voldoende, meent inspreker. Een extra hoog geluidscherm met extra veel groen en de juiste groenvoorzieningen die fijnstof en CO2 absorberend zijn, is dan een harde voorwaarde. Inspreker meent dat tweede generatie geluidsarm asfalt ook een voorwaarde is.

### **Reactie**

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij het de toelichting van het Tracébesluit) blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied van het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, afneemt ten opzichte van de huidige, feitelijke situatie, of onder de voorkeurswaarde van maximaal 50 dB blijft. Dit geldt ook voor de Amsteldijk Zuid. Het viaduct over de Amstel is hierin meegenomen.

Met 'tweede generatie geluidsarm asfalt' wordt waarschijnlijk tweelaags ZOAB fijn bedoeld. Tweelaags ZOAB fijn is als maatregel in het TB 2017 opgenomen.

De voor luchtkwaliteit positieve eigenschappen van beplanting zijn, zo blijkt uit onderzoeken, beperkt. Uit de resultaten van berekeningen van de luchtkwaliteit in de toekomst (2030 en 2024 voor PM2.5) na de realisatie, blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruim onder de desbetreffende grenswaarden liggen en verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie. Voor het treffen van maatregelen is dan ook geen aanleiding.

De aandacht voor het terugdringen van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>-) emissies heeft te maken met het feit dat CO<sub>2</sub> een broeikasgas is, dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van koolstofdioxide CO<sub>2</sub> vindt plaats op landelijk niveau. Over de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies zijn internationale afspraken gemaakt. In het Klimaatverdrag van Parijs wordt gestreefd naar minder CO<sub>2</sub> en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Het beleid van de EU richt zich erop dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> in 2030 met 40% is verminderd. Door middel van zowel internationale (zoals uitstootnormen voor auto's) als landelijke maatregelen (zoals energiebesparing en toepassing duurzame energie) wordt de gewenste emissiereductie nagestreefd.

## **Zienswijze nr. 2**

Inspreker wil graag weten hoe ver de A9 van de woning af komt te liggen. Daarnaast speelt de vraag of de fijnstofmetingen zijn uitgevoerd door een firma gelieerd aan de overheid of een onafhankelijke partij. Verder spreekt inspreker zijn zorg uit over de tunnel bij de Zuidas. Als gevolg daarvan moeten gevaarlijke stoffen mogelijk via de A9 vervoerd worden. Er is een afslag voorzien vanaf de nieuwe A9 naar het Stadshart. Dat kan een sluiproute worden naar de Beneluxbaan. Inspreker voorziet veel overlast van dit sluipverkeer. De fiets/loopbrug Bovenlandpad wordt 17 meter breed. Kan de gemeente hier later alsnog een weg voor autoverkeer van maken? Verder vraagt inspreker zich af, met de bouwwerkzaamheden voor de deur, of hij recht heeft op planschade.

## **Reactie**

De afstand van de woning naar de A9 is circa 62 meter (rand verharding A9 tot aan de gevel). De gemeente Amstelveen heeft met behulp van het door de gemeente gehanteerde regionale verkeersmodel onderzocht wat de verwachting is voor de verkeerstoename op de Meander.

Een vergelijking met 2014 is echter niet realistisch, omdat er in de huidige situatie geen uitgang is vanaf de Meander in westelijke richting. Het busverkeer neemt daarentegen af van 670 (R-Net lijnen 356 en 300) in 2014 naar 320 per etmaal in 2030. Dat komt omdat de route van R-Net lijn



300 naar de zuidzijde van de A9 via de Burgemeester Rijnderslaan verplaatst wordt.

Volgens de prognoses van het gemeentelijk verkeersmodel is de verwachting dat het verkeer van de A9 naar de Beneluxbaan geen gebruik gaat maken van de Meander. Het verkeer komend uit oostelijke richting maakt volgens het verkeersmodel gebruik van afslag 4 (Amstelveen/Ouderkerk a/d Amstel) en de Oranjebaan. Verkeer uit westelijke richting maakt gebruik van de Keizer Karelweg en de Mr. G. Groen van Prinstererlaan.

In het verkeersbesluit voor het gebruik van de brug voor langzaam verkeer (= Bovenlandpad) wordt vastgelegd dat de brug alleen toegestaan wordt voor voetgangers, fietsers en bromfietzers. De in- en uitgangen van het Bovenlandpad worden zodanig vormgegeven dat motorvoertuigen hiervan geen gebruik kunnen maken.

De constructie van de overkapping leent zich niet voor bebouwing.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.2 Luchtkwaliteit. Voor de beantwoording van de vraag over het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwezen naar de passage over 'Vervoer gevaarlijke stoffen', deel 1, paragraaf 1.4. Voor de vraag over planschade wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 3**

Inspreker is tegen het verwijderen van de garagebox en de bergingen bij de Meander, en is verder van mening dat het ook mogelijk is om een deel van de garageboxen en de bergingen te laten staan, aangezien er voldoende ruimte is voor het Bovenlandpad. Volgens inspreker worden boxen die jarenlang in het bezit van bewoners zijn geweest nu zomaar weggehaald.

### **Reactie**

In het TB wordt de grens ter hoogte van de garageboxen zodanig aangepast dat de bergingen en drie garageboxen aan de oostzijde behouden kunnen blijven. De garageboxen die worden gesloopt worden wel in geld maar niet fysiek gecompenseerd.

### **Zienswijze nr. 4**

Inspreker is van mening dat bewoners die langs de omleidingen wonen, last kunnen krijgen van de uitstoot van fijnstof en overlast van het verkeer. In de plannen is niets aangetroffen over de gevolgen voor de omwonenden. Het kan een gevaar voor de gezondheid zijn.

## **Reactie**

Tijdens de verbreding van de A9 blijven er twee keer drie rijstroken beschikbaar op de A9. De op- en afritten van en naar aansluiting 5 in de richting Holendrecht worden twee tot vier jaar afgesloten. Dit verkeer krijgt een alternatieve route om de A9 te bereiken via aansluiting 4 bij de Burgemeester Boersweg. Dat zal een toename van het verkeer betekenen op onder andere de Mr. G. Groen van Prinstererlaan en de Oranjebaan. Tijdelijk zal mogelijk extra hinder worden ondervonden. Modelberekeningen van het onderliggend wegennet wijzen uit dat de tijdelijke verkeerssituatie niet veel zal afwijken van de huidige verkeerssituatie. De fijnstofconcentraties in Amstelveen liggen ver onder de wettelijke grenswaarden. Deze grenswaarden zullen niet worden overschreden.

Ook tijdens de realisatiefase mogen de EU grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. De huidige en verwachte concentraties liggen ruim beneden deze grenswaarden. Gezien de beperkte toename van het verkeer op de betreffende OVN-wegen wordt de grenswaarde ook tijdens de bouwfase niet overschreden.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar, de paragraaf over 'Luchtkwaliteit', deel 1, paragraaf 1.2.

## **Zienswijze nr. 5**

Inspreker is benieuwd wat de plannen zijn met betrekking tot de inrichting bij de Meanderafrit ter hoogte van de bocht achter de stadschouwborg. Het gaat om de toegestane maximum snelheid, welk type verkeer, hoe druk men verwacht dat het gaat worden, waar de oversteekplaatsen komen, wat wordt er verwacht met betrekking tot geluidsoverlast. Inspreker geeft aan dat vanaf de onderdoorgang bij de ING auto's altijd extra gas geven. Het extra snel optrekken is in de woning van inspreker goed te horen. Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn op de betreffende locaties drempels aan te leggen.

## **Reactie**

De gemeente Amstelveen zal de inrichting van het verkeersgebied achter de Schouwborg nog uitwerken. Er worden inspraakavonden voor bewoners georganiseerd te zijner tijd. Voor de verkeersprognoses en functie van de weg: zie reactie zienswijze nr. 2.

## **Zienswijze nr. 6**

Inspreker is van mening dat er voetpaden en oversteekplaatsen voor voetgangers missen bij de Keizer Karelweg in de richting van de Van der Hooplaan. Door het ontbreken hiervan moeten voetgangers een heel stuk omlopen, waardoor het lopen naar de Ouderkerkerlaan niet meer haalbaar is.

### **Reactie**

Langs de Keizer Karelweg komen geen gelijkvloerse oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling is dat niet acceptabel. Er komt een verbinding via een brug zonder oponthoud door verkeerslichten. Deze is gelegen aan de oostzijde van de Keizer Karelweg, omdat daar de meeste mensen lopen en fietsen. Langzaam verkeer tussen de Meester F.A. van Hallweg en de Van der Hooplaan, Keizer Karelweg en Ouderkerkerlaan moet maximaal 300 meter omlopen/omrijden via de oversteekplaats bij het Cobramuseum. Daar staat tegenover dat de verbinding verkeersveiliger is en zonder verkeerslichten.

### **Zienswijze nr. 7**

Inspreker zou graag zien dat op de overkapping bij de museumtramlijn, naast het fietspad een voetpad wordt aangelegd. Voetgangers gaan anders gebruik maken van het fietspad om naar het Stadshart te lopen. Dat levert verkeersonveilige situaties op. Een andere route zou te lang omlopen zijn.

### **Reactie**

Op de overkapping komt ook een voetpad te liggen aan de westzijde van de museumtramlijn. Daarnaast maakt de gemeente het inrichtingsplan voor de hele overkapping met o.a. nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer.

### **Zienswijze nr. 8**

Inspreker is van mening dat de belangen van de fietsers en voetgangers over het hoofd worden gezien. Een goede verbinding tussen noord en zuid is belangrijk om geen scheiding te behouden in Amstelveen. Een oplossing zou zijn de overkapping gedeeltelijk te bebouwen met woningen of bedrijfsruimte (al dan niet voor recreatieve doeleinden). Inspreker meent dat over het gehele traject veel meer bomen zouden moeten komen. Dit werkt bevorderlijk zowel visueel (voor de gebruiker van de A9 en voor omwonenden) als voor de opvang van geluid, fijnstof en CO2.

### **Reactie**

Uitgangspunt bij de inpassing van groen is het terug planten van zoveel mogelijk bomen. De gemeente Amstelveen hanteert een bomenverordening waarbij alleen waardevolle bomen gecompenseerd hoeven te worden. Desondanks heeft het Rijk de ambitie om zoveel mogelijk bomen (één op één) te herplanten, of de waarde te compenseren door grotere bomen te plaatsen. Dit wordt afgestemd met de gemeente Amstelveen.

De geluidschermen worden begroeid met klimplanten om een natuurlijke groene uitstraling te verkrijgen. Daarnaast worden de stroken voor de schermen zoveel mogelijk aangeplant met opgaande beplanting. Het is aan de zuidzijde echter niet overal mogelijk om de schermen te camoufleren met opgaande beplanting, omdat de ruimte daarvoor ontbreekt.

De keuze voor de groene aankleding van de schermen vindt plaats in overleg met de gemeente Amstelveen. De geluidswerende effecten van planten zijn nihil, de geluidswering wordt door de constructie van de geluidschermen zelf gerealiseerd, niet door de beplanting. De voor geluid of luchtkwaliteit positieve eigenschappen van beplanting is beperkt, blijkt uit onderzoek. Rijkswaterstaat volgt de ontwikkelingen op dit gebied nauwkeurig.

De overkapping is niet berekend op bebouwing.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit en geluid wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.2 Luchtkwaliteit en paragraaf 1.2 Geluid.

Voor de beantwoording van de vraag over de verbinding van noord en zuid wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 9**

Inspreker maakt zich zorgen over het verdwijnen van het wandelpad om het sportveld van het Keizer Karel College (KKC), aan de Elegast. Daarnaast zou de waterberging tussen het sportveld en het KKC (deels) verplaatst kunnen worden naar de hoek brug Kazernepad en KKC. Het voordeel daarvan is dat het wandelpad rond het sportveld behouden kan blijven. Inspreker heeft vernomen dat de brug Kazernepad alleen beschikbaar is voor fietsverkeer en de tram. En stelt voor om daar een voetpad bij te maken zodat de voetgangers, die toch die route zullen lopen, een veiliger oversteek kunnen maken.

Inspreker is van mening dat het (sluip)verkeer over Ouderkerkerlaan tussen Keizer Karelweg en het oude dorp gaat toenemen tijdens de bouwwerkzaamheden. De huidige verkeersremmende maatregelen zijn nu al onvoldoende. Het gaat om een 30-km weg. Inspreker ziet als oplossing extra verkeersremmende maatregelen zoals het duidelijker aangeven van een 30-km zone. Inspreker stelt voor de weg optisch te versmallen.

### **Reactie**

De openbare ruimte naast het sportterrein bij het KKC wordt heringericht vanwege de benodigde waterberging voor de A9. Daardoor is er minder ruimte voor een wandelpad. Toch is in overleg met de gemeente en de school een ontwerp gemaakt waarin een (bescheiden) wandelpad mogelijk blijft.

Tijdens de verbreding van de A9 blijven er twee keer drie rijstroken beschikbaar op de A9. Het is niet de verwachting dat het verkeer gaat sluisen over de Ouderkerkerlaan. Zeker niet omdat de op- en afritten van

en naar aansluiting in de richting Holendrecht twee tot vier jaar worden afgesloten.

### **Zienswijze nr. 10**

Inspreker is geschrokken van de plannen. Hij woont vlak bij de verbreding van de A9 en gaat een paar keer per week lopend of fietsend naar het winkelcentrum en had zich verheugd op de verbreding van de A9 omdat hij dan met een tunnel door een parkachtige omgeving zou lopen. Nu wordt die verbinding de voetgangersbrug. Deze is gigantisch hoog, stijl en onbeschut en is daarmee voor voetgangers minder geschikt, denk aan ouderen met rollator, moeders met een kinderwagen. Het lijkt erop dat in het plan de belangen van de automobilisten voorop staan; voetgangers en fietsers komen er bekaaid af, meent inspreker.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de passage over 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 11**

Inspreker is van mening dat er alleen maar nadelen zijn aan de verbreding van de A9, bijvoorbeeld als het gaat om geluidsoverlast. Inspreker heeft liever een tunnel.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks dat de tunnel er niet komt gaat de geluidssituatie er voor velen ten opzichte van de huidige situatie op vooruit.

### **Zienswijze nr. 12**

Inspreker maakt zich zorgen over dat het wooncomfort voor de bewoners van de Meander toren (nummer 2) achteruit zou gaan. Het uitzicht verdwijnt (doordat het huidige park verdwijnt). Aan de achterkant komt de nieuwe afrit; dus meer asfalt en meer verkeer. Verder komt de weg dichterbij de woning. Inspreker vraagt zich af of het niet een beter idee is

om de hele toren weg te halen, de bewoners uit te kopen. Ook rijst de vraag wat er met de parkeerplaatsen gebeurt die tussen de flats in liggen?

### **Reactie**

De sloop van de gehele Meander toren nummer 2 is een vergaande en ingrijpende maatregel die niet noodzakelijk is. De wijzigingen in de omgeving van de Meandertorens één en twee kunnen plaatsvinden zonder dat er sloop van woningen of uitkoop plaats hoeft te vinden. Het gebied wordt heringericht. De plannen worden op dit moment uitgewerkt door de gemeente en te zijner tijd voorgelegd aan de omwonenden.

Er worden slechts twee parkeerplaatsen opgeheven. Binnen de grenzen van het TB 2017 is het niet mogelijk deze te compenseren en gezien de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in de directe omgeving is het niet noodzakelijk deze te compenseren.

### **Zienswijze nr. 13**

Inspreker is van mening dat de nieuwe A9 te dicht bij de Meester F.A. van Hallweg komt te liggen. Overlast van geluid en fijnstof alsook een vermindering van de leefomgeving en een waardevermindering van woningen zouden het gevolg zijn.

### **Reactie**

De uitbreiding van de A9 richting de Meester F.A. van Hallweg is noodzakelijk. De rijbanen zullen ter hoogte van de van Hallweg vooral naar het zuiden worden uitgebreid. Een volledige uitbreiding aan de zuidzijde van de A9 levert echter een verkeersonveilige knik op in de weg, zodat een beperkte uitbreiding richting het noorden noodzakelijk is. Daarnaast is aan de zijde van het Keizer Karelcollege te weinig ruimte.

Uit de resultaten van berekeningen met de NSL rekentool van de luchtkwaliteit in de toekomst (2030 en 2024 voor PM2.5) na de realisatie, blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, ruim onder de desbetreffende grenswaarden liggen en verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Er is sprake van een verkeerstoename. Ook inclusief die toename wordt een verbetering van de luchtkwaliteit langs de A9 verwacht.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Er wordt voldaan aan de gestelde geluidsnormen. Dit geldt ook voor woningen aan de Meester F.A. Van Hallweg.

Dat is ten opzichte van de huidige, feitelijke situatie een vermindering van de geluidbelasting met circa 10 dB. Dit is ook geen woning waar een onderzoek zal worden gedaan naar het geluidniveau in de woning (binnenwaarde), omdat de geluidbelasting vergeleken met de situatie met tunnel ook afneemt (met 1 dB).

Voor informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3 en voor de vraag over waardedaling wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

#### **Zienswijze nr. 14**

Inspreker is van mening dat door de verbreding van de A9 er een verkeerstoename zal zijn. De leefbaarheid in Amstelveen wordt daardoor bedreigd. Inspreker maakt zich zorgen over de gezondheid en het milieu en is van mening dat hierdoor de afspraken die zijn gemaakt tijdens de conferentie in Parijs haaks staan op dit project. Een alternatief zou zijn de gehele weg te ondertunnelen en daarnaast een tunnel voor openbaar vervoer aan te leggen. Inspreker stelt voor dat de tunnel gefinancierd kan worden door tolheffing.

Ook wordt het Meanderpark kleiner. De verbreding gaat ten koste van de natuur.

Inspreker is tevens van mening dat het traject van sneltram 51 door de bouwwerkzaamheden niet moet worden ingekort tot Amstelveen Centrum in plaats van eindstation Westwijk.

#### **Reactie**

De ruimte voor het Meanderpark blijft in oppervlakte even groot. De huidige noordelijke berm van de A9 komt wel te vervallen, maar maakt geen deel uit van het Meanderpark. De groene inrichting van de huidige berm langs de A9 doet vermoeden, zoals blijkt uit de vele reacties hierover, dat de berm onderdeel uitmaakt van het Meanderpark. Dit is echter niet het geval.

Bouwwerkzaamheden voor de A9 leggen het openbaar vervoer (OV) en dus ook tramlijn 51 niet stil. Ook beperken de bouwwerkzaamheden voor de A9 het OV niet in de reguliere bedrijfsvoering. De bouw van de A9 raakt tramlijn 51 niet. Werkzaamheden aan het viaduct aan de Beneluxbaan worden uitgevoerd in de uren waarop de tram niet rijdt. Het traject van tramlijn 51 wordt niet ingekort als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan de A9.

De aandacht voor het terugdringen van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>-) emissies heeft te maken met het feit dat CO<sub>2</sub> een broeikasgas is, dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van koolstofdioxide CO<sub>2</sub> vindt plaats op landelijk niveau. Over de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies zijn internationale

afspraken gemaakt. In het Klimaatverdrag van Parijs wordt gestreefd naar minder CO<sub>2</sub> en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Het beleid van de EU richt zich erop dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> in 2030 40% is verminderd. Door middel van zowel internationale (zoals uitstootnormen voor auto's) als landelijke maatregelen (zoals energiebesparing en toepassing duurzame energie) wordt de gewenste emissiereductie nagestreefd.

Er is een duidelijk tolkader, waarin staat, dat tolheffing slechts kan plaatsvinden als er sprake is van 'nieuwe doorsnijdingen'. Met nieuwe doorsnijding wordt bedoeld een nieuw aan te leggen verbinding in het hoofdwegennet. De A9 is een bestaand tracé dat nu reeds dagelijks gebruikt wordt door vele gebruikers. Tolheffing op deze infrastructuur past niet binnen het genoemde kader.<sup>5</sup>

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt. Voor informatie over gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, 1.2 en 1.3.

### **Zienswijze nr. 15**

Inspreker is van mening dat de A9 in zijn geheel ondertunneld moet worden. Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat Utrecht, Den Haag en Maastricht prachtige ondertunnelingen hebben en dit in Amstelveen niet mogelijk is. Het plan om Amstelveen noord en zuid met elkaar te verbinden wordt teniet gedaan, want met deze oplossing blijft er altijd een weg tussen liggen. Inspreker is van mening dat de afslag Ouderkerk/Amstelveen vanuit Utrecht een goede afslag is om Amstelveen te bereiken en dat de afslag die zou vervallen door de ondertunneling niet nodig is.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker graag een tunnel gerealiseerd ziet zoals dat in andere steden het geval is. In de passage over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1 is uitgelegd waarom dat in Amstelveen niet meer mogelijk is. Met de nu gekozen oplossing, een verdiepte ligging met een tweetal overkappingen, wordt alsnog, binnen de financiële mogelijkheden, getracht noord en zuid Amstelveen weer met elkaar te verbinden. Voor meer informatie hierover en met betrekking tot de vragen over de afslag wordt verwezen naar de passage over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.5.

---

<sup>5</sup> Memorie van toelichting - Regels over het tijdelijk heffen van tol voor de gedeeltelijke bekostiging van de verbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen en de verbinding van de A15 tussen knooppunt Valburg en de A12 bij Zevenaar (Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15).



### **Zienswijze nr. 16**

Inspreker is van mening dat het niet correct is dat in het project de plannen met het voormalig KPMG-gebouw niet zijn meegenomen. Er zijn al vergevorderde plannen om het gebouw te transformeren naar woningen. Het voormalig KPMG-gebouw is nu een massieve geluidswal en barrière tegen fijnstof en dat wordt door het aanpassen naar woningen gewijzigd. Het is heel jammer dat hier bij de verbreding van de A9 geen rekening mee gehouden is.

### **Reactie**

De herontwikkeling van het pand 'De Bovenlanden' (voormalig kantoorgebouw KPMG) hoort niet bij de scope van de A9.

Overigens zal het gebouw, ook als er woningen in het gebouw komen, nog steeds een afschermende werking hebben voor de achterliggende bebouwing.

### **Zienswijze nr. 17**

Aan de grens van het fietspad en de historische tramlijn mist inspreker een voetpad. Inspreker vreest dat in de nieuwe situatie er over het fietspad moet worden gelopen.

### **Reactie**

In zienswijze nummer 7 is dezelfde vraag gesteld. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 7.

### **Zienswijze nr. 18**

Inspreker geeft aan dat de oplossing ter hoogte van het Stadshart meer verkeer en daarmee meer lawaai en luchtverontreiniging met zich brengt. Door de aansluiting bij het Stadshart te handhaven wordt het verkeer op deze locatie geconcentreerd. Inspreker verzoekt Rijkswaterstaat en de gemeente het ontwerp en de verkeersafwikkeling nader te beschouwen, met als doel de verkeersafwikkeling ter hoogte van het Stadshart te verminderen. Daarnaast stelt inspreker de bruikbaarheid en veiligheid van de fietsbrug aan de orde. Het gaat hierbij om de inrichting van voetpaden, verkeersveiligheid, vluchtmogelijkheden bij calamiteiten en de begaanbaarheid voor mindervaliden en senioren. Ook de inpasbaarheid wordt ter discussie gesteld. Inspreker is van mening dat voet- en fietsverbindingen op maaiveldhoogte meer in het belang van voetgangers en fietsers zijn. Door het nieuwe plan gaat de ruimtelijke samenhang van Amstelveen voorgoed verloren. Te meer doordat voetgangers en fietsers van maaiveldhoogte worden geweerd ter hoogte van de aansluiting Stadshart.

### **Reactie**

Voor informatie over geluid en luchtverontreiniging wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en 1.3.

Voor informatie over de afslag wordt verwezen naar de passage over 'Extra afslag Stadshart' in deel 1, paragraaf 1.4.2.

Voor de beantwoording van de vraag over de samenhang van Amstelveen en voetgangers en fietsers wordt verwezen naar de passage over 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' deel 1, paragraaf 1.4.4.

### **Zienswijze nr. 19**

Het belang van de wijk waar ons huis staat wordt over het hoofd gezien, omdat het deel van de A9 dat daar langs loopt open blijft, waardoor wij precies tussen de twee overkappingen in vallen. Inspreker stelt voor om het deel langs de Meester F.A. van Hallweg ook te overkappen. Nu maakt inspreker zich grote zorgen om de leefkwaliteit van zijn wijk als de A9 daar openblijft en de functie krijgt van een soort van schoorsteen voor uitlaatgassen. Verder maakt inspreker zich zorgen om de waardedaling van zijn woning.

### **Reactie**

Bij de Meester F.A. van Hallweg komt geen overkapping. Er is gekozen om een overkapping bij het Oude Dorp aan te leggen om zo het Oude Dorp weer aan elkaar te smeden. En ter hoogte van het Stadshart is een overkapping gekomen voor de verkeersafwikkeling.

De uitbreiding van de A9 richting de Meester F.A. van Hallweg is noodzakelijk. De rijbanen zullen ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg vooral naar het zuiden worden uitgebreid. Een volledige uitbreiding aan de zuidzijde van de A9 levert een verkeersonveilige knik op in de weg. Daardoor is een beperkte uitbreiding aan de noordzijde onvermijdelijk.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Er wordt voldaan aan de gestelde geluidsnormen.

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de overkappingen (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de monden van de overkappingen worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de overkappingen zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald, is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Briefrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemisies die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de vraag over waardedaling wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 20**

Inspreker maakt zich zorgen over dat een verdiepte ligging van de weg niet helpt tegen de uitstoot. Ook spreekt hij zijn zorg uit over de fietsbrug; die lijkt lastiger te fietsen voor kinderen en ouderen. Er komt ook geen ruimte terug, zegt inspreker, waar kinderen kunnen spelen.

### **Reactie**

Er verdwijnen geen speelplekken door de verbreding van de A9. Er wordt een overkapping gerealiseerd bij het Oude Dorp die wordt ingericht door de gemeente.

De uitstoot van het verkeer op de A9 verandert niet 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.

Voor informatie over de fietsbrug wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, 1.4.4.

### **Zienswijze nr. 21**

Inspreker meent dat het hele plan is gebaseerd op achterhaalde feiten en vooral ook op achterhaalde rekenmodellen.

De gezondheidsbelangen van de bewoners van Meander en de Staatsliedenbuurt, baren inspreker zorgen. Alsook de weerslag van het plan op de rest van de bevolking en het milieu. Door de goedgekeurde tunnel met voorzieningen te vervangen door twee overkappingen zonder voorzieningen, ontstaat er volgens inspreker een "schoorsteen" die de uitstoot vermeerderd en die vervolgens neerslaat in de buurt.

### **Reactie**

Onduidelijk is welke achterhaalde feiten worden bedoeld. Voor rekenmodellen in het algemeen geldt het volgende. Voor elk Tracébesluit worden rekenmodellen gehanteerd conform de daarvoor geldende wettelijke voorschriften voor geluid en luchtkwaliteit. Dit geldt ook voor de A9 Badhoevedorp - Holendrecht. Deze rekenmodellen worden landelijk vastgesteld op grond van toekomstig woon-werkverkeer, vestigingen van bedrijven en fabrieken, et cetera. De verkeersintensiteit is gebaseerd op het verkeersmodel van 2016.

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen.

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de overkappingen (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de monden van de overkappingen worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de overkappingen zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Briefrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemisies die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toebedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

De recent in het nieuws gekomen softwarefraude waarbij de uitstoot van dieselmotoren in testsituaties moedwillig softwarematig wordt beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks volgen uit de monitoring in het kader van het NSL. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen) en deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Uit de jaarlijkse monitoring is wel gebleken dat de verbetering van de luchtkwaliteit achter blijft bij de verwachtingen. De prognoses in het NSL worden hierop jaarlijks bijgesteld. Ondanks de recent ontdekte softwarefraude met dieselmotoren is er nog altijd sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit in de toekomst.

In de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt steeds met de meest actuele data gewerkt. Onderstaande link is een verwijzing naar de antwoorden op kamervragen over dit onderwerp, onder andere op 30 september 2015. (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/09/30/softwarefraude-dieselauto-s-volkswagen>)

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor meer informatie over gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor informatie over nadeelcompensatie wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 22**

Inspreker maakt zich zorgen over de belangen van de bewoners van de Meander ten aanzien van het Meanderpark: waardedaling van de woning en een toename van verkeersdrukke en geluidhinder. Inspreker meent dat met een ondertunneling van de A9 een alternatief voorhanden is dat zorgt voor een betere leefbaarheid. Het is niet uit te leggen waarom op andere

stukken van de A9 wel is gekozen voor ondertunneling. Er lijkt sprake te zijn van willekeur.

Verder wijst inspreker erop dat het Tracébesluit een schending is van de Continuïteitswet. Bovendien heeft de Gemeente Amstelveen volgens inspreker onrechtmatig gehandeld bij het besluitvormingsproces rondom de A9.

Wij verwachten een aanzienlijke waardevermindering van onze woning als de huidige plannen zullen worden doorgezet.

### **Reactie**

In het tunnelplan uit het TB 2011 was de prognose dat door het ontbreken van een volledige aansluiting bij de Keizer Karelweg en een nieuwe aansluiting bij Meandertoren 6 naar de verbindingsweg op het dak van de tunnel juist extra verkeer op de Meander werd gegenereerd. In het TB 2017 ontstaat door de volledige aansluiting bij de Keizer Karelweg een meer evenwichtige verkeersverdeling voor het gemeentelijk wegennet.

De Continuïteitswet is een natuurkundig begrip waarin gesteld wordt dat een luchtstroom een constante massastroom heeft (en behoudt) bij het stromen door een denkbeeldige buis. Er wordt aangenomen dat de massastroom die de buis instroomt even groot is als de massastroom die uitstroomt. Er komt geen tunnel bij Amstelveen, het vermeende effect waar inspreker voor vreest zal zich dan ook niet voordoen.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Voor de vraag over waardedaling wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7. Voor de vraag over het Meanderpark wordt verwezen naar de passage over 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.1.

Zie ook de reactie op zienswijze 2.

### **Zienswijze nr. 23**

Inspreker meent dat er te weinig aandacht is voor de gezondheid van de bewoners naast de snelweg en dat de te verwachten luchtverontreiniging veel te optimistisch wordt ingeschat. Inspreker spreekt zijn zorg uit over het open stuk tussen de overkappingen. En de zorg voor de kinderen die straks moeten sporten naast een '8 baanssnelweg'. Verder heeft inspreker zorgen over de slechte luchtkwaliteit, geluidsoverlast, het kappen van bomen en de waardedaling van de woningen.

## **Reactie**

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de tunnels (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de tunnelmonden worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de tunnel zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Brieffrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemisies die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

De extra rijstroken hebben niet een direct effect op een 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.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over het Meanderpark wordt verwezen naar de passage over 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.1.

Voor de vraag over waardedaling wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 24**

Inspreker spreekt zijn zorg uit over de parkeersituatie en stelt daarnaast voor om de bewegwijzering aan te passen.

Komende vanuit de richting A2/A9 (Utrecht/Amersfoort) staat op het bord Afrit 4 op de A9: Ouderkerk en Amstelveen Oost. Inspreker vraagt of het mogelijk is om hier een wijziging toe te passen: in plaats van 'Amstelveen Oost', 'Amstelveen Stadshart (Parkeren)'. Aan het eind van die afrit kan men zowel links als rechts afslaan. Op het verkeersbord voor rechtsaf staat nu Stadshart.

Een andere suggestie is om op de bebording zowel voor linksaf als voor rechtsaf op te nemen:

'Stadshart (P)'. Eventueel met de namen van de parkeergarages. Hiermee wordt de drukte naar de parkeergarages al bij deze afrit gesplitst, o.a. via de bestaande routes.

Inspreker meent dat het knelpunt afslag Amstelveen (afrit 5) daarmee nu al wordt ontlast. En weggebruikers zijn dan alvast gewend aan die parkeerroutes vanuit Utrecht naar het Stadshart Amstelveen. Dit zou een groot voordeel zijn als de weg tussen toren I en II gerealiseerd gaat worden. Deze weg leidt namelijk langs de Meander naar de parkeergarages aan Handelsplein en Meander.

Een onlogische route omdat men over de A9 naar een afslag rijdt die je vervolgens langs een parallelweg terug leidt naar een garage waar je veel makkelijker kunt komen via afrit 4.

### **Reactie**

Op de hoofdrijbaan van de autosnelweg komende vanuit richting A2/A9 (Utrecht/Amersfoort) wordt, in lijn met het voorstel van inspreker, al voor de start van de realisatie van de A9 een wijziging doorgevoerd: de huidige naam van aansluiting 4 'Ouderkerk aan de Amstel' wordt veranderd in 'Amstelveen'. De huidige naam van aansluiting 5 'Amstelveen' wordt 'Amstelveen Stadshart'. Deze aansluiting geeft een rechtstreekse connectie op de parkeerring van het Stadshart.

Op de bewegwijzering die in 2017 op de A9 wordt geplaatst wordt al een voorschot genomen op een betere spreiding van het verkeer vanaf A9 naar het gemeentelijk wegennet. Rijkswaterstaat werkt de plannen momenteel uit in overleg met de gemeente. Zowel in de tijdelijke bouwsituatie van de A9 als in de definitieve situatie zal de bewegwijzering worden aangepast aan de dan geldende omstandigheden.



### **Zienswijze nr. 25**

Inspreker spreekt zijn zorg uit over de kunststof geluidschermen waarop geen flora en fauna zou kunnen groeien. Ook heeft inspreker zorgen over het feit dat het fietspad Keizer Karelweg over de A9 verdwijnt en wordt vervangen door een fietsbrug. Inspreker voorziet dat de capaciteit onvoldoende is om al het fietsverkeer op te vangen.

### **Reactie**

In het TB 2017 is voor de geluidschermen langs de Meester F.A. van Hallweg een groene aankleding voorzien op betonnen geluidspanelen. De groeninpassing hiervan zal plaatsvinden in overleg met bewoners en de gemeente Amstelveen.

De fietsbrug wordt zodanig breed ontworpen dat de breedte van het fietspad (circa 4 meter) voldoende is om het verkeer in twee richtingen te verwerken.

Voor meer informatie over de fietsbrug wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.4.

### **Zienswijze nr. 26**

Inspreker is bang voor de geluidsoverlast en luchtvervuiling als gevolg van de nieuwe traverse (kap) van de Keizer Karelweg naar het stadscentrum. De verwachting is dat dit een druk plein wordt.

### **Reactie**

Voor het ontwerp van de traverse is uitgebreid onderzoek gedaan. Enerzijds gericht op de verkeersveiligheid en anderzijds op de doorstroming. Om de toekomstige verkeersstromen realistisch te voorspellen is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de gemeente Amstelveen (het 'Noord-Holland-Zuidmodel'). Hierin is het stedelijk wegennet gedetailleerd opgenomen. De gecombineerde kruispunten ter plaatse van het plein zijn gesimuleerd met behulp van het simulatieprogramma VISSIM. Hiermee is aangetoond dat de geprognoseerde verkeersstromen goed afgewikkeld kunnen worden. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Bij de Keizer Karelweg zijn inderdaad geen maatregelen ingetekend, want daar zijn geen maatregelen voorzien.

Voor informatie over geluid en lucht wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 27**

Inspreker geeft aan dat er geen bewaakte fietsstalling is in de omgeving van het Stadsplein, waardoor het Stadshart en de markt lastiger bereikbaar zijn. Kan dit worden meegenomen?

### **Reactie**

Helaas valt het Stadsplein buiten de scope A9. Een dergelijk verzoek kunt u bij de gemeente indienen.

### **Zienswijze nr. 28**

Ruim tien jaar geleden hebben de bewoners van de wijk waar inspreker woont al geklaagd over geluidsoverlast in hun woonwijk in de buurt van de Amstel. Er is toen een verzoek gedaan voor een geluidwal. Deze is destijds afgewezen in afwachting van de verbreding van de A9. De huidige wethouder, de heer Raat, heeft bevestigd dat de geluidswal er gaat komen, maar op de tekeningen houdt de wal op ter hoogte van Elsenhove. Inspreker wil graag dat de gemeente haar belofte nakomt.

### **Reactie**

Bij het OTB 2016 ontbrak de noodzaak om ter hoogte van Elsenhove geluidmaatregelen te treffen. Hierdoor is een korte onderbreking ontstaan van de geluidschermen uit het TB 2011 en het OTB 2016. In het TB 2017 is het geluidsschermbandje doorgetrokken, zodat er geen onderbreking in de geluidschermen ontstaat. Hiermee wordt dus tegemoet gekomen aan het bezwaar van inspreker.

### **Zienswijze nr. 29**

In de nieuwe situatie komen er meer toegangswegen naar de Burgemeester Reijnderslaan. Inspreker vraagt zich af of er nog iets gedaan kan worden aan geluidreductie, bijvoorbeeld door middel van bomen, schermen etcetera. Het gaat met name om de bocht in de Burgemeester Reijnderslaan.

### **Reactie**

De Burgemeester Reijnderslaan is onderdeel van het onderliggend wegennet. De gemeente Amstelveen is daarvan de beheerder. In het Akoestisch onderzoek deelrapport OWN (bijlage F bij de toelichting op het Tracébesluit) is nader onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op het onderliggend wegennet. Bij de Burgemeester Reijnderslaan is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, want de geluidstoename is minder dan 1,5 dB. Eventuele geluidmaatregelen hoeven niet te worden onderzocht.

### **Zienswijze nr. 30**

Inspreker wil graag weten wat de bestemming gaat worden van het grasveld bij de Dorpsstraat. Inspreker wil niet dat het een uitlaatplek wordt voor honden, met overlast van hondenpoep tot gevolg.

### **Reactie**

Dit aandachtspunt is doorgegeven aan de gemeente, die het inrichtingsplan maakt voor het gebied op de overkapping. De gemeente stelt in overleg met de omgeving het inrichtingsplan op. Daarvoor hebben inmiddels meedenksessies plaatsgevonden in juni 2015 en in oktober 2016. Een veelheid aan aspecten is daarbij aan bod gekomen. Het thema 'verbinding' en het uitgangspunt om de overkapping als groene openbare ruimte in te richten vonden algemene ondersteuning.

### **Zienswijze nr. 31**

Inspreker woont aan een pleintje dat rondom bebouwd is met hetzelfde type woningen. Een zijde gaat sneuvelen vanwege de bouw. Daar keert geen bebouwing voor terug omdat de ruimte nodig is voor de afwatering. Inspreker bepleit om zoveel als mogelijk het hoogteverschil vanaf het pleintje geleidelijk te laten oplopen naar het hoogste punt om het aangezicht / uitzicht zo optimaal mogelijk te houden.

### **Reactie**

Dit aandachtspunt wordt doorgegeven aan de gemeente, die het inrichtingsplan maakt voor het gebied op de overkapping. De gemeente stelt in overleg met de omgeving het inrichtingsplan op. Daarvoor heeft inmiddels een meedenksessie plaatsgevonden in oktober 2016.

### **Zienswijze nr. 32**

Inspreker wijst op de hoogte van het geluidsscherp ter hoogte van de Beneluxbaan en de Burgermeester Boersweg. Het geluidsscherp aan de zuidkant is daar lager dan aan de westkant (richting Badhoevedorp). Inspreker pleit ervoor om dat te corrigeren door het geluidsscherp aan de zuidkant te verhogen.

### **Reactie**

De hoogte van het geluidsscherp aan de zuidzijde voldoet aan de wettelijke normen. De geringere hoogte ten opzichte van het scherm aan de noordzijde is te verklaren uit het feit dat de woningen aan de zuidzijde verder van de A9 af liggen.

### **Zienswijze nr. 33**

De vraag van inspreker is waarom ruim drie kilometer overkapt gaat worden in Amsterdam Zuidoost en slechts twee korte stukken in Amstelveen. Het is één besluit geweest om de A9 te verbreden. Inspreker is van mening dat het gelijkheidsbeginsel tussen gemeenten op deze manier wordt geschonden.

Verder wil inspreker graag weten:

- wat de reden is voor de keuze om in Amsterdam Zuidoost wel voor

- een overkapping te kiezen en in Amstelveen niet
- hoeveel kilometer er in de toekomst overkapt wordt in respectievelijk Amsterdam en Amstelveen
- hoeveel er (mee) betaald wordt door respectievelijk Amsterdam en Amstelveen
- hoever de woningen van de snelweg af liggen in respectievelijk Amsterdam en Amstelveen
- wat de totale kosten zijn voor respectievelijk Amsterdam en Amstelveen.

### **Reactie**

Zowel de tunnel in Amsterdam Zuidoost als de overkappingen bij de A9 Amstelveen zijn bovenwettelijke maatregelen. Dat wil zeggen dat de maatregelen niet strikt noodzakelijk zijn om de wegen te mogen verbreden. Uitgangspunt bij dergelijke projecten is dat een project sober en doelmatig wordt uitgevoerd en dat aanvullende wensen van partijen (bv. decentrale overheden) alleen worden meegenomen indien zij daarvoor betalen (of substantieel bijdragen; cf. regeerakkoord).<sup>6</sup>

De bijdrage van de gemeente Amstelveen voor de verbetering van de inpassing van de A9 is 40 miljoen euro.

De bijdrage van de gemeente Amsterdam aan de tunnel in Amsterdam Zuidoost maakt onderdeel uit van een bredere overeenkomst waarin zowel de verbreding en ondertunneling van de A10 als het beschikbaar stellen van grondposities zijn opgenomen. De bijdrage van de gemeente Amsterdam aan de tunnel is daardoor niet op een bedrag vast te stellen.

De A9 wordt ter hoogte van Amstelveen op twee locaties overkapt. Ter hoogte van het Oude Dorp en ter hoogte van het Stadshart worden overkappingen van beide 249 meter gerealiseerd.

De minimale afstand tussen de as van de huidige ligging van de A9 en de woningen in Amstelveen en Gaasperdam zijn vergelijkbaar en bedraagt ongeveer 24 meter.

Het Rijk doet geen uitspraken over kosten. Dit betreft, met het oog op aanbestedingen, gevoelige informatie.

Voor de vraag over de tunnel en de tunnel bij de Gaasperdammerweg wordt verwezen naar de passage over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

---

<sup>6</sup> Handreiking MIRT-Verkenning, december 2010, p.68.

### **Zienswijze nr. 34**

Inspreker is van mening dat door het gebruik van een tunnel het geluid en de luchtkwaliteit beter te zuiveren is. Inspreker is licht astmatisch en is van mening dat door de toename van het verkeer hij meer last gaat krijgen van de astma.

Inspreker is van mening dat niet de burgers uit Amstelveen moeten meebetalen, zeker als ze geen auto bezitten. Kosten kunnen terugverdiend worden door de weggebruikers tol te laten betalen.

### **Reactie**

De verdiepte ligging van de A9 heeft meer effect op de omgeving dan een tunnel. Echter, uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Uit de resultaten van berekeningen met de NSL rekentool van de luchtkwaliteit in de toekomst (2030 en 2024 voor PM2.5) na de realisatie, blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, ruim onder de desbetreffende grenswaarden liggen en verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Het is aan het gemeentebestuur om al dan niet een geldelijke bijdrage te leveren.

Er is een duidelijk tolkader, waarin staat dat tolheffing slechts kan plaatsvinden als er sprake is van 'nieuwe doorsnijdingen'. Met nieuwe doorsnijding wordt bedoeld een nieuw aan te leggen verbinding in het hoofdwegennet. De A9 is een bestaand tracé dat nu reeds dagelijks gebruikt wordt door vele gebruikers. Tolheffing op deze infrastructuur past niet binnen het genoemde kader.<sup>7</sup>

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Voor meer informatie over luchtkwaliteit en de NSL rekentool wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 35**

Inspreker wil liever niet dat tramlijn 51 stil gelegd wordt voor de bouwwerkzaamheden. Bij stillegging krijgt een groot aantal gebruikers van het openbaar vervoer een veel langere reistijd. Ook de werkgelegenheid

---

<sup>7</sup> Memorie van toelichting - Regels over het tijdelijk heffen van tol voor de gedeeltelijke bekostiging van de verbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen en de verbinding van de A15 tussen knooppunt Valburg en de A12 bij Zevenaar (Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15).

van een aantal bewoners zou in gevaar kunnen komen omdat de reistijden onacceptabel lang worden. Inmiddels zijn er 4000 handtekeningen ontvangen voor handhaving van tramlijn 51.

### **Reactie**

Bouwwerkzaamheden voor de A9 leggen het openbaar vervoer (OV) en dus ook tramlijn 51 niet stil. Ook beperken de bouwwerkzaamheden voor de A9 het OV niet in de reguliere bedrijfsvoering. Werkzaamheden aan het viaduct aan de Beneluxbaan worden uitgevoerd in de uren waarop de tram niet rijdt.

### **Zienswijze nr. 36**

Inspreker geeft aan dat de geluidswal ter hoogte van Operabuurt aan de zuidzijde van de A9 lager is dan aan de noordzijde waardoor de geluidsoverlast aan de zuidzijde groter is. Waarbij wordt opgemerkt dat de bestaande bebouwing van de ABN Amro onvoldoende hoog is om geluid tegen te houden. Speciaal voor hogere woonlagen in appartementencomplexen die er staan c.q. gebouwd worden.

Inspreker is van mening dat zij door de lagere geluidswal meer geluid zullen ontvangen in hun woning. Het voorstel is om de geluidswal tenminste zo hoog te maken als aan de noordzijde.

### **Reactie**

De hoogte van het geluidsscherm aan de zuidzijde voldoet aan de wettelijke normen. De geringere hoogte ten opzichte van het scherm aan de noordzijde is te verklaren uit het feit dat de woningen aan de zuidzijde verder van de A9 af liggen. Het ABN Amro gebouw en het pand 'De Bovenlanden' (voormalig KPMG kantoor) zijn in het geluidmodel opgenomen, daarmee is rekening gehouden met de geluidwerende werking van deze gebouwen.

Het verhogen van het geluidsscherm aan de zuidzijde past niet in het doelmatigheidscriterium (financiële randvoorwaarden voor de investering in geluidsschermen). Dit omdat de geluidbelasting op de woning, na plaatsing van de nieuwe schermen, 46 dB gaat bedragen. Dat ligt ruim onder de voorkeurswaarde van 50dB en is een afname ten opzichte van de huidige, feitelijke situatie. Nu de geluidbelasting lager is dan 50 dB, zal er geen onderzoek naar het geluid binnen in de woning (binnenwaarde) plaatsvinden.

### **Zienswijze nr. 37**

Afgezien van het feit of er nou wel of niet onjuistheden in het ontwerp Tracébesluit staan, is het hele besluit op een zeer eenzijdige manier genomen, meent inspreker. Inspraak is er totaal niet geweest, zegt inspreker.

Inspreker maakt zich zorgen over het gewijzigde plan, de leefomgeving (stank, fijnstof, herrie, aantasting groen) en de schade aan de woning.

Inspreker is het niet eens met het ontwerp van de verdiepte ligging en ziet de volgende problemen:

- overschrijding wettelijke norm geluid en fijnstof, en veiligheid blijven een risico voor omwonenden en schoolgaande kinderen;
- het 75 jaar oude Meanderpark zal worden gesloopt;
- jarenlange bouwoverlast;
- lagere WOZ-waardes.

Inspreker is van mening dat een landschapstunneltunnel de oplossing is. En voorziet daarbij hogere WOZ-waardes door het aantrekken van expats, internationale bedrijven en de internationale school. Aantrekkelijk wordt Amstelveen dan ook voor toeristen die van Amsterdam naar Amstelveen komen voor Amstelveens 'eigen mini-Keukenhof' of '2<sup>e</sup> Kersenboomgaard'.

### **Reactie**

Op de woning van inspreker wordt de geluidbelasting 55 dB. Dit betekent dat aanvullend onderzoek zal worden gedaan naar de binnenwaarde van deze woning (zie ook bijlage G de toelichting op het Tracébesluit). Dit onderzoek zal plaatsvinden na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit. De voorkeurswaarde van 50 dB (artikel 11.2 van de Wet milieubeheer) mag worden overschreden, echter, als dat het geval is ontstaat de verplichting om maatregelen (zoals schermen) te beoordelen. Dat is in het akoestisch onderzoek te behoeve van het TB SAA 2017 ook zo uitgevoerd, ook ten aanzien van deze woning.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het park en externe veiligheid wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor informatie over het MER wordt verwezen naar de passage over de 'Milieueffectrapport' in deel 1, paragraaf 1.5.

Voor de vragen met betrekking tot bouwhinder wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 38**

De ontwikkelingen in de toename van geluid- en luchtvervuilingsoverlast zijn gebaseerd op modellen die aangeven dat er in de toekomst schonere voertuigen zullen rijden. Deze verwachtingen zijn te rooskleurig voorgesteld, meent inspreker. Daarnaast zal het vrachtverkeer (een v/d meest vervuilende elementen) toenemen doordat de A10 (Ring Zuid) wordt ondertunneld. Dit is een significantie toename in geluid- en luchtvervuilingsoverlast. Inspreker meent dat het moment is gemist om Amstelveen Noord en Zuid samen te voegen. Verder maakt inspreker zich zorgen om schade aan de woning.

### **Reactie**

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van voertuigen en de toekomstige trends worden ieder jaar vastgesteld door de landelijke emissieregistratie ([www.emissieregistratie.nl](http://www.emissieregistratie.nl)), in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor rekenmodellen in het algemeen geldt het volgende. Voor elk Tracébesluit worden rekenmodellen gehanteerd conform de daarvoor geldende wettelijke voorschriften voor geluid en luchtkwaliteit. Dit geldt ook voor de A9 Badhoevedorp - Holendrecht. Deze rekenmodellen worden landelijk vastgesteld op grond van toekomstig woon-werkverkeer, vestigingen van bedrijven en fabrieken, et cetera. De verkeersintensiteit is gebaseerd op het verkeersmodel van 2016. Van een te rooskleurig beeld van de toekomstige emissies van wegverkeer is geen sprake.

Het verkeersmodel is projectspecifiek gemaakt. Om de modeluitkomsten zo realistisch mogelijk te maken worden toekomstige projecten in de directe omgeving van de A9 meegenomen. De toekomstplannen voor uitbreiding en ondertunneling van de A10 Zuid zijn opgenomen in het verkeersmodel. De gevolgen van een categorie C-tunnel bij de Zuidas op het vrachtverkeer zijn dus ook meegenomen in het verkeersmodel.

Voor de vraag over luchtkwaliteit en modellen wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor informatie over het noord en zuid wordt verwezen naar de passage over het 'Voetgangers en fietsbrug; verbetering noord-zuidrelatie' in deel 1, paragraaf 1.5.5.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 39**

De ontwikkelingen in de toename van geluid- en luchtvervuilingsoverlast is gebaseerd op modellen dat er in de toekomst schonere voertuigen zullen rijden. Deze verwachtingen zijn te rooskleurig voorgesteld, meent inspreker. Daarnaast zal het vrachtverkeer (een v/d meest vervuilende



elementen) toenemen doordat de A10 (Ring Zuid) eveneens zal worden ondertunneld. Dit is een significantie toename in geluid- en luchtvervuilingsoverlast. Inspreker meent dat het moment is gemist om Amstelveen Noord en Zuid samen te voegen. Verder maakt inspreker zich zorgen om schade aan de woning.

### **Reactie**

Zie hiervoor de reactie op zienswijze 38.

### **Zienswijze nr. 40**

Inspreker spreekt zijn zorg uit over de verkeersoverlast en de overlast van de bouwwerkzaamheden. Inspreker begreep op de informatiebijeenkomsten dat de bouwwerkzaamheden aan een aannemer worden overgelaten.

Inspreker vraagt zich af of bij de nulmeting (het vastleggen van de bouwstaat van de aanliggende panden) ook het peil van het grondwater wordt vastgelegd? En hoe vaak dat wordt gemonitord en door wie?

Het gebrek aan een aangepaste MER vindt inspreker zeer kwalijk. Men gaat er hierbij van uit dat het extrapoleren van metingen van punten die ver (5 kilometer) van de Amstelveense gemeentegrenzen liggen voldoende zou zijn. Dit is onacceptabel, meent hij.

Vorbij gegaan wordt aan - de sinds de MER voor het tunnel project werd vastgesteld - de sterk wisselende lokale milieuomstandigheden bij de toename van het verkeer, met de daaruit voortvloeiende toename van fijnstof, NO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> die heeft plaatsgevonden en die de verbreding van de A9 noodzakelijk hebben gemaakt.

De toename van het vliegverkeer boven Amstelveen met de daaruit voortvloeiende luchtvervuiling kan ook niet ontkend worden.

### **Reactie**

In het contract met de aannemer wordt de detailengineering overgelaten aan de aannemer. Dit op grond van strikte randvoorwaarden die onder andere door Rijkswaterstaat en de gemeente Amstelveen zijn gesteld. Een van deze randvoorwaarden is het beperken van bouw hinder, waaronder het verbod voor bouwverkeer om gebruik te maken van het gemeentelijke wegennet. Het bouwverkeer maakt gebruik van de A9 met specifiek aan te leggen bouwwegen.

De nul-opname betreft de bouwkundige staat van de panden inclusief de grondwaterstand. De grondwaterstanden worden sinds 2011 al gemonitord in het hele projectgebied. Dat blijft gebeuren tot aan het einde van de werkzaamheden. Dit zijn continue metingen die uitgevoerd worden door diverse ingenieursbureaus.

In 2016 zijn heiproeven uitgevoerd om te bepalen welke methode de minste overlast veroorzaakt bij het inbrengen van damwanden en heipalen. Ook deze heiproeven worden gemonitord op geluid en trillingen. In het contract met de aannemer wordt de methode voorgeschreven die het minste geluid veroorzaakt.

Tijdens de realisatie moet de aannemer garanderen dat het geluidniveau vanwege wegverkeer niet hoger wordt dan in de huidige situatie het geval is, bijvoorbeeld door het plaatsen van tijdelijke geluidvoorzieningen.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.4, en paragraaf 1.1.

Voor de vraag over Schiphol wordt verwezen naar de passage over 'Schiphol ultrafijnstof' in deel 1, paragraaf 1.2.6.

Voor informatie over het MER wordt verwezen naar de passage over de 'Milieueffectrapport' in deel 1, paragraaf 1.5.

Voor informatie over bouwschade wordt verwezen naar de passage over de 'Bouw- en gewassenschade' in deel 1, 1.7.

### **Zienswijze nr. 41**

Ten opzichte van het eerdere Tracébesluit dat voorzag in een tunnel, is de situatie ter hoogte van de woning van inspreker ernstig verslechterd, meent hij. De tunnel is op dat deel geschrapt, de verdiepte ligging van de weg is nagenoeg gelijk aan de huidige situatie en door de verbreding van de weg komt de weg in totaal circa 12 meter dichterbij zijn woning te liggen, zegt inspreker. Door de verwachte toename van het aantal auto's maakt inspreker zich zorgen over de toename van de geluidbelasting en ook over toenemende luchtverontreiniging bij zijn woning.

Verder spreekt inspreker zijn zorg uit over de waardedaling van zijn woning gedurende de bouw. Daarnaast is de vrees dat de bewoners van de Meester F.A. van Hallweg niet worden gehoord bij de wijze van inrichting en gebruik van het werkterrein, waardoor de overlast gedurende de werkzaamheden nog groter kan worden dan nu al verwacht.

### **Reactie**

De uitbreiding van de A9 richting de Meester F.A. van Hallweg is noodzakelijk. De rijbanen zullen ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg vooral naar het zuiden worden uitgebreid. Een volledige uitbreiding aan de zuidzijde van de A9 levert een verkeersonveilige knik op in de weg. Een beperkte uitbreiding naar het noorden is dan ook onvermijdelijk.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de effecten op de luchtkwaliteit van het project beperkt zijn. Uit de resultaten van berekeningen met de NSL rekentool van de luchtkwaliteit in de toekomst (2030 en 2024 voor PM2.5), na de realisatie, blijkt dat de concentraties

NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, ruim onder de grenswaarden liggen en verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren, na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9, gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied van het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, afneemt ten opzichte van de huidige, feitelijke situatie, of onder de voorkeurswaarde van 50 dB blijft. Er wordt voldaan aan de gestelde geluidsnormen. Dit geldt ook voor woningen aan de Meester F.A. van Hallweg.

Bij de Burgemeester F.A. van Hallweg is het ruimtebeslag van de verdiepte ligging nagenoeg identiek aan dat van de tunnel uit het TB 2011. Daarnaast was de toerit naar de tunnel in de A9 in het TB 2011 ontworpen als een open toerit, identiek als in het ontwerp van de verdiepte ligging.

Er vindt geen inspraak plaats over de inrichting van werkterreinen. Dit is aan de aannemer. En deze heeft als opdracht om overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Voor informatie over nadeelcompensatie wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

#### **Zienswijze nr. 42**

Inspreker verbaast zich erover dat het belang van een investeringsmaatschappij zwaarder zou wegen dan die van de inwoners. De belangen van de direct omwonenden worden niet gerespecteerd, meent inspreker. Op de Meester F.A. van Hallweg wordt steeds andere afstanden van de stoep tot aan geluidwal gecommuniceerd. Hierdoor wordt het woongenot van inspreker sterk aangetast.

Verder meent inspreker dat het van de zotte is dat hij hieraan meebetaalt, tegen zijn zin in. Zijn huis lijkt door deze plannen onverkooptbaar. Inspreker vraagt zich af hoe het geld zwaarder kan wegen dan de gezondheid. Vol onbegrip kijkt hij dus naar de plannen zoals deze nu ter tafel liggen. En dit terwijl er hemelsbreed drie kilometer verderop een tunnel gebouwd wordt om zo een enorm park te creëren. Waarom kan het daar wel, vraagt inspreker zich af?

#### **Reactie**

De belangen van inwoners worden gerespecteerd door het voldoen aan wettelijke normen op het gebied van onder andere lucht en geluid. Er wordt niet alleen geïnvesteerd in uitbreiding van de weg, maar ook in geluidschermen waardoor de leefbaarheid toeneemt ten opzichte van de huidige feitelijke situatie.

De afstand vanaf de verharding van de Meester F.A. van Hallweg tot aan het scherm van de verbrede A9 is 5 meter.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Voor de vraag met betrekking tot geld versus gezondheid, lucht en fijnstof wordt verwezen naar de passage over de 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2. Voor informatie over nadeelcompensatie wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 43**

Inspreker maakt zich zorgen over de gezondheidstoestand van de burgers van Amstelveen. En meent dat er al genoeg uitlaatgassen en fijnstof in deze regio worden geproduceerd.

### **Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor informatie over gezondheid en fijnstof wordt verwezen naar de passage over de 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 44**

Inspreker is van mening dat het bos tussen Burgemeester van Sonweg en Polderweg tegenover Ouderkerk a/d Amstel moet blijven. Als het bos verdwijnt wordt de luchtkwaliteit minder, zeker als er een tankstation voor in de plaats komt. Verder wil inspreker aangeven dat het een mooi project is dat met zorg is gemaakt.

### **Reactie**

Het positieve geluid van deze zienswijze wordt erg gewaardeerd. Het betreffende bosvak ligt buiten het plangebied van het TB 2017. In het landschapsplan, behorend bij TB 2011 zijn de uitgangspunten voor de groene inpassing opgenomen, waaronder de inpassing van bomen.

### **Zienswijze nr. 45**

Inspreker is van mening dat de bezoekers van het Amsterdamse bos, op jaarbasis naar schatting 6 miljoen personen, niet meegenomen worden in het plan. Door het niet plaatsen van een geluidsschermbaan is er meer geluidsoverlast van het verkeer. Verzocht wordt om het geluidsschermbaan door te trekken.

### **Reactie**

Uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van het TB 2017 is gebleken dat hier, bij het Amsterdamse Bos, wettelijk gezien geen scherm nodig is. Het voorziene scherm in TB 2017 tot km 30,06 wordt niet doorgetrokken. Overigens wenst de Gemeente Amsterdam - eigenaar van het Amsterdamse bos - zicht op het bos te behouden vanaf de snelweg. Om die reden wil de gemeente ook geen geluidschermen. Daarnaast neemt een geluidswal meer ruimte in waardoor extra bomen gekapt zouden moeten worden. Dit heeft evenmin de instemming van de gemeente Amsterdam.

### **Zienswijze nr. 46**

Inspreker is van mening dat de A9 te dicht bij de Meester F.A. van Hallweg komt te liggen. Zeker het gedeelte van huisnummer 16 t/m 24. Hierdoor krijgen de bewoners veel geluidsoverlast van het verkeer, vooral tijdens de bouw. Er is naar zijn mening te weinig aandacht voor de bewoners. Inspreker heeft als wens dat er voor de bewoners van deze weg een subsidie vrij zou moeten komen om bij hun huizen geluidisolatie aan te brengen. Inspreker is van mening dat de waarde van het huis daalt doordat er na de bouw minder groen is. En ook dat de woningen niet te verkopen zijn tijdens het bouwproces.

### **Reactie**

Tijdens realisatie moet de aannemer de huidige geluidreductie van het wegverkeer door de schermen minimaal garanderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van tijdelijke geluidvoorzieningen.

In de definitieve situatie komen er geluidschermen langs de A9 (in de middenberm, langs de noord- en zuidzijde van de A9 en langs de toe- en afritten) waardoor de geluidbelasting op de gevels bij de Meester F.A. van Hallweg maximaal 57 dB bedragen.

Dat is ten opzichte van de huidige, feitelijke situatie een vermindering van de geluidbelasting met circa 10 dB. Dit is ook geen woning waar een onderzoek zal worden gedaan naar het geluidniveau in de woning (binnenwaarde), omdat de geluidbelasting vergeleken met de situatie met tunnel ook afneemt (met 1 dB).

Er komt geen subsidie voor geluidisolatie.

Voor de vraag over bouwoverlast wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over waardedaling van het huis wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 47**

Inspreker is van mening dat er onjuistheden zijn betreffende de uitkomsten van de fijnstofmetingen en koolmonoxide uitstoot omdat deze metingen in een rustige vakantieperiode zijn gemaakt. Inspreker spreekt zijn zorg uit over de 'trechterwerking' door de fijnstofstromen tussen de twee overkappingen. Verder meent hij dat er sprake is van rechtsongelijkheid doordat er wel een tunnel komt in Amsterdam Zuidoost. En inspreker is ook van mening dat de huizenprijzen gaan dalen doordat de buurt minder plezierig wordt om te wonen.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de tunnels (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de tunnelmonden worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de tunnel zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Briefrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemisies die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toebedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de

luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit en NSL wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.2 Luchtkwaliteit.

Voor informatie over de huizenprijzen wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, 1.7.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 48**

Een wig tussen noord en zuid zal nadelig zijn voor Amstelveen meent inspreker. Ook zal een dergelijke wigde aantrekkingskracht op Zuid Amstelveen verlagen. De aanknoping met Amstelveen Noord en Amsterdam zal minder goed worden en daarom ook de waarde minder gunstig van de woning in Bovenkerk. Een tunnel en Green Mile zal noord en zuid dichterbij elkaar brengen, meent inspreker.

#### **Reactie**

Voor informatie over de aantrekkingskracht op Zuid Amstelveen wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.4.

Voor informatie over de dalende waarde van woningen wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

#### **Zienswijze nr. 49**

Inspreker meent dat de fietsbrug te hoog is voor ouderen en invaliden of mensen die slecht ter been zijn. Inspreker noemt als alternatief een oversteekplaats over de wegen met stoplichten, naast de fietsbrug, zodat mensen de keuze hebben hoe ze kunnen oversteken.

#### **Reactie**

Voor informatie over de fietsbrug wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.4.

#### **Zienswijze nr. 50**

Inspreker vindt het een slecht ontwerp en is het niet eens met de argumenten om voor dit ontwerp te kiezen. Inspreker meent dat er een tunnel moet komen zonder uitgangen of toegangen tot Amstelveen. Die

zouden apart geregeld moeten worden. Amstelveen zal ook een openbaar vervoersplan moeten maken. Daarvoor moeten alle obstakels boven de grond verdwijnen, zodat verkeer daar doorgang kan vinden. Inspreker ziet het er op termijn van komen dat dit hele project opnieuw moet gebeuren, omdat dit geen blijvende oplossing is.

Verder meent inspreker dat het doormidden delen van steden door middel van rijkswegen een achterhaald concept is. En meent dat geld nooit een uitgangspunt mag zijn voor zinnige planning.

### **Reactie**

De gemeente Amstelveen is samen met de Stadsregio Amsterdam de voorbereidingen aan het treffen voor de ombouw van de Amstelveenlijn.

Geld is een uitgangspunt voor de wijze waarop uitbreiding van infrastructuur wordt uitgevoerd.

Voor informatie over de tunnel en de noord-zuid-verbinding wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1 en naar 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord-zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.4.

### **Zienswijze nr. 51**

Inspreker vraagt aandacht voor het traject bij de Burgermeester Boersweg. Op het traject zijn zeker vier kruisingen met verkeerslichten. Dit vertraagt de Noord-Zuid verbinding op de fiets. Via de Beneluxbaan fietsen is behoorlijk om. Graag een verzoek tot het verbeteren van de fietsverbinding noord-zuid op dat traject.

### **Reactie**

Vanuit de verbreding van de A9 gezien is er geen aanleiding om deze fietsverbinding te verbeteren. De inrichting van de Burgemeester Boersweg maakt geen onderdeel uit van de werkzaamheden aan de A9.

### **Zienswijze nr. 52**

Inspreker vindt het geen goed plan dat ter hoogte van de hoek Thorbeckelaan en Wibautlaan, de weg verlaagd wordt en dat er geen tunnel komt. Hij uit zijn zorgen over fijnstof, lawaai (vooral bij regen) en over de waardedaling van de woningen in Amstelveen.

### **Reactie**

Op de woning van inspreker daalt de geluidbelasting tot onder de grenswaarde van 50 dB; het wordt 49 dB.



Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor informatie over gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en paragraaf 1.3.

Voor informatie over waardedalingen van de woningen wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 53**

De ruimte naast de flat aan de Van Hallstraat wordt te smal bij uitvoering van de plannen, meent inspreker. De groenstrook naast deze flat wordt te nauw. Daardoor wordt het te druk met de hoeveelheid mensen die daar lopen. Inspreker maakt zich zorgen over de bouwmaterialen die straks nodig zijn bij de uitvoering zoals betonmolens en groot materieel. Daar is geen plek voor. Hij is tegen het feit dat er bomen gekapt moeten gaan worden. De hoeveelheid verkeer die over de oprit moet, is volgens inspreker nu al te groot. Dat zal alleen maar toenemen. Inspreker ziet graag dat er voldoende planten en begroeiing wordt aangebracht op de geluidwallen als stofvangsters. Inspreker maakt zich zorgen om de luchtkwaliteit en dat het Stadshart onvoldoende bezoekers krijgt. Ook spreekt hij de wens uit dat de planten echt een geluidwerend effect moeten hebben. Inspreker wil dat het busstation er blijft met een goede ontsluiting. Inspreker ziet graag dat het verkeer op de hoek van de Keizer Karelweg en de Amsterdamseweg rechtsaf geleid wordt.

### **Reactie**

Om de werkzaamheden aan de A9 ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg te kunnen uitvoeren is bomenkap noodzakelijk. Daarbij wordt nauwkeurig onderzocht welke ruimte echt nodig is voor het werkterrein. In het contract met de aannemer wordt de wijze van uitvoering overgelaten aan de aannemer op grond van strikte randvoorwaarden die o.a. door Rijkswaterstaat en de gemeente Amstelveen zijn gesteld. Een van deze randvoorwaarden is het beperken van bouwhinder, waaronder het verbod voor bouwverkeer om gebruik te maken van het gemeentelijke wegennet. Het bouwverkeer maakt gebruik van de A9 met specifiek aan te leggen bouwwegen.

In de definitieve situatie is een groene aankleding van de geluidschermen voorzien. De keuze voor de groene aankleding van de schermen vindt plaats in overleg met de gemeente Amstelveen. De geluidswerende effecten van planten zijn nihil, de geluidswering wordt door de constructie van de geluidschermen zelf gerealiseerd, niet door de beplanting. De voor geluid of luchtkwaliteit positieve eigenschappen van beplanting blijken uit onderzoek beperkt te zijn. De ontwikkelingen op dit gebied worden nauwkeurig gevolgd. Ter hoogte van de flat ontstaat juist meer ruimte voor aanplant van groen. De oprit schuift namelijk op naar het zuiden.

Het busstation blijft bereikbaar tijdens de werkzaamheden en krijgt in de definitieve situatie een goede aansluiting op het nieuwe kruispunt bij de Keizer Karelweg. Toekomstige ontwikkelingen worden onderzocht door de gemeente Amstelveen.

Het doorgaand noord-zuidverkeer tussen Amsterdam-Zuid en Amstelveen wordt bewegwijzerd via twee routes: de S108 (Keizer Karelweg) en de Beneluxbaan (S109). De S108 sluit aan op knooppunt 5 van de A9 en de S109 op knooppunt 4 van de A9. De S108 kan niet rechtsaf via de Amsterdamseweg worden geleid omdat de Amsterdamseweg geen aansluiting heeft op de A9. De Keizer Karelweg wel.

Alternatieve routes houden het Stadshart en de A9 bereikbaar tijdens de bouw. Omleidingsroutes worden alvast voorbereid, zodat die klaar zijn en de capaciteit verhoogd is als de aannemer met de werkzaamheden begint. In samenwerking met de gemeente Amstelveen worden in 2017 en 2018 diverse kruispunten aan de noord- en zuidzijde van de A9 aangepast om het verkeer op de alternatieve routes te faciliteren.

Voor informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Zie de reactie over de bereikbaarheid van het Stadshart op zienswijze nummer 154.

#### **Zienswijze nr. 54**

Inspreker maakt zich zorgen over de waardedaling van de woningen. Verder is ter hoogte van de sociale verzekeringsbank (SVB) naast de A9 is nu al veel verkeersdruk. Inspreker weet dat er buslijnen zullen verdwijnen, maar andere verkeersdruk gaat wel toenemen. Dat wordt bijna vier keer zo veel als nu het geval is. Inspreker heeft zorgen over lawaai, luchtkwaliteit, drukte en veiligheid bij het oversteken. De Meander wordt ontsloten achter het busstation. Daar moet een andere oplossing voor komen, vindt inspreker. Een oplossing zou zijn om de huidige situatie van de Meander te laten zoals het is en via een andere route de ontsluiting vergroten.

#### **Reactie**

In het TB 2011 was ter hoogte van de SVB een nieuwe aansluiting voorzien naar de stedelijke ontsluitingsweg op het dak van de tunnel. In het TB 2017 is deze aansluiting vervallen door de toe- en afritten naar en van de A9 bij de Keizer Karelweg volledig aan te sluiten. De verkeersdruk op de kruising wordt daardoor minder dan voorzien in het TB 2011. Bovendien zullen de bussen van R-Net 300 in de toekomst niet meer over de Meander rijden maar via de Burgemeester Rijnderslaan aan de zuidzijde van de A9,

waardoor het aantal bussen op de Meander halveert. De veiligheid zal hierdoor toenemen.

Voor informatie over geluid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en paragraaf 1.3. Deze paragrafen zijn ook van toepassing op de wegen bedoeld in de vraag.

Voor informatie over de afslag wordt verwezen naar de passage over 'Extra afslag Stadshart A9' in deel 1, paragraaf 1.4.2.

Voor informatie over overlast wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 55**

Op de Meander komt aan twee kanten overlast; de verkeersdrukke verdubbelt ten opzichte van de situatie nu. Inspreker heeft zorgen over de verkeersdrukke en de drukke die door de bouwwerkzaamheden zullen ontstaan. De bouw gaat vier jaar duren en dat is een lange tijd om met overlast te maken te hebben. Inspreker heeft zorgen over fijnstof, geluidsoverlast, waardedaling van zijn woning en is van mening dat een tunnel een betere oplossing is. Inspreker is van mening dat er geen rekening gehouden is met de bewoners.

### **Reactie**

Door een toename van het verkeer wordt het drukker op de Meander. De toekomstige intensiteiten op de Meander zijn vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de weg Zonnestein. De gemeente heeft nog in onderzoek of het profiel van de Meander moet worden aangepast. Daarbij wordt vooral gedacht aan een beter beloop van de fietsvoorzieningen. Een snelheidslimiet van 30 km per uur en/of het aanleggen van verkeersdrempels is voor de gemeente niet acceptabel, gelet op de functie van de weg voor doorgaand busverkeer.

De werkzaamheden om de A9 te verbreden duren naar verwachting ongeveer vijf jaar, waarbij er overigens niet gedurende de gehele periode over het gehele plangebied hinder optreedt, aangezien niet overal tegelijk werkzaamheden worden uitgevoerd.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor informatie over fijnstof en geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en paragraaf 1.3.

Voor informatie over overlast wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 56**

Inspreker vindt dat er gegevens ontbreken over geluidtoename op Meander en ook over verslechtering van de luchtkwaliteit. Inspreker zou graag zien in de gegevens hoeveel meer verkeer en geluidsoverlast er wordt verwacht. Ook wil hij gegevens zien over het effect op de luchtkwaliteit. Er worden geen cijfers of modellen genoemd in de documenten. Inspreker zou graag zien dat de afslag naar de Meander er niet komt of dat die op een andere plek komt. De afslag stimuleert sluipverkeer.

Inspreker maakt zich zorgen over de belangen van de bewoners van de Meander en over de belangen van het winkelend publiek. Voor overstekend, winkelend publiek en voor fietsers wordt de situatie gevaarlijker. De Meander is niet berekend op de verkeersdrukke. Inspreker vreest voor een toename in verkeersongelukken, verkeersonveilige situaties, geluidshinder en verslechterde luchtkwaliteit.

### **Reactie**

Voor de verkeersprognoses en functie van de weg: zie reactie zienswijze nr. 2. Zie ook het Akoestisch onderzoek, bijlage F bij de toelichting op het Tracébesluit.

Uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van het TB blijkt dat op de woning van inspreker de geluidbelasting ten opzichte van de huidige, feitelijke situatie afneemt tot 47 dB.

Het ontwerp van de Meander gaat plaatsvinden volgens de (landelijke) richtlijnen voor het wegontwerp. Ook de uitvoering (type wegdek) van de Meander en de inrichting ervan (locatie van bebording langs de weg en markering op de weg) is volgens de richtlijnen zodat een weg ontstaat die even veilig is als vergelijkbare wegen.

Voor informatie over fijnstof en geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en paragraaf 1.3.

Voor informatie over afslag wordt verwezen naar de passage over 'Extra afslag Stadshart A9' in deel 1, paragraaf 1.4.2.

### **Zienswijze nr. 57**

Inspreker heeft de gegevens niet gelezen, maar denkt dat de echte cijfers over luchtkwaliteit niet in de gegevens genoemd worden. Inspreker heeft zorgen om de gezondheid en fijnstof. De Vereniging van Eigenaren doet metingen voor fijnstof en stikstof.

Inspreker is bang dat het park verdwijnt en dat er te veel overlast komt. Ongeveer tien jaar werkzaamheden om de A9 met maar één rijstrook te verbreden, vindt inspreker te weinig opleveren.

De wens van inspreker en van de bevolking in Amstelveen is om een tunnel te maken. Veel omwonenden dachten dat dat zou gebeuren. Inspreker verwacht dat de kosten voor dit project ook wel op zullen lopen en dat dat geld net zo goed in een tunnel gestoken had kunnen worden.

Inspreker vindt het niet juist dat er niet wordt gevraagd aan de bewoners wat ze van de plannen vinden. Inspreker verwacht veel overlast omdat het uitvoeren van het project lang duurt. Waardedaling van huizen is ook een zorg van inspreker.

### **Reactie**

De werkzaamheden om de A9 te verbreden duren naar verwachting ongeveer vijf jaar, waarbij er overigens niet gedurende de gehele periode over het gehele plangebied hinder optreedt.

Vooralsnog is een kostenoverschrijding niet aan de orde.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Voor informatie over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2. Voor informatie over de tunnel en inspraak door bewoners wordt verwezen. Voor informatie over het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4. Voor informatie over de ontwaarding wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 58**

Inspreker is van mening dat door de afsluiting van de Burgemeester Rijnderslaan het verkeer van west naar oost wordt gestremd. Lokaal verkeer wordt nu verplicht deel te nemen aan het verkeer op de nieuwe weg met de lus Keizer Karelweg. Inspreker vreest grote drukte. Als oplossing ziet hij het openstellen van de Ouderkerkerlaan voor lokaal vervoer. De 'open bak' vindt inspreker een klankkast. Verder heeft inspreker zorgen over:

- de fietsbrug die dwars op de W-NW-wind komt te staan;
- de overkapping bij het Stadshart, met extra geluidsoverlast;
- de twee toe- en afritten van en naar de A9, en stelt voor om slechts een toe-en afrit voor de bus te handhaven;

- de aansluiting van de Burgemeester Rijnderslaan op het verkeersplein op de overkapping van het Stadshart, en
- de verdwijnende natuur.

Inspreker ziet graag een tunnel.

### **Reactie**

De gemeente Amstelveen is van mening dat de Ouderkerkerlaan niet geschikt is voor de afwikkeling van het doorgaand verkeer. De overkapping bij het Stadshart schermt juist het geluid af.

In het tunnelplan uit het TB 2011 was geen volledige aansluiting ter hoogte van de Keizer Karelweg voorzien. De toe- en afrit naar en van knooppunt Holendrecht waren niet aanwezig. In het TB 2017 is op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente aan de Minister van Infrastructuur en Milieu een volledige aansluiting ter hoogte van de Keizer Karelweg opgenomen. Het verkeer kan zich evenwichtig verdelen over de aansluitingen 4 en 5 waardoor het stedelijk wegennet het verkeersaanbod evenwichtiger kan verwerken.

De verkeersverbinding via de nieuwe fietsbrug heeft een voordeel ten opzichte van de huidige situatie: de verkeerslichten bij de bestaande toe- en -afrit vervallen. Verder moet de nieuwe fietsbrug voldoen aan de richtlijnen. En is dus zo veilig mogelijk. De verwachting is dat de helling in de nieuwe brug vergelijkbaar gaat zijn aan de helling in het bestaande fietspad langs de oostzijde van de Keizer Karelweg (tussen de Burgemeester Rijnderslaan en de A9).

Het voorkomen van windhinder op de fietsbrug is een aandachtspunt voor het architectonisch ontwerp van de brug.

De overkapping bij het Stadshart zal uitgevoerd worden met absorberende wanden (het verdiepte deel en de toerit), daar is ook mee gerekend in het akoestisch onderzoek. De overkapping aan zich geeft geen extra geluidsoverlast.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen. Voor meer informatie over (wind en) de fietsbrug, het groen en het Meanderpark en groen en het Stadshart wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 59**

In het gehele Tracébesluit is de Meester F.A. van Hallweg (en achterliggende woningen) een knelpunt, meent inspreker. Het geluidsschermbord komt tot 5 meter van de huidige stoeprand. Inspreker vindt dat onacceptabel, te dicht bij de huizen. Het woongenot en groenvoorziening aan de Meester F.A. van Hallweg gaat fors achteruit, alsook in de bijhorende Staatsliedenbuurt, met als gevolg waardedaling van de woningen.

### **Reactie**

De uitbreiding van de A9 richting de Meester F.A. van Hallweg is noodzakelijk. De rijbanen zullen ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg vooral naar het zuiden worden uitgebreid. Een volledige uitbreiding aan de zuidzijde van de A9 levert een verkeersonveilige knik op in de weg. Een beperkte uitbreiding naar het noorden is dan ook onvermijdelijk.

Het geluidsschermbord komt minimaal vijf meter vanaf de Meester F.A. van Hallweg te liggen. Dit is alleen op het smalste punt. In het TB 2017 is een groene aankleding van de schermen voorzien. De groeninpassing van de Meester F.A. van Hallweg gaat plaatsvinden in overleg met bewoners en de gemeente Amstelveen.

Voor informatie over waardevermindering wordt verwezen naar de passage over de 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 60**

Er wordt gezegd dat de luchtkwaliteit zal toenemen en geluidsoverlast afnemen, maar dat lijkt enkel gebaseerd op algemene studies naar de effecten van schermen, meent inspreker. Inspreker verwacht dat het effect van de wegverbreding op de Staatsliedenbuurt zeer negatief zal zijn: meer lawaai, viezere lucht, smallere groenstrook, lelijkere schermen. Daarnaast wordt voor langzaam verkeer de verbinding tussen noord en zuid in het centrum erg slecht: de hoge fietsbrug vormt een grote hindernis, geen fijne verbinding, aldus inspreker.

### **Reactie**

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Het effect heeft niet alleen betrekking op de geluidsschermen, maar ook bijvoorbeeld op de toepassing van het soort wegdek.

Uit de resultaten van berekeningen van de luchtkwaliteit in de toekomst (2030 en 2024 voor PM2.5), na de realisatie, blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, ruim onder de grenswaarden liggen en verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

De verbinding voor langzaam verkeer via de nieuwe fietsbrug heeft een voordeel ten opzichte van de huidige situatie: de verkeerslichten bij de bestaande toe- en -afrit vervallen. Verder moet de nieuwe fietsbrug voldoen aan de richtlijnen. De verwachting is dat de helling in de nieuwe brug vergelijkbaar gaat zijn aan de helling in het bestaande fietspad langs de oostzijde van de Keizer Karelweg (tussen de Burgemeester Rijnderslaan en de A9).

Voor informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor informatie over de fietsbrug wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.4.

### **Zienswijze nr. 61**

Inspreker is van mening dat de aangepaste tekening geen bescherming biedt tegen het geluid van de A9 ter hoogte van Doorweg 25-27. Als oplossing ziet inspreker een geluidwal aan het einde van de tunnel van de A9 die aan beide zijden even lang is. Op de tekening staat nu aan één kant een geluidwal gepland en daardoor kaatst het geluid terug. Inspreker wenst de geluidwal aan beide zijden even hoog. Deze staat nu voor één meter gepland, het voorstel van inspreker is om deze tenminste drie meter even hoog te laten zijn als het scherm aan de overzijde.

### **Reactie**

De aangegeven schermen zijn afdoende, zo blijkt uit het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit. Het scherm aan de overzijde wordt absorberend uitgevoerd; hierdoor kaatst er geen geluid terug. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit), waarin de bedoelde bak is meegenomen, blijkt dat de geluidsbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

### **Zienswijze nr. 62**

Inspreker is van mening dat er door de afrit vanaf A9 (noordkant) naar de Meander parkeerplaatsen verloren gaan. Tevens is inspreker van mening dat de bocht die na de afrit genomen moet worden een knelpunt vormt door het vele verkeer. Inspreker vreest dat het heel lastig wordt om de auto geparkeerd te krijgen bij de woning, gezien de hoeveelheid parkeerplaatsen die verloren gaat. Het aantal parkeerplaatsen dat overblijft, staat niet in verhouding met het aantal bewoners op 12 verdiepingen, twee torens en 44 huisnummers per toren. Inspreker adviseert de afslag Ouderkerk/Amstelveen die als tijdelijke afslag Stadshart tijdens de werkzaamheden fungeert, heel duidelijk aan te geven. Hierdoor



zal na de tien jaar werkzaamheden dit bekend staan als de belangrijkste afslag naar het Stadshart. Hierdoor wordt nieuwe afslag noord tussen de Meandertorens rustiger en dat waarborgt het woonplezier voor de bewoners van de Meandertorens.

### **Reactie**

Er worden twee parkeerplaatsen opgeheven. Binnen de grenzen van het TB 2017 is het niet mogelijk deze te compenseren en gezien de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in de directe omgeving is het niet noodzakelijk deze te compenseren.

Het ontwerp van de bocht voldoet aan de geldende richtlijnen voor wegontwerp. De werkzaamheden om de A9 te verbreden duren naar verwachting ongeveer vijf jaar, waarbij er overigens niet gedurende de gehele periode hinder optreedt.

In de tijdelijke situatie zal het verkeer van en naar het oosten gebruik moeten maken van afslag 4 in plaats van afslag 5. De bewegwijzering wordt overigens permanent gewijzigd. Afslag 4 Amstelveen-Oost zal hernoemd worden tot afslag Amstelveen.

### **Zienswijze nr. 63**

Inspreker is van mening dat nog niet goed is nagedacht over het fietspad van noord naar zuid vanaf het Stadshart. Het fietspad eindigt nu op de tekening op de ventweg van het Keizer Karelplein. Deze ventweg is de aanvoerweg van de bewoners van de Bovenkerkerkade. Inspreker vreest dat door de drukte er nog gevaarlijkere situaties ontstaan. Het wordt nog voller op de weg en door het hoogteverschil zal er ook snelheidstoename zijn. Inspreker is van mening dat de situatie overzichtelijker wordt door het scheiden van een fietspad en autoweg. Inspreker is van mening dat als het gedeelte Bovenkerkerkade bestemmingsverkeer wordt, dit het geheel overzichtelijker en veiliger maakt.

Inspreker is verder van mening dat de nieuwe route van bus 300 vanaf het vertaalbureau tot het KPMG gebouw overlast veroorzaakt. Het heeft nu op de tekening een sterke bocht naar links. Inspreker vreest rechtstreeks lichtinval van de bus in de woning en geluidsoverlast door optrekkende bussen. De geluidswallen staan niet ingetekend bij deze busbaan. Inspreker heeft als oplossing een geluidswal die geen licht doorlaat.

### **Reactie**

Het ontwerp voldoet aan de geldende richtlijnen voor wegontwerp. Het is niet nodig om aanvullende maatregelen zoals inspreker voorstelt te nemen om over te steken.

De fietsbrug gaat aansluiten op het bestaande fietspad aan de oostzijde van de Keizer Karelweg.

De gemeente zal het ontwerp voor de aansluiting van de fietsbrug op het stedelijk wegennet maken, waarbij rekening zal worden gehouden met de toename van het fietsverkeer en de functie van de ventweg en de Bovenkerkerkade.

Het geluidscherm langs het deel van de Burgemeester Rijnderlaan dat gesloopt gaat worden, blijft in stand. Deze schermt ook het verkeer in de bocht van de Burgemeester Rijnderslaan af.

Voor informatie over de fietsbrug wordt verwezen naar de passage over de 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.4.4.

#### **Zienswijze nr. 64**

Inspreker is van mening dat nog niet goed is nagedacht over het fietspad van noord naar zuid vanaf het Stadshart. Het fietspad eindigt - op de tekening - op de ventweg van het Keizer Karelplein. Deze ventweg is de aanvoerweg van de bewoners van de Bovenkerkerkade. Inspreker vreest dat door de drukte er nog gevaarlijkere situaties ontstaan. Het wordt nog voller op de weg en door het hoogteverschil zal er ook snelheidstoename zijn. Inspreker is van mening dat de situatie overzichtelijker wordt door het scheiden van een fietspad en autoweg. En dat als het gedeelte Bovenkerkerkade bestemmingsverkeer wordt, dit het geheel overzichtelijker en veiliger maakt.

#### **Reactie**

Zienswijze nummer 63 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 63.

#### **Zienswijze nr. 65**

Inspreker is van mening dat nog niet goed is nagedacht over het fietspad van noord naar zuid vanaf het Stadshart. Het fietspad eindigt - op de tekening - op de ventweg van het Keizer Karelplein. Deze ventweg is de aanvoerweg van de bewoners van de Bovenkerkerkade. Inspreker vreest door de drukte dat er nog gevaarlijkere situaties ontstaan. Het wordt nog voller op de weg en door het hoogteverschil zal er ook een snelheidstoename zijn. Inspreker is van mening dat de situatie overzichtelijker wordt door het scheiden van een fietspad en autoweg en dat wanneer het gedeelte Bovenkerkerkade bestemmingsverkeer wordt, dit het geheel overzichtelijker en veiliger maakt.

#### **Reactie**

Zienswijze nummer 63 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 63.

### **Zienswijze nr. 66**

Inspreker verwacht een toename van zwaar verkeer over de A9 door overkapping van de Zuidas. Bij de tunnel van de Zuidas mag geen zwaar verkeer en transport van gevaarlijke stoffen komen en dit verkeer zal als alternatief de A9 nemen. Inspreker vraagt zich af of deze situatie is meegenomen in de modellen.

Daarnaast verwacht inspreker meer uitstoot van fijnstof door zwaar verkeer. In het OTB wordt geschermd met de EU-normen voor luchtkwaliteit. Wat zijn de consequenties als de norm overschreden wordt?

In dit kader zijn de belangen van de gezondheid over het hoofd gezien, meent inspreker. De beslissing om een open bak te maken is puur gebaseerd op financiële gronden. De gezondheid van de mensen is op geen enkele wijze zichtbaar gemaakt in de beslissing. Als inspreker de onderzoeken van de World Health Organisation mag geloven, is de levensverwachting van mensen die regelmatig blootgesteld worden aan verhoogde luchtvervuiling ruim een jaar korter. Deze verkorte levensverwachting is financieel te vertalen, meent inspreker.

### **Reactie**

De systematiek van het NSL is gericht op het tijdig voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De systematiek bestaat uit een combinatie van enerzijds ruimtelijke projecten en anderzijds maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van een (dreigende) overschrijding wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn om (lokaal) de luchtkwaliteit te verbeteren.

De Europese Commissie heeft in 1998 grenswaarden voor luchtkwaliteit opgesteld waaraan alle lidstaten moeten voldoen. De vigerende grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Europese richtlijn (2008/50/EG). Alle landen in Europa rapporteren jaarlijks over de voortgang aan de EU. Het NSL heeft een looptijd tot 31 december 2016. Na afloop hiervan is duidelijk of per 1 januari 2015 aan de EU grenswaarden voor stikstofdioxide is voldaan. Voor fijnstof moest al per 2011 worden voldaan en resteren er langs rijkswegen op dit moment vrijwel geen knelpunten of dreigende overschrijdingen meer. De volksgezondheid is aanleiding geweest voor het stellen van streefwaarden voor luchtkwaliteit in Europees en wereldwijd verband. Onder meer het Rijkinstituut voor Volksgezondheid en Milieu en de GGD doen onderzoek naar de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit in Nederland.

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Voor basisnetwegen zijn risicoplafonds vastgesteld. Deze zijn gebaseerd op het aantal transporten van gevaarlijke stoffen in combinatie met de samenstelling van die stoffen. De A9 is ook opgenomen in het Basisnet, onderverdeeld naar de wegvaknummers 21 (afrit 5 Amstelveen - knooppunt Holendrecht 2) en het wegvak N86 (knooppunt Badhoevedorp - afrit 5 Amstelveen). Door de indeling van de tunnels in de A10 Zuid in categorie C, vindt inderdaad een verschuiving plaats van transport van gevaarlijke stoffen van de A10 Zuid naar de A9. Hierdoor neemt het groepsrisico voor de A10 Zuid af en neemt het groepsrisico voor de A9 toe. De aanvaardbaarheid van deze verandering van het groepsrisico is beoordeeld door middel van een zogenaamde 'verantwoording groepsrisico', die onderdeel uitmaakt van het TB Zuidasdok. Uit deze verantwoording groepsrisico blijkt dat het groepsrisico voor de A9 toeneemt, maar onder de oriëntatiewaarde blijft. Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat bij openstelling van de tunnels in de A10 Zuid met tunnelcategorie C geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de PR- en GR-plafonds op de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht. Middels monitoring worden de realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen getoetst aan de plafonds in het Basisnet.

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor meer informatie met betrekking tot gezondheid en fijnstof en het NSL wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 67**

Inspreker geeft aan dat in de huidige cijfers van de metingen van de geluidsoverlast van de Ouderkerkerlaan geen rekening is gehouden met het wijzigen van de bestemming van het pand 'De Bovenlanden' (voormalig KPMG gebouw) naar woningen. Inspreker zou graag hiervoor een nieuwe meting zien en bij wijzigingen in de uitkomst een aangepast voorstel wat betreft de geluidsoverlast richting de Ouderkerkerlaan.

### **Reactie**

Herontwikkeling de Bovenlanden hoort niet bij de scope van de A9. De eigenaar van de Bovenlanden heeft bij de aanvraag van zijn omgevingsvergunning moeten aantonen dat er geen nadelige gevolgen zijn met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit voor de omgeving, waarbij rekening wordt gehouden met de verbreding van de A9. Aangezien de omgevingsvergunning later is aangevraagd dan dat het OTB 2016 is vastgesteld, hoeft er in het TB geen rekening gehouden te worden met de (gewijzigde) bestemming wonen van dit pand.

### **Zienswijze nr. 68**

Inspreker is van mening dat het belang van een goede gezondheid niet op de eerste plaats komt en de economische belangen zwaarder wegen. Inspreker maakt zich zorgen over de gezondheid en vindt dat iedereen recht heeft op schone lucht, met name de kinderen.

### **Reactie**

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 69**

Inspreker meent dat een aangepaste MER bij het OTB, veiligheidstoets, ontbreekt. Daarnaast meent hij dat de burgerparticipatie volledig ontbrak bij wijziging van het tunnelplan. Hij maakt zich zorgen over de geluidsoverlast, toename verkeer, toename fijnstof bovengrenswaarde, onacceptabele extra verkeersafslag A9 richting Meander waardedaling appartement.

Inspreker onderschrijft ook de zienswijze genoemd in 109.

Inspreker onderschrijft ook de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Informatie over veiligheid is te vinden in de toelichting bij het TB:

- Externe veiligheid, bijlage H en
- Verkeer en verkeersveiligheid, bijlage O.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het Tracébesluit zoals verwoord in de zienswijzen nummer 70 en 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reacties op de zienswijzen nummer 70 en 109.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd

en komen er twee overkappingen. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is.

Voor informatie over de tunnel, participatie en tunnel bij Gaasperdammerweg wordt ook verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het Meanderpark, Stadshart, verbinding noord en zuid en vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over de vraag met betrekking tot het MER wordt verwezen naar de passages over 'Milieueffectrapport en MKBA' in deel 1, paragraaf 1.5.

### **Zienswijze nr. 70**

Inspreker is het niet eens met de wijziging om de volgende redenen:

- noord en zuid Amstelveen blijven met een verdiepte ligging van elkaar gescheiden, behalve bij het Oude Dorp. Er dient ook een overkapping aangelegd te worden ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg
- een tunnel is een betere inpassing dan een verdiepte ligging
- er wordt afgezien van het meest milieuvriendelijk alternatief (OTB art. 1.2)
- er is sprake van rechtsongelijkheid in vergelijking tot de bouw van de tunnel in Amsterdam Zuidoost
- de huidige afslag naar het Stadshart voldoet en hoeft niet uitgebreid te worden, de bereikbaarheid kan verbeterd worden via de aansluiting Amstelveen Oost
- geluidmetingen voldoen niet aan de wet Milieubeheer en de geluidproductieplafonds
- het vervoer van gevaarlijke stoffen is niet op het juiste veiligheidsrisico beoordeeld
- het Meanderpark wordt aangetast door de verbreding van de A9.

Inspreker is van mening dat:

- de gemeente onrechtmatig heeft gehandeld omdat bij de wijziging van het TB 2011 naar een verdiepte ligging, geen participatie heeft plaatsgevonden
- een nieuwe MER opgesteld moet worden
- Het onacceptabel is dat alleen binnenwaardeonderzoek wordt gedaan en geluidoverlast in tuinen en op balkons niet van belang wordt geacht.

Inspreker verlangt:

- een maatschappelijke en economische kosten en baten analyse (MKBA), omdat nu alleen een financiële afweging is gemaakt;
- overleg in de realisatiefase om de bouwoverlast te beperken;
- eerder duidelijkheid dan de aangegeven opleveringstoets die pas na 1 jaar duidelijkheid geeft.

### **Reactie**

Er wordt vanuit gegaan dat inspreker doelt op *paragraaf 1.2* (en niet artikel 1.2) van de Toelichting bij het OTB. Het klopt dat in het TB 2011 het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is opgenomen. Inmiddels is het door het wegvallen van de bijdrage van de gemeente Amstelveen financieel niet meer mogelijk de tunnel te realiseren. Hierdoor is Rijkswaterstaat op zoek gegaan naar een andere oplossing die ook een verbetering oplevert voor de woonomgeving en die past binnen het door Amstelveen ter beschikking gestelde budget en dit resulteert in dit TB. Overigens is er nooit een verplichting geweest om te kiezen voor het MMA. Bij het kiezen van een alternatief heeft de minister beleidsvrijheid. Er geldt geen verplichting om te kiezen voor een MMA.

Ten aanzien van de stelling van inspreker over geluidproductieplafonds: In het kader van de naleving van geluidproductieplafonds stuurt de wegbeheerder elk jaar op grond van de Wet milieubeheer vóór 1 oktober een verslag naar de minister van Infrastructuur en Milieu. Dit verslag heeft betrekking op de naleving van de geluidproductieplafonds in het voorafgaande kalenderjaar. Het verslag bevat in ieder geval:

- een vergelijking van de berekende geluidproductie op de referentiepunten met de geldende geluidproductieplafonds;
- een overzicht van weg- of baanvakken waar de berekende geluidproductie op een of meer referentiepunten 0,5 dB of minder onder het geldende geluidproductieplafond ligt;
- een verantwoording van de validatie van de berekende waarden.

Dit betekent dat de gegevens die per 1 oktober in het verslag zijn opgenomen, dateren van het voorgaande jaar. In de praktijk komt het er op neer dat het onderzoek aanvangt met de openstelling van de weg. Hierdoor zijn niet eerder gegevens beschikbaar, zoals inspreker verlangt.

De opleveringstoets conform de Tracéwet vindt 1 jaar na oplevering plaats. Duidelijkheid vooraf wordt geboden door het akoestisch onderzoek, en de in het TB opgenomen geluidmaatregelen.

Voor informatie over de tunnel, participatie en tunnel bij Gaasperdammerweg wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1. Voor meer informatie over tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het Meanderpark, Stadshart, verbinding noord en zuid en vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over het MER wordt verwezen naar de passages over 'Milieueffectrapport en MKBA ' in deel 1, paragraaf 1.5.

Voor meer informatie over bouwoverlast en de realisatiefase wordt verwezen naar de passages over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

### **Zienswijze nr. 71**

Inspreker maakt zich zorgen over het geluid, aangezien geluid – ondanks de open bak - altijd opstijgt. Daarnaast spreekt hij zijn zorg uit over het fijnstof. Dit zit aan de muren binnen het huis en daarmee dus ook op zijn longen, meent inspreker.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit), waarin de bedoelde bak is meegenomen, blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen in het onderzoeksgebied binnen het Tracébesluit, na toepassing van de maatregelen in het Tracébesluit, afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 72**

Het belang van de automobilist is duidelijk groter dan van de bewoners in de aangedragen oplossing, meent inspreker. Hij zou graag zien dat een landschapstunnel overwogen wordt en dat er serieus onderzoek komt naar een dergelijke oplossing.

Inspreker is van mening dat verbreding van de weg leidt tot meer verkeer/fijnstof en dat het wonen in Amstelveen minder aantrekkelijk zal worden.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor meer informatie met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.



### **Zienswijze nr. 73**

Inspreker maakt zich zorgen over de bewonersbelangen van de bewoners langs de A9, die geconfronteerd worden met de verbreding en waar geen overkapping komt.

Het woongenot en de kwaliteit van leven wordt voor iedereen in die buurt slechter, meent inspreker. Verder is niet gegarandeerd dat bij veranderende verkeersstromen de luchtkwaliteit beneden de gezondheidsnorm zakt.

### **Reactie**

Voor meer informatie over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over kwaliteit van leven wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 74**

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de gezondheid en leefbaarheid van direct omwonenden.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor meer informatie over gezondheid luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 75**

Inspreker heeft vragen over planschade en over gezondheid.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor meer informatie met betrekking tot gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2. Voor de vraag over waardedaling van de huizen wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in de zienswijzen nummer 70 en 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reacties op de zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 76**

Inspreker meent dat het vervallen van de tunneloptie niet met instemming van de bewoners is gegaan. Inspreker maakt zich zorgen over de gezondheid van de direct omwonende en dan met name op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Verder zijn er zorgen over het Meanderpark en vermindering van waarde van de woning.

Sociale Verzekeringsbank werkt met de aftrek van 5 levensjaren door de nabijheid van de A9 en ook Schiphol (fijnstof cumuleert). Nu gaat dat mogelijk naar min-6 jaar als de tunnel er niet komt, maar de open bak.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de vraag over fijnstof en gezondheid wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie met betrekking tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 77**

Overschrijding wettelijke norm geluid, fijnstof en veiligheid blijven een risico voor omwonenden en schoolgaande kinderen, meent inspreker.

Inspreker is het niet eens met het ontwerp van de verdiepte ligging. Hij ziet de volgende problemen:

- wijziging is zonder burgerparticipatie tot stand gekomen
- het 75 jaar oude Meanderpark wordt gesloopt
- jarenlange bouwoverlast
- lagere WOZ-waardes.

Verder eist inspreker een onafhankelijk onderzoek naar de Milieueffectrapportage (MER) en een kosten-baten analyse van een landschapstunnel. En meent inspreker dat de Bijlmer wel een 2 kilometer lange landschapstunnel krijgt en Amstelveen niet.

Inspreker is van mening dat een landschapstunnel de oplossing is. En voorziet daarbij hogere WOZ-waardes door het aantrekken van expats, internationale bedrijven en een internationale school. Aantrekkelijk wordt Amstelveen dan ook voor toeristen die van Amsterdam naar Amstelveen komen voor Amstelveens 'eigen mini-Keukenhof' of '2<sup>e</sup> Kersenboomgaard'.

### **Reactie**

Voor de vragen met betrekking tot de tunnel, participatie en veiligheid wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor de vragen met betrekking tot de MER en MKBA wordt verwezen naar de passage over de 'Milieueffectrapport MKBA' in deel 1, paragraaf 1.5.

Voor de vragen over bouwoverlast wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over lagere WOZ-waardes wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 78**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 79**

Inspreker maakt zich zorgen om de gezondheidsbelangen van omwonenden met betrekking tot fijnstof en geluidsoverlast.

### **Reactie**

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 80**

Inspreker wil graag dat het hele traject ondertunneld wordt, hij maakt zich zorgen over de gezondheid van zijn gezin.

#### **Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor de vraag over gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, 1.2. en naar de passages over 'Geluid' in deel 1, 1.3. Ook wordt in dit kader verwezen naar de passage over Externe veiligheid in de passages over de 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.5.7.

### **Zienswijze nr. 81**

Inspreker is op zoek naar de reden dat er wel een tunnel bij de Bijlmer mogelijk is, terwijl er voor Amstelveen geen doorgetrokken tunnel of overkapt traject mogelijk is.

#### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel bij de Bijlmer wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.

### **Zienswijze nr. 82**

Inspreker merkt op dat de oude spoorbrug een klein stukje naar het westen wordt verplaatst, puur om binnen de regeltjes van een viaduct te blijven en zo te voorkomen dat het officieel een tunnel wordt. Dat is niet in de geest van de voorschriften, meent hij, maar puur volgens de letter. Formeel klopt het, maar in wiens belang? Niet dat van de burger.

Het is idioot om zo'n brede snelweg midden door een dorp/stad te laten lopen. Er is eigenlijk geen ruimte voor, meent inspreker. Hij maakt zich zorgen om zijn gezondheid en over de dalende waarde van zijn woning.

#### **Reactie**

De museumtramlijn wordt ingepast op de nieuwe overkapping. Aan de noord- en zuidkant kan die vervolgens weer aansluiten op het huidige spoor. Hierdoor blijft de museumspoorlijn in tact. De wettelijke normering ten aanzien van de afmetingen van de overkapping maken de beperkte aanpassing van het spoortracé inderdaad noodzakelijk.

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor de vraag over gezondheid wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2. en naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3. Ook wordt in dit kader verwezen naar de passage over Externe veiligheid in de passages over 'Externe veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen' in deel 1, paragraaf 1.4.  
Voor de vraag over lagere WOZ-waardes wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 83**

Inspreker maakt zich zorgen over de situatie dat het ontwerp van de A9 zo'n 12 meter dichterbij zijn huis komt te liggen. Inspreker heeft in de huidige situatie last van lawaaioverlast en luchtkwaliteit.

Inspreker meent dat het ontwerp van de A9 beter kan opschuiven naar de zuidkant. En dat door het schrappen van de tunnel de belangen van bewoners in dit ontwerp niet zijn meegenomen.

### **Reactie**

Snelwegen worden ontworpen op basis van richtlijnen. Het wegontwerp voor de A9 Amstelveen is gebaseerd op de recente richtlijnen voor wegontwerp. Deze richtlijnen zorgen voor een veilig wegontwerp. Om de impact aan de noordzijde, ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg waar de afstand tot de woningen het kleinst is, zo veel mogelijk te voorkomen, worden de rijbanen ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg voornamelijk naar het zuiden uitgebreid. Zou er gekozen worden om de gehele verbreding aan de zuidzijde uit te voeren, dan ontstaat geen vloeiend wegontwerp en komt er een knik in de weg. Deze knik levert een verkeersonveilige situatie op.

Een beperkte uitbreiding naar het noorden is dan ook onvermijdelijk.

Voor de vragen met betrekking tot de tunnel en participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.  
Voor de vraag over luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.  
Voor de vraag over geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 84**

Deze zienswijze is 'leeg'.

### **Zienswijze nr. 85**

Deze zienswijze is 'leeg'.

### **Zienswijze nr. 86**

Inspreker zegt dat alle belangen reeds herhaaldelijk zijn benoemd in de hele aanloop.

### **Reactie**

Verwezen wordt naar de algemene paragrafen in deel 1.

### **Zienswijze nr. 87**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 88**

Deze zienswijze is 'leeg'.

### **Zienswijze nr. 89**

Inspreker meent dat Amstelveen niets opschiet met jarenlange bouwoverlast. Zo worden de twee delen van Amstelveen (noord en zuid) nog meer van elkaar verwijderd. Overigens, de dagelijkse avondfile richting het westen begint pas na Amstelveen. Inspreker meent dat het overbodig is om de A9 hier uit te bereiden.

### **Reactie**

Door de wegwitbreidingen in de wijdere omgeving van Amstelveen (de omlegging Badhoevedorp en de aanpassing van de Gaasperdammerweg), wordt de verkeersintensiteit bij Amstelveen hoger. Om de bereikbaarheid van Amstelveen ook de komende jaren te handhaven, wordt de A9 bij Amstelveen uitgebreid.

Voor de beantwoording van de vraag over de verbinding noord en zuid wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.4.4.

Voor de vragen met betrekking tot bouwoverlast wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

### **Zienswijze nr. 90**

Inspreker maakt zich zorgen om het Meanderpark dat voor een gedeelte weg wordt gehaald.

### **Reactie**

Voor informatie over het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.5.

### **Zienswijze nr. 91**

Inspreker maakt zich zorgen over de bewoners en kinderen in de omliggende wijk Elsrijk. Hier is naar zijn mening onvoldoende naar gekeken en geluisterd. Het gaat uiteindelijk in de politiek weer eens alleen om het geld, aldus inspreker.

Inspreker maakt zich verder zorgen over de vele jaren dat gebouwd gaat worden en over dat zijn huis onverkoopbaar wordt door de bouw. En daarnaast zorgen de overlast, gifstoffen van auto's en het fijnstof dat het leven met 1 jaar wordt verkort.

### **Reactie**

Voor de vraag over fijnstof en gezondheid wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor informatie over geld en participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vragen met betrekking tot bouwoverlast wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over het onverkoopbaar worden van het huis wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 92**

Er is niet aangegeven, meent inspreker, dat de fijnstofemissie ter hoogte van de tunneluiteinden verhoogd zal zijn. Ook is niet aangegeven dat voor fijnstof uit gezondheidsoogpunt geen veilige ondergrens is.

De gezondheidsbelangen van inwoners ter hoogte van de monden van de overkappingen zijn onvoldoende gewogen. Een ondertunneling beschermt dit belang veel beter. Elders (Bijlmer, Leidsche Rijn) zijn deze belangen zwaarder gewogen en is een ander besluit genomen. De belangen van het 75 jaar oude Meanderpark Meander zijn onvoldoende gewogen. Een park van deze ouderdom is binnen 1 generatie niet vervangbaar door nieuwe aanplant.

### **Reactie**

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de tunnels (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de tunnelmonden worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de tunnel zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is

vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Briefrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemmissies die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toebedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Ter hoogte van uw woning is er een beperkte verandering van de prognose van de jaargemiddelde fijnstof concentraties (+0,3 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> in 2030 en +0,2 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2024 en +0,1 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2030). De verandering van de prognose van de fijnstof concentraties ter hoogte van het Keizer Karel College is ook gering (+0,3 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> in 2030 en +0,1 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2024 en 2030).

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor informatie over de luchtkwaliteit en gezondheid wordt verwezen naar de passages over de 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag met betrekking tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 93**

Inspreker is verbaasd over de gang van zaken met betrekking tot het kantoorpand/de kantooruimte genaamd 'Nieuwer Amstel'. Inspreker was eigenaar van dit pand. Inspreker meent dat hem destijds ter kennis is



gebracht dat een klein uitstekend puntje van de onroerende zaak verwijderd zou worden, dat een aantal parkeerplaatsen zou vervallen en dat elders alternatieve parkeerruimte aangelegd zou worden. Het kantoor zelf zou blijven bestaan. Inspreker meent eerder niet op de hoogte te zijn geweest van het feit dat het pand gesloopt gaat worden. Pas op een informatieavond is hem dat toevallig ter ore gekomen. Inspreker meent dat het verdwijnen van het kantoor onnodig en onwenselijk is. En meent dat het voorgaande in strijd is met de aanvankelijke plannen en de informatie die destijds verstrekt is. Door dit alles wordt inspreker in zijn belangen geschaad.

### **Reactie**

In het kader van de planwijziging TB 2017, is hierover rond 2013 overleg gevoerd met de voormalig eigenaar. In deze planwijziging diende een klein gedeelte van het kantoorpand te worden gesloopt. Daar is een bouwtechnische oplossing voor op papier gezet. Voormalig eigenaar heeft in het bedoelde overleg aangegeven, dat hij het kantoorpand in eigendom wenst over te dragen aan Rijkswaterstaat. Hierop heeft Rijkswaterstaat geantwoord dat dit op grond van artikel 38 Onteigeningswet mogelijk is. Hierna zijn de aankooponderhandelingen gestart en is overeenstemming bereikt over de koopsom. Rijkswaterstaat heeft het kantoorpand in verhuurde staat in maart 2015 in eigendom verkregen. Met voormalig eigenaar is in de akte van levering afgesproken dat zij het pand mogen gebruiken tot 31 december 2018. Na aankoop van het kantoorpand is het OTB-plan verder ontwikkeld tot het huidige vastgestelde (O)TB door de minister van Infrastructuur en Milieu. In dit (O)TB staat aangegeven dat het kantoorpand in zijn geheel zal worden gesloopt. Dit is nodig aangezien bepaalde kantoorvoorzieningen (zoals parkeerplaatsen, ontvangst, natte ruimtes) moeten worden verwijderd om ruimte te maken voor de verbreding. Het is niet kosteneffectief gebleken het pand in stand te houden zonder dergelijke kantoorvoorzieningen.

Het is gebruikelijk dat Rijkswaterstaat eigenaren van te slopen panden voorafgaand aan de publicatie van het OTB hierover informeert. Aangezien inspreker geen eigenaar meer is, is inspreker niet op de hoogte gebracht.

### **Zienswijze nr. 94**

Inspreker meent dat de verbreding van de A9 ter hoogte van de Meander zeker niet wordt verbeterd door een open bak te maken in plaats van een tunnel. Een tunnel levert minder geluidsoverlast op, meer groen, zoals twee kilometer verder op het A9 tracé bij Gaasperdam. Daar krijgt Amsterdam Zuidoost een tunnel (drie kilometer) met een mooi park van de minister, meent inspreker. Dit gebeurt volgens Rijkswaterstaat ter voorkoming van de geluidsoverlast voor de bewoners in de dichtbebouwde omgeving. Hier is sprake van rechtsongelijkheid.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Het gevoel van rechtsongelijkheid dat bij inspreker leeft is begrijpelijk. Los van het feit dat de twee situaties niet met elkaar te vergelijken zijn, zijn de omstandigheden in Amstelveen veranderd, waardoor in Amstelveen de aanleg van een tunnel niet meer mogelijk is. Hoe dit precies in elkaar steekt wordt in deel 1 paragraaf 1.1 verder uitgelegd.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het Tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 95**

Inspreker meent dat er geen uitleg/inspraak heeft plaats gevonden voor de in 2012 genomen gewijzigde uitvoeringsplannen. Deze werden plotseling in 2012 openbaar gemaakt, terwijl de bewoners van Amstelveen in de veronderstelling verkeren dat de in 2008 overeengekomen planning ten grondslag zou liggen aan de uit te voeren werkzaamheden.

Deze omissie is in strijd met de eigen regels van de overheid, die met haar opstelling volledig voorbij gaat aan b.v. het behoeden van de gezondheid van de bewoners van Amstelveen.

Door de geplande open aanleg van een intensief gebruikte verkeersader door bewoond gebied worden de burgers van Amstelveen ernstig geschaad in hun gezondheid.

### **Reactie**

Voor informatie met betrekking tot participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over gezondheid wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2 en naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 96**

Inspreker sluit zich aan bij Jos Hogenes, die in de rubriek Brievenbus van het plaatselijke weekblad 'Dichtbij' van woensdag 20 april 2016 een kritische blik leverde op de plannen voor de verbreding van de A9, met het accent op de monsterlijke voetgangers- en fietsersbrug. Zo'n brug betekent dat normaal verkeer van voetgangers en fietsers volledig wordt geblokkeerd, dat er tussen noord en zuid een soort Berlijnse muur wordt opgetrokken en dat de geliefde eenwording van noord en zuid definitief wordt uitgesloten in plaats van verbeterd. Inspreker meent dat op deze manier Amstelveen onbewoonbaar c.q. onbegaanbaar wordt.

## **Reactie**

Voor de beantwoording van de vraag over de verbinding noord en zuid wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.4.4.

Zienswijze nummer 18 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 18.

## **Zienswijze nr. 97**

Inspreker woont vlakbij de A9. Zijn kinderen gaan naar een school liggend naast de A9. Inspreker meent dat luchtkwaliteit gaat verslechteren, en bij de monden van de overkappingen in extreme mate. Ook meent inspreker dat het onduidelijk is hoe men een vermindering van geluidhinder gaat borgen. Zeker als pas na oplevering het geluid getoetst gaat worden. Daarnaast is inspreker bang dat er veel groen gaat verdwijnen, waaronder het Meanderpark. De verbreding van de A9, maar ook de nieuwe afslag die er zal komen, zal ten koste gaan van het leefklimaat. Met deze plannen wordt het centrum van Amstelveen een groot verkeersknooppunt, meent inspreker. Ook is inspreker van mening dat er geen participatie heeft plaats gevonden ten aanzien van de wijziging van tunnel naar verdiepte ligging.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

## **Reactie**

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is vastgelegd in de Richtlijn beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Brieffrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemissies die in de tunnel ontstaan, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond.

Voor informatie met betrekking tot luchtkwaliteit en geluidshinder wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2 en 1.3.

Voor de vragen met betrekking tot de tunnel en participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor informatie met betrekking tot de afslag wordt verwezen naar de passage over 'Extra afslag Stadshart' in deel 1, paragraaf 1.4.2.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 98**

Inspreker woont bij de A9 en vindt dat bij een dergelijke rigoureuze ingreep als de verbreding niet slechts een paar daken geplaatst moeten worden, maar tunnels zoals aanvankelijk het plan was. Inspreker meent dat een dergelijke oplossing niet genoeg bijdraagt aan een betere leefomgeving. De tunnel in Amsterdam Zuidoost is een goed voorbeeld van hoe het ook in Amstelveen zou moeten. Alleen een tunnel verbetert de geluidsoverlast en draagt bij aan een schonere lucht.

### **Reactie**

Voor informatie met betrekking tot de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, 1.1.

Voor de vraag over schonere lucht wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluidsoverlast wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 99**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 100**

Inspreker meent dat de economische belangen goed zijn onderzocht, maar dat de gevolgen voor de gezondheid voor de bewoners niet zijn onderzocht. Slechts op lange termijn zal dat duidelijk worden, maar logisch denkend lijkt de prognose niet zo moeilijk. Inspreker ervaart machteloosheid, waarbij opnieuw alleen het economisch belang telt.

### **Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor de vraag over schonere lucht en gezondheid wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 101**

Inspreker is van mening dat er onjuiste gegevens worden gebruikt. Gezien de gezondheid van inspreker (allergisch en astmatisch) is hij tegen elke verandering (verbreding) van de A9.

## **Reactie**

Onduidelijk is welke gegevens worden bedoeld. Voor rekenmodellen in het algemeen geldt het volgende. Voor elk tracébesluit worden rekenmodellen gehanteerd conform de daarvoor geldende wettelijke voorschriften voor geluid en luchtkwaliteit. Dit geldt ook voor de A9 Badhoevedorp - Holendrecht. Deze rekenmodellen worden landelijk vastgesteld op grond van toekomstig woon-werkverkeer, vestigingen van bedrijven en fabrieken etcetera.

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de tunnels (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de tunnelmonden worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de tunnel zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Briefrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemmissies die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toebedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Ter hoogte van uw woning is er een beperkte verandering van de prognose van de jaargemiddelde fijnstof concentraties (+0,3 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> in 2030 en +0,2 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2024 en +0,1 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2030). De verandering van de prognose van de fijnstof concentraties ter hoogte van het Keizer Karel College is ook gering (+0,3 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> in 2030 en +0,1 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2024 en 2030).

### **Zienswijze nr. 102**

Inspreker maakt zich zorgen om de overschrijding van wettelijke normen voor geluid, fijnstof en veiligheid. De wijziging van een tunnel naar een verdiepte ligging is zonder burgerparticipatie tot stand gekomen, meent inspreker. Het prachtige 75 jaar oude Meander Meanderpark zal door Rijkswaterstaat worden gesloopt, zegt inspreker. Verder zegt hij dat jarenlange bouwoverlast gaat komen waar Amstelveen zelf niets mee opschiet en dat dat indirect effect heeft op de waarde van zijn/haar huis. Inspreker ziet graag een landschapstunneltunnel.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Er is geen sprake van overschrijding van de wettelijke normen. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd en die bij het TB zijn gevoegd blijkt dat, eventueel na het nemen van maatregelen, voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid, fijnstof en veiligheid. In paragrafen 1.2 en 1.3, in deel 1, wordt dit verder uitgelegd.

Voor de vraag met betrekking tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor informatie met betrekking tot bouw hinder wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 103**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 104**

Inspreker maakt zich zorgen om de overschrijding van wettelijke normen voor geluid, fijnstof en veiligheid. De wijziging van een tunnel naar een verdiepte ligging is zonder burgerparticipatie tot stand gekomen, meent

inspreker. Het prachtige 75 jaar oude Meander Meanderpark zal worden gesloopt, zegt inspreker. Verder zegt hij dat jarenlange bouwoverlast gaat komen waar Amstelveen zelf niets mee opschiet en dat dat indirect effect heeft op de waarde van zijn/haar huis. Inspreker ziet graag een landschapstunneltunnel.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Er is geen sprake van overschrijding van de wettelijke normen. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd en die bij het TB zijn gevoegd blijkt dat, eventueel na het nemen van maatregelen, voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid, fijnstof en veiligheid. In paragrafen 1.2 en 1.3, in deel 1, wordt dit verder uitgelegd.

Voor de vraag met betrekking tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor de vragen met betrekking tot bouwhinder wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 105**

De belangen van de burgers zijn niet meegenomen in het nieuwe voorstel aanpassing tracé A9, meent inspreker. Door de open bak constructie en een extra afslag naar Amstelveen centrum krijgen burgers te maken met geluidsoverlast, gezondheidsrisico's en vernietiging van een Meanderpark. In het eerdere besluit is participatie van burgers toegepast, in het nieuwe voorstel niet. Het eerdere besluit van ondertunneling komt wel tegemoet aan de belangen van de burgers van Amstelveen.

Inspreker woont in de directe omgeving van de A9. De gezondheidsrisico's in verband met fijnstof zullen voor zijn gezin toenemen en de geluidsoverlast zal het woongenot drastisch inperken.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluid wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie met betrekking tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 106**

Inspreker meent dat de directe inwoners van Amstelveen niet eerder zijn gehoord met betrekking tot dit plan dat de gemeente Amstelveen is ingediend. Hij maakt zich zorgen over meer overlast door vervuiling en geluidsoverlast. Terwijl Amstelveen steeds vaker overlast heeft van Schiphol door toenemend overvliegend luchtverkeer: met geluidsoverlast als gevolg en de daaraan gerelateerde vervuiling. Tevens zijn vlak naast de A9 diverse scholen gesitueerd, met opgroeiende kinderen, die veel schade ondervinden van vervuilend verkeer.

Inspreker is bang dat door de toename van het verkeer en omdat hij direct naast een overkapping woont, uitlaatgassen zijn richting op kunnen komen. Inspreker maakt zich zorgen over zijn gezondheid doordat de ondertunneling niet doorgaat. Door een slechtere gezondheid zal hij meer zorgkosten krijgen en dat geldt ook voor de overheid: die meer zal moeten uitgeven door een toename van zieke inwoners ten gevolge van milieuschade (verontreiniging lucht). De hoge snelheid van langsrazend verkeer geeft meer verontreiniging: zeker als op termijn de snelheid opgevoerd gaat worden naar 120-130 km/u. De overheid is niet betrouwbaar in handhaven van bijvoorbeeld 80 km/u (zie besluit rond deel A2 A'dam-Utrecht, waar afspraken over snelheid worden aangepast na eerdere beloftes).

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

De luchtverontreiniging die onder de overkappingen wordt uitgestoten door het wegverkeer zal inderdaad geconcentreerd vrijkomen ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Door de beperkte lengte van de tunnels (249 meter) is dit effect echter relatief klein. De extra emissies bij de tunnelmonden worden in dit geval namelijk grotendeels gecompenseerd door de afwezigheid van de emissies ter hoogte van de tunnel zelf.

In het NSL rekenmodel wordt rekening gehouden met het geconcentreerd vrijkomen van emissies ter hoogte van de uitgangen van de overkappingen. Dit gebeurt door de rekenregels voor tunnelmonden toe te passen bij beide overkappingen. De wijze waarop de luchtkwaliteit moet worden bepaald is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De rekenregels



voor hoofdwegen zijn in detail uitgewerkt in het RIVM Briefrapport 2014-0109. De kern van de rekenregels voor tunnelmonden is dat de verkeersemisseries die in de tunnel plaatsvinden, worden toebedeeld aan het wegsegment dat aansluit op de tunnelmond. Zoals hierboven beschreven is deze toebedeling beperkt vanwege de korte lengte van de tunnels.

Zoals in de algemene beantwoording is toegelicht, zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> ruimschoots lager dan de grenswaarde. De resultaten nabij de tunnelmonden liggen binnen de vermelde bandbreedten.

Daarnaast blijkt uit de resultaten van de NSL Monitoringstool voor de luchtkwaliteit in de toekomst, na de realisatie, dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Algemeen voor luchtkwaliteit geldt dat door de dalende trend in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor wegverkeer de luchtkwaliteit in de toekomstige jaren na de realisatie van de verdiepte ligging van de A9 gaat verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Ter hoogte van uw woning is er een beperkte verandering van de prognose van de jaargemiddelde fijnstof concentraties (+0,3 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> in 2030 en +0,2 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2024 en +0,1 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2030). De verandering van de prognose van de fijnstof concentraties ter hoogte van het Keizer Karel College is ook gering (+0,3 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup> in 2030 en +0,1 µg PM<sub>2.5</sub>/m<sup>3</sup> in 2024 en 2030).

Het verhogen van de maximum snelheid op dit gedeelte van de A9 is niet aan de orde, omdat bij verhoging een ander wegontwerp noodzakelijk is. Dit andere wegontwerp is niet in te passen op het huidige tracé. Het wegontwerp voor de verbreding A9 is gebaseerd op een maximum snelheid van 100 km/u.

De bestaande scholen (Keizer Karel College en Piet Heinschool) zijn aangemerkt als geluidsgevoelige bestemmingen en als zodanig meegenomen in de akoestische onderzoeken. De verbreding van de A9 moet voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit, ook voor deze bestemmingen. De toekomstige overkapping bij de Piet Heinschool en de verdiepte ligging bij het KKC hebben een positief effect op de leefbaarheid

Er is geen norm die stelt dat een school op minimaal 300 meter van een rijksweg moet liggen. Scholen kunnen niet gebouwd/opgericht worden binnen 300 meter afstand van de rand van een rijksweg of binnen 50 meter afstand van de rand van een provinciale weg als tegelijkertijd op die locaties de normen voor fijnstof en stikstofdioxide (bijna) worden overschreden én als daarmee het aantal 'blootgestelden' zou toenemen. Beide scholen worden niet opgericht, maar bestaan al en daarnaast is er

geen sprake van normoverschrijding .

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de vraag over gezondheid en Schiphol wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2 en naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie met betrekking tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in de zienswijzen nummer 70 en 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reacties op de zienswijzen nummer 70 en 109.

#### **Zienswijze nr. 107**

Deze zienswijze is 'leeg'.

#### **Zienswijze nr. 108**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 109**

Insprekers zijn het oneens met het wijzigen van het onherroepelijke TB 2011 van een tunnel naar een verdiepte ligging. De basis voor de zienswijze is het ontbreken van een integrale visie op wonen, werken en leefbaarheid. In de zienswijze wordt uiteengezet waarom insprekers het oneens zijn met het OTB. Dit is aan de hand van thema's verwoord.

#### **Sociaal maatschappelijk beleid**

Insprekers zijn het niet eens met het feit dat de kosten voor de aanleg van een tunnel door een dichtbevolkt gebied afgewenteld wordt op de gemeente Amstelveen. Daarnaast zijn insprekers van mening dat:

- er een MER ontbreekt en ook de maatschappelijke kosten-baten analyse ontbreekt;
- het gelijkheidsbeginsel van toepassing is;
- de doelstelling van het project, met name op het gebied van leefbaarheid, niet wordt gehaald met een verdiepte ligging.

## **Luchtkwaliteit**

Op het gebied van luchtkwaliteit zijn insprekers van mening dat:

- een luchtkwaliteitsonderzoek ontbreekt;
- een verwijzing naar het NSL onvoldoende is;
- een afzonderlijke toets op grenswaarde had plaats moeten vinden;
- de genoemde modelberekeningen ter beschikking gesteld moeten worden;
- de minister zich niet meer alleen mag baseren op het NSL, doordat Nederland niet tijdig de doelen van het NSL haalt;
- de 7<sup>e</sup> melding van dit project is onvoldoende zorgvuldig uitgevoerd;
- er is niet onderzocht of wordt voldaan aan de blootstellingsconcentratieverplichting van PM 2,5
- door eigen metingen blijkt dat niet voldaan zal kunnen worden aan normen op het gebied van NO<sub>2</sub>;
- door cumulatieve effecten van ultrafijnstof als gevolg van de nabijheid van Schiphol, een overschrijding optreedt van de grenswaarde van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>;
- een lokale professionele meting noodzakelijk is voor een dergelijk grootschalig project en niet kan worden volstaan;
- de gehanteerde rekenmodellen zijn gebaseerd op onbekende en onverifieerbare aannames;
- de kans groot is dat de normen voor luchtkwaliteit overschreden gaan worden, te meer door de verwachting dat de normen naar beneden bijgesteld gaan worden.

Daarnaast constateren insprekers op het gebied van luchtkwaliteit dat:

- de luchtkwaliteit in de wijken Staatsliedenbuurt en de Meander te maken hebben met cumulerende effecten van de extra afslag en de aanwezigheid van het busstation, luchtkwaliteitsmetingen ontbreken op deze locaties;
- door onderzoek van TNO blijkt dat de wijken Staatsliedenbuurt en Meander ook bloot staan aan ultrafijnstof afkomstig van vliegverkeer van en naar nabijgelegen Schiphol;
- uit NRC artikel, gebaseerd op RIVM onderzoek, blijkt dat Nederlanders gemiddeld 4 maanden korter leven ten gevolge van NO<sub>2</sub>, bewoners van de wijken Staatsliedenbuurt en Meander worden door de ligging naast de A9 aan NO<sub>2</sub> blootgesteld waardoor gezondheidsrisico's optreden;
- de WHO hanteert een grenswaarde van 20mg per kubieke meter terwijl de Europese norm uitgaat van 40 mg per kubieke meter;
- door de overkapping van bomen ten behoeve van de verbreding van de weg vervalt een natuurlijke filter tegen luchtvervuiling voor bewoners in de genoemde wijken;
- de aanleg van de tunnel recht doet aan het advies van de GGD om scholen niet binnen een afstand van 300 meter van een snelweg te

bouwen en de gezondheid van de kinderen op deze school te bevorderen.

### **Geluid**

Op het gebied van geluid zijn insprekers van mening dat:

- de gehanteerde aannames in de verkeersmodellen oncontroleerbaar en discutabel zijn
- de geluidmetingen niet zijn uitgevoerd op verschillende hoogtes van de woongebouwen
- de geluidmetingen niet voldoen aan de Wet milieubeheer en de wettelijke geluidproductieplafonds
- zij vooraf duidelijkheid moeten krijgen en niet een jaar na oplevering bij de opleveringstoets geluid
- de voorkeurswaarde van 50 dB (artikel 11.2 van de Wet milieubeheer) niet mag worden overschreden
- bij de cumulatie ook luchtverkeerslawaai meegenomen moet worden en niet alleen gecumuleerde geluid van de luchthaven zelf
- tuinen en balkons onbruikbaar worden van de woningen langs de A9 en niet alleen daar waar overschrijdingen van de grenswaarden plaats vinden
- de hogere waarden als gevolg van verkeerslawaai op het onderliggend wegennet onaanvaardbaar zijn, temeer omdat dit het gevolg is van de extra afslag ter hoogte van de Meander
- de schermen van 9 en 8 meter hoog zijn vanuit landschappelijke en stedenbouwkundig oogpunt onaanvaardbaar.

Daarnaast constateren insprekers op het gebied van geluid dat:

- onduidelijk is hoe de geluidproductieplafonds op de nieuwe referentiepunten zich verhouden tot de geluidproductieplafonds die golden op grond van artikel 11.45, lid 1 van de Wet milieubeheer;
- onterecht wordt gesteld op blz. 49 van het OTB 2016 dat de GPP's zijn gebaseerd op een tunnel, terwijl er geen GPP's gelden;
- niet duidelijk in het OTB 2016 is wat als toetswaarde wordt gehanteerd en of met de toetswaarde de voorkeurswaarde van 50 dB wordt bedoeld;
- de toetscriteria voor landschappelijke inpassing onduidelijk zijn;
- afbeelding 3.4 OTB 2016 blz. 64 niet lijkt te kloppen, omdat daarop de extra afslag ter hoogte van de Meander niet is aangegeven;
- de informatie op de informatieavonden misleidend was omdat daarop de negatieve gevolgen voor de geluidbelasting als gevolg van de toename van het verkeer op het onderliggend wegennet niet getoond zijn.

### **Externe veiligheid en tunnelveiligheid**

Insprekers zijn op het gebied van externe veiligheid en tunnelveiligheid van mening dat:

- blijktens artikel 1 sub g Warvv dat de verdiepte ligging gezien kan worden als een tunnelvormig bouwwerk en derhalve als tunnel beschouwd moet worden
- als gevolg van bovenstaande wordt de maximale lengte van 250 meter ruimschoots overschreden, waardoor de tunnelveiligheidseisen uit de Warvv onverkort nageleefd dienen te worden en had gebruik gemaakt moeten worden van het rekenmodel QRA-tunnels 2.0
- het rekenmodel QRA hoe dan ook toegepast had moeten worden omdat dit geldt voor tunnels langer dan 80 meter
- dat niet aan het 'kader externe veiligheid weg' van RWS is getoetst;
- in het onderzoek ook naar geschikte omleidingsroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gekeken had moeten worden, met daarbij een afweging van de belangen van de omgeving.

### **Natuurbeschermingswet 1998**

Insprekers zijn van mening dat:

1. door te anticiperen op een afname van achtergrondconcentraties, niet geborgd is dat een toename van stikstofdepositie als gevolg van de verbreding van de A9 op N2000 gebied Botshol niet leidt tot een aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van het gebied;
2. anticiperen met het PAS op niet gerealiseerde en verzekerde afname van stikstofemmissies in strijd is met artikel 6 van de Habitatrictlijnen;
3. door slechts te concluderen dat in de tijdvakken 2 en/of 3 het halen van de instandhoudingsdoelstellingen haalbaar is, onvoldoende geborgd en verzekerd is dat geen sprake zal zijn van aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van N2000 gebied Botshol.

### **'Extra afslag' A9 bij Stadshart**

Insprekers zijn van mening dat de extra afslag ter hoogte van het Stadshart onnodig en onvoldoende gemotiveerd is in het OTB. Deze extra afslag heeft toename van geluidoverlast tot gevolg voor bewoners van de Meander.

Insprekers verlangen dat deze afslag komt te vervallen.

### **Vernietiging cultuur Meanderpark**

Insprekers geven aan dat het 75 jaar oude Meanderpark wordt gehalveerd door de aanleg van bouwwegen ten behoeve van de verbreding van de A9. Zij kunnen het verdwijnen van het groen en de overlast van het bouwverkeer op korte afstand van hun woningen alleen accepteren als daarvoor het meest milieuvriendelijkste alternatief wordt gerealiseerd.

### **Geen burgerparticipatie**

Insprekers zijn van mening dat er geen participatie heeft plaats gevonden over de wijziging van het OTB 2016, burgers zijn slechts op een laat tijdstip geïnformeerd. Volgens insprekers is de gemeenteraadscommissie A9 sinds 2009 niet meer bij elkaar geweest, waardoor de gemeenteraad in april

2014 slecht geïnformeerd was toen besloten is akkoord te gaan met een verbreding zonder tunnel. Insprekers stellen dat conform de recente publicatie van het Centraal Planbureau 'Niet buiten de burger rekenen' bewoners eerder en beter bij de planvorming betrokken hadden moeten worden. Insprekers vinden het een schande voor de rechtsgang en het democratisch besluitvormingsproces A9 als deze wijziging doorgang krijgt. Amstelveen krijgt alleen de lasten en niet de lusten van dit SAA project, menen de insprekers.

### **Overig**

Insprekers zijn van mening dat het TB 2017 wordt uitgevoerd op basis van de Crisis- en Herstelwet, hetgeen inhoudt dat er geen nieuwe MER-rapportage wordt opgesteld maar uitgegaan wordt aan het TB 2011 ten grondslag liggende MER-rapportage aangevuld met berekeningen. Insprekers maken tegen deze handelwijze, die in strijd is met het Besluit milieueffectrapportage en Europeesrechtelijke MER-verplichtingen, ernstig bezwaar.

Insprekers wijzen dringend op de mogelijke effecten van een verdiepte ligging op de waterhuishouding, gezien de laatste ervaringen met de garages onder de Grote Marktstraat in Den Haag en de A4 in Delfland en gezien de ligging van de A9 tussen twee polders. Voorts stellen insprekers dat informatie ontbreekt over:

- een nulmeting van de bouwstaat en grondwaterpeil
- of controle van het grondwaterpeil tijdens de bouw plaatsvindt
- en zo ja door wie en hoe vaak.

Deze informatie is van belang voor de onderheide panden langs het tracé, bij het droogvallen van de paalkoppen kan ernstige schade ontstaan aan de fundamente van betreffende gebouwen.

Insprekers stellen de vraag hoe de procedure wordt bepaald om tot een beperking van de geluidoverlast tijdens de bouw te komen. Ook is men van mening dat de aannemer moet worden verplicht geluidarme fundeermethoden toe te passen en adequate geluiddempende maatregelen te treffen langs het gehele project.

Insprekers pleiten voor het handhaven van het Tracébesluit 2011, waarbij de tunnel alsnog wordt aangelegd.

### **Reactie Geluid**

De voorkeurswaarde van 50 dB (artikel 11.2 van de Wet milieubeheer) mag worden overschreden, echter, als dat het geval is ontstaat de verplichting om maatregelen (zoals schermen) te beoordelen. Dat is in het akoestisch onderzoek te behoeve van het TB 2017 ook zo uitgevoerd.

### **Externe veiligheid en tunnelveiligheid**

Art. 2, lid 1 van de Warvw zegt: "Deze wet is van toepassing op tunnels, langer dan 250 meter. De lengte van de tunnel wordt bepaald door het langst omsloten gedeelte."

Een definitie van 'omsloten' wordt niet gegeven in de wetsgeschiedenis.<sup>8</sup> De Dikke van Dalen zegt over 'omsloten', 'aan alle kanten insluiten'. Een verdiepte ligging is niet omsloten. De Warvw is dan ook niet van toepassing op de overkappingen - van beide 249 meter - over de A9.

Onduidelijk is welke versie, bladzijde en noot worden bedoeld, met het in de zienswijze genoemde '*Kader externe veiligheid weg, versie 11, bladzijde 5, noot 15*'. Genoemde versie bestaat niet.

Uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) blijkt dat de effecten bij een laag aantal transporten te verwaarlozen is. Er is dan ook geen aanleiding om nader onderzoek te doen aan de monden van de overkappingen over de A9. Aan het '*Kader externe veiligheid weg*' (*versie 5*) is daarmee voldaan.

### **Natuurbeschermingswet 1998**

Ad 1 en 2. De depositieontwikkeling wordt jaarlijks gemonitord in AERIUS. Als blijkt dat de verwachte daling achterblijft, zal tijdig worden bijgestuurd, zoals beschreven in hoofdstuk 6 en bijlage 6 van het programma. De PAS biedt, door de samenhang met een overkoepelende – programmatische – aanpak en de daaraan ten grondslag liggende onderbouwing, ten aanzien van individuele projecten en de plannen waarin die projecten zijn opgenomen zekerheid dat de daardoor veroorzaakte stikstofdepositie niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken. Hierdoor is het PAS in overeenstemming met artikel 6 van de Habitatrichtlijn.

Ad 3.

In de gebiedsanalyses bij het PAS is een ecologisch oordeel gegeven over de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Voor alle Natura 2000-gebieden is geconcludeerd dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel is dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn worden gehaald. Behoud is geborgd, dus verslechtering wordt voorkomen. 'Verbetering van de kwaliteit' of 'uitbreiding van de oppervlakte' van de habitattypen of leefgebieden kan in de gevallen waarin dit een doelstelling is in het eerste, tweede of derde tijdvak van het programma aanvangen.

De wijzigingen in het NRM hebben tot gevolg dat er andere netwerkeffecten optreden. Hierdoor is er ook een andere gebiedsafbakening in het

---

<sup>8</sup> Als een begrip niet wethistorisch is uit te leggen, omdat dat ontbreekt, moet er worden teruggefallen op de taalkundige uitleg.

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 meer nodig en is deze vervallen in het natuuronderzoek. Dit onderdeel van de zienswijze is daardoor niet meer relevant.

### **Overig**

Het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht betreft geen nieuw project dat op zichzelf MER-plichtig is. Het betreft een wijziging van het TB 2011 waaraan een MER ten grondslag ligt. Voor het TB 2017 is een MER validatie gedaan. Het is dus niet zo, zoals inspreker, veronderstelt dat er geen MER is gemaakt omdat de Crisis en herstelwet van toepassing is.

Ook is er dus geen sprake van strijd met het Besluit mer en Europeesrechtelijke mer-verplichtingen.

Zie voor de overige vragen deel 1, paragrafen 1.1. tot en met 1.7.

### **Zienswijze nr. 110**

Inspreker meent dat de belangen van de bewoners langs het A9 traject door Amstelveen niet goed worden meegenomen. Hij maakt zich zorgen om de luchtvervuiling van de A9 en zwaar auto- en busverkeer aan de kant van de Meander. Daarnaast maakt hij zich zorgen over de vernieling van het Meanderpark.

Inspreker zou graag willen dat er een tunnel komt. Inspreker meent dat participatie ondergeschikt lijkt te zijn aan het belang van individuen binnen de gemeenteraad alsmede de belangen van de Eigenaar van het Winkelcentrum. Waarom wel een ondertunneling bij het Oude Dorp en niet bij het centrum, zoals eerder was toegezegd?

Een extra afslag naar het centrum is onnodig, zegt inspreker, maar waarschijnlijk een vereiste van de onroerend goed maatschappij die het winkelcentrum in bezit heeft. Deze maatschappij is overigens alleen geïnteresseerd in het creëren van meerwaarde van het winkelcentrum voor henzelf en de aandeelhouders en niet in de wensen en verlangens van de mensen die hier wonen en winkelen.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden en ondernemers. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de vraag over luchtvervuiling wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.



Voor de vraag met betrekking tot de afslag en tot het park wordt verwezen naar de passage over het 'Meanderpark' in deel 1, paragraaf 1.4.

**Zienswijze nr. 111**

Inspreker woont naast de A9 en ziet het iedere dag drukker worden met heel veel files.

**Reactie**

Omdat het verkeer blijft groeien is een verbreding van de A9 noodzakelijk.

**Zienswijze nr. 112**

Bij deze zienswijze is geen inhoudelijk commentaar geleverd.

**Zienswijze nr. 113**

Bij deze zienswijze is geen inhoudelijk commentaar geleverd.

**Zienswijze nr. 114**

Deze zienswijze is identiek aan nummer 109.

**Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

**Zienswijze nr. 115**

Inspreker meent dat geld niet leidend mag zijn bij dit soort besluiten. Niet alleen de gezondheid, leefbaarheid en betrokkenheid van de omwonenden is in het geding maar ook de uitstraling en beleving van het hele gebied. Inspreker raadt aan naar voorbeelden te kijken waar men wel voor de beste optie heeft durven kiezen!

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

**Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor de vraag over gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 116**

Inspreker meent dat overschrijding van wettelijke normen zoals geluid, fijnstof en veiligheid een risico blijven van de bewoners. De basisschool voor de kinderen van inspreker ligt ook nog eens aan de A9. Daar maakt hij zich grote zorgen over.

#### **Reactie**

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2 en naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over veiligheid wordt verwezen naar de passage over 'Externe veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 117**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 118**

In de ogen van inspreker is het aangeboden plan een slecht alternatief voor het tunnelplan. In plaats van te werken aan een plan voor het samensmelten van Amstelveen wordt de tweedeling van nu als een vanzelfsprekendheid gepresenteerd, totaal voorbijgaand aan de leefbaarheid van de directe en indirecte omgeving.

Het toetsen van normen achteraf staat in schril contrast met allerlei strenge eisen die de overheid/politiek bij diverse andere projecten als vanzelfsprekend oplegt. Daarbij is het ook niet te begrijpen waarom elders in het traject wel tunnels kunnen worden gebouwd. Voor Amstelveen wordt wat inspreker betreft het redelijke belang van de burger ondergeschikt gemaakt aan de financiën. Dit getuigt van een gebrek aan visie en het voelt respectloos.

Een ander punt is de overlast en bereikbaarheid voor omwonenden in de directe omgeving. Als de plannen in welke vorm dan ook worden doorgevoerd is het vooruitzicht voor wat betreft de leefbaarheid voor vele jaren zonder meer slecht. Inspreker vindt dat hiervoor op zijn minst op voorhand een gedetailleerd plan van aanpak met tijdslijn moet worden opgesteld. Uiteraard in samenspraak met betrokkenen.

Ook dient vooraf duidelijk te zijn, zegt inspreker, hoe eventuele schade aan huizen, tuinen, inboedel etc. maar ook de (tijdelijk) waardevermindering van onroerend goed wordt afgewikkeld zonder dat een belanghebbende

verstrikt raakt in allerlei juridisch getouwtrek. Een simpele verwijzing naar planschade of andere regelingen is wat hem betreft volstrekt onvoldoende.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de beantwoording van de vraag over de verbinding noord en zuid wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.5.5.

Voor de vragen met betrekking tot bouwoverlast wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Om de schade te kunnen beoordelen en om zicht te hebben op de schade moet er eerst een verzoek tot nadeelcompensatie worden ingediend. Er wordt verwezen naar de paragraaf over schade. Voor de opmerkingen over schade aan huizen, tuinen, inboedel etc. en ook de (tijdelijk) waardevermindering van onroerend goed wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 119**

Een ondertunneling is voor Amstelveen een veel betere oplossing gezien de uitstoot van fijnstof.

### **Reactie**

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor de vraag over luchtvervuiling wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 120**

Inspreker maakt zich zorgen over geluidsoverlast in het Amsterdamse Bos, dat door de A9 door midden is gesneden. Inspreker stelt voor om van de grond die vrijkomt bij de aanleg van de A9 te benutten voor het opwerken van een aarden wal langs de A9 (in het bos). Dit zou volgens inspreker mens, dier, milieu (minder aan- en afvoer van grond) en luchtkwaliteit ten goede komen.

### **Reactie**

Het Amsterdamse Bos ligt grotendeels buiten de grenzen van het TB 2017. Een geluidsscherm is wettelijk niet verplicht hier. Gemeente Amsterdam, eigenaar van het Amsterdamse bos, wil zicht op het bos behouden vanaf de snelweg en wil om die redenen dan ook geen geluidschermen. Daarnaast

vergt een geluidswal extra ruimte waardoor bomen extra gekapt moeten worden. Dit heeft evenmin de instemming van het bestuur van het Amsterdamse Bos.

### **Zienswijze nr. 121**

Inspreker is van mening dat een ondertunneling beduidend minder nadelige gevolgen zou hebben op omliggende woongebieden wat betreft geluidshinder, verneveling van fijnstof en ruimtelijke uitstraling.

Inspreker verzoekt om bij vaststelling van het TB de informatie van 'De Bovenlanden' mee te wegen en de belangen van inspreker en toekomstige bewoners in de besluitvorming te betrekken.

Daarnaast maakt inspreker zich zorgen over de situering van de nieuwe oprit en vreest verkeersoverlast. Inspreker verzoekt om verkeersoverlastbeperkende maatregelen in het TB op te nemen en inspreker in de overleggen hieromtrent te betrekken.

Inspreker meent dat het ontwerp van de nieuwe oprit over zijn terrein loopt.

Ook maakt inspreker zich zorgen over de groenstrook die verwijderd gaat worden.

Inspreker verzoekt om de begroeiing met hедера van de geluidschermen te borgen in het TB. Verder verzoekt inspreker om – waar mogelijk – dijklichamen naar de geluidschermen toe op te nemen en deze eveneens te beplanten.

Inspreker verzoekt om in de herplantingsplicht op te nemen dat er 'volwassen' bomen worden geplaatst bij 'De Bovenlanden'.

Inspreker verzoekt om in het TB te borgen dat er geen bouwketen of bouwmaterialen op en rond de gronden van 'De Bovenlanden' worden geplaatst.

### **Reactie**

Tijdens realisatie moet de aannemer de huidige geluidsreductie van het wegverkeer door de schermen minimaal garanderen, bijvoorbeeld door het plaatsen van tijdelijke geluidsmaatregelen (schermen).

Er zijn in 2015 'meedenkavonden' geweest over de aankleding van de geluidschermen, inrichting van het groen aan de bewonerszijde en inrichting van de overkappingen. Dit uitkomsten hiervan hebben geresulteerd in het esthetisch programma van eisen van Rijkswaterstaat. Dit is een bindend document voor de aannemer.

Uitgangspunt bij de inpassing van groen is het terugplanten van zoveel mogelijk bomen. Het TB voorziet niet in de mogelijkheid iets te zeggen over het groen. De gemeente Amstelveen hanteert een bomenverordening waarbij alleen monumentale bomen gecompenseerd hoeven te worden. Desondanks heeft het Rijk de ambitie om zoveel mogelijk bomen (één op één) te herplanten, of de waarde te compenseren door grotere bomen te plaatsen. Dit wordt afgestemd met de gemeente Amstelveen.

In het TB 2017 is bepaald dat opslag van materialen plaats moet vinden binnen de grenzen van het TB.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2. Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3. Voor de vraag over het Meanderpark wordt verwezen naar de passage over 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 122**

Inspreker is bezorgd dat de nadelige milieueffecten waar Amstelveen nu al mee te maken heeft door toedoen van de huidige A9 en Schiphol, verder zullen toenemen door verbreding van de A9. Inspreker spreekt verder zijn zorg uit over het verschuiven van milieunormen, zodat een overschrijding van huidige normen dreigt om ontwikkelingen toch maatschappelijk acceptabel te maken.

Inspreker is van mening dat realisatie van een tunnel haalbaar is als een gedegen financieel rekenmodel wordt gehanteerd. Inspreker vindt de financiële crisis geen geldig argument om voor een alternatieve oplossing te kiezen.

Inspreker maakt zich zorgen over de toename van geluidsoverlast, fijnstof, lichtvervuiling, schade aan milieu en natuur en waardedaling van onroerend goed dat gepaard gaat met het huidige plan.

De afstand tussen de rijbaan en de gevels van woningen gelegen aan de noordzijde van het tracé, bedraagt volgens inspreker minder dan 20 meter. Inspreker geeft aan dat de afstand tussen de rijbaan en woningen aan de zuidzijde van het tracé veel groter is, namelijk 140 meter of meer. Inspreker vindt het argument van het bevoegd gezag dat 'het tracé niet meer zuidelijk kan worden afgebogen omdat er dan een kromming ontstaat' onterecht. Inspreker doet de suggestie de A9 met de huidige kromming te ondertunnelen. Inspreker is van mening dat sprake is van onwil en noemt de landtunnel Utrecht-West, de bypass bij Badhoevedorp en de Gaasperdammerweg in Amsterdam Zuidoost als voorbeeld projecten waaruit blijkt dat ondertunneling wel een optie is.

Inspreker is van mening dat in het huidige plan onvoldoende sprake is van een toekomstgerichte visie.

### **Reactie**

Bij de Meester F.A. van Hallweg gaat de weg op sommige plekken zes meter omlaag en op andere plekken wel 12 meter omlaag. Doordat de weg verdiept wordt aangelegd wordt de 'lichtsituatie' beter dan ten opzichte van de huidige situatie.

Snelwegen worden ontworpen op basis van richtlijnen. Het wegontwerp voor de A9 Amstelveen is gebaseerd op de recente richtlijnen voor wegontwerp. Deze richtlijnen borgen een veilig wegontwerp. Om de impact aan de noordzijde, ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg waar de afstand tot de woningen het kleinst is, zo veel mogelijk te voorkomen, worden de rijbanen ter hoogte van de Meester F.A. van Hallweg voornamelijk naar het zuiden uitgebreid. Zou er gekozen worden om de gehele verbreding aan de zuidzijde uit te voeren, dan ontstaat geen vloeiend wegontwerp en komt er een knik in de weg. Deze knik levert een verkeersonveilige situatie op.

Het is begrijpelijk dat inspreker liever een tunnel gerealiseerd ziet. In deel 1, paragraaf 1.1. is echter uitgelegd waarom dit niet meer haalbaar is. Er is gekeken naar een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden. In plaats van de tunnel wordt de weg verdiept aangelegd en komen er twee overkappingen.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor de vraag over het Meanderpark wordt verwezen naar de passage over 'Meanderpark en groen' in deel 1, paragraaf 1.4. Voor de vraag over natuur wordt verwezen naar de natuurtoets in Bijlage I bij TB 2017.

Voor de vraag over waardedaling wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 123**

Inspreker is van mening dat sprake is van diverse onvolkomenheden in het geluidonderzoek naar het onderliggend wegennet. Inspreker stelt voor het onderzoek opnieuw uit te voeren en te baseren op (in overleg met gemeente Amstelveen) overeengekomen invoergegevens en tevens te baseren op de verkeersprognoses volgens het meest recent opgestelde regionale verkeersmodel (NHZ 2.1).

Inspreker geeft aan dat in het OTB is opgenomen dat de mogelijkheid van geluidreducerend wegdek op de Keizer Karelweg en de Meander nog

overlegd zal worden met de beheerder van deze wegen. Inspreker merkt op dat, conform landelijke richtlijnen zoals het CROW, geluidreducerend asfalt niet wordt toegepast op binnenstedelijke ontsluitende wegen met veel afslaand verkeer. Inspreker geeft aan dat in Amstelveen alleen de Beneluxbaan voldoet aan de eisen die aan ZOAB en tweelaags ZOAB worden gesteld; hier wordt dit type wegdek toegepast.

Inspreker is van mening dat de uitwerking van de plaatsing van geluidschermen aan de noordzijde van de A9 nabij speelboerderij Elsenhove nu nogal ongelukkig is. Inspreker verzoekt om een extra scherm op te nemen in het verlengde van het scherm uit het vigerende TB 2011, zodat het overlapt met het in OTB 2016 opgenomen scherm. Daarmee kan een geluidlek worden voorkomen, waardoor het verblijfsklimaat bij de speelboerderij er aanzienlijk op vooruit zal gaan.

### **Reactie**

Het akoestisch onderzoek van het onderliggend wegennet is aangepast op basis van de door de gemeente ter beschikking gestelde verkeerscijfers die zijn gebaseerd op het meest recente verkeersmodel.

Conform overleg met de wegbeheerder is in de rapportage opgenomen dat geen geluidreducerende maatregelen op het onderliggend wegennet mogelijk zijn.

Bij het TB 2011 eindigt het noordelijke geluidscherm bij km 26,35. Vanuit akoestisch oogpunt is het niet noodzakelijk een scherm te plaatsen tussen km 26,35 en 26,42. Dit was ook als zodanig in het OTB 2016 opgenomen. In het TB 2017 is dit gat in de schermen alsnog gedicht vanuit esthetisch oogpunt.

### **Zienswijze nr. 124**

Inspreker geeft aan vorig jaar geïnformeerd te zijn dat het pand Nieuwe Amstel bij de verbreding van de A9 gekocht zou worden door Rijkswaterstaat, maar dat het pand zou blijven staan en alleen de parkeerplaatsen direct langs de snelweg moesten verdwijnen. Uit de nu ter beschikking gestelde plannen blijkt dat het pand Nieuwe Amstel toch gesloopt gaat worden. Inspreker is een directe belanghebbende, maar geeft aan niet geïnformeerd te zijn over deze wijziging van de plannen. Inspreker geeft aan beroep aan te tekenen bij de Raad van State als het TB 2017 ongewijzigd wordt vastgesteld.

### **Reactie**

Het betreffende pand heeft Rijkswaterstaat verworven met als doel om het te zijner tijd af te breken in het kader van wegwitbreiding A9. Communicatie heeft plaatsgevonden met de toenmalige eigenaar. Voorafgaand aan de koop is met deze eigenaar overeengekomen dat het pand nog tot 31

december 2018 mag worden gebruikt/verhuurd.

Zie ook de reactie op zienswijze nr. 93.

#### **Zienswijze nr. 125**

Inspreker geeft aan dat het pand vorig jaar is verkocht aan Rijkswaterstaat en de gesloten huurovereenkomsten zouden doorlopen, alleen de parkeerplaatsen direct langs de snelweg zouden verdwijnen. Uit de huidige plannen blijkt dat het pand Nieuwe Amstel toch gesloopt zal worden. Inspreker is hierover niet geïnformeerd en voelt zich in zijn belang geschaad als het pand Nieuwer Amstel wordt gesloopt. Inspreker geeft aan beroep aan te tekenen bij de Raad van State als het TB 2017 ongewijzigd wordt vastgesteld.

#### **Reactie**

Zie de reactie op zienswijze nr. 124.

Zie ook de reactie op zienswijze nr. 93.

#### **Zienswijze nr. 126**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 127**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

#### **Zienswijze nr. 128**

Inspreker maakt zich zorgen over het feit dat de norm voor fijnstof nu al ruimschoots overschreden wordt, en dat naar zijn mening niet lager zal worden, ter plaatste van de Meester F.A. van Hallweg.

Verder verwacht inspreker huurderiving van de woning die hij verhuurt.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.



Voor de vraag over huurderiving wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in de zienswijzen nummer 70 en 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reacties op de zienswijzen nummer 70 en 109.

#### **Zienswijze nr. 129**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Zie de reactie op zienswijze nummer 70.

Zie de reactie op zienswijze nummer 109.

#### **Zienswijze nr. 130**

Inspreker maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit en de ruimtelijke inpassing. Daarnaast vindt inspreker het onacceptabel dat er wel een tunnel wordt gebouwd bij de Gaasperdammerweg en niet bij Amstelveen. De toegezegde tunnel uit het TB 2011 zou zorgen voor het aaneensmeden van Amstelveen noord en zuid. Door de plannen vindt waardevermindering van de woning plaats en worden huurinkomsten gederfd.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in de zienswijzen nummer 70 en 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reacties op de zienswijzen nummer 70 en 109.

#### **Reactie**

Voor informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar de paragraaf over 'Luchtkwaliteit', in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor de beantwoording van de vraag over de verbinding noord en zuid wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.5.5.

Om de schade te kunnen beoordelen en om zicht te hebben op de schade moet er eerst een verzoek tot nadeelcompensatie worden ingediend. Er wordt verwezen naar de paragraaf over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.8.

Zie de reactie op vraag 70.

Zie de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 131**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Zienswijze nr. 132**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Zienswijze nr. 133**

Inspreker meent dat er sprake is van schending van behoorlijk bestuur of zelfs van en onrechtmatig overheidshandelen door de gemeente. Dit omdat er geen participatiemogelijkheid is geweest voor burgers ten aanzien van het gewijzigde Tracébesluit (tunnel TB 2011 naar verdiepte ligging TB 2017).

Verder uit inspreker zijn zorgen over het feit dat:

- er een deel van het Meanderpark wordt gesloopt en dat het watertje in het park wordt gedempt;
- er bij Gaasperdam wel een tunnel komt met een mooi park;
- de geluidschermen langs het nieuwe tracé niet afdoende zullen beschermen tegen overlast van geluid, fijnstof en koolstofdioxide;
- er parkeerplaatsen en garageboxen worden opgeheven;
- het Bovenlandpad een minimale hellingshoek heeft van 3 graden en pal langs appartementen een fiets- en voetpad wordt gecreëerd dat voor mobiele mensen een obstakel zal zijn;
- er een extra afslag van de A9 komt langs de Meanderflats. Door deze afslag wordt er extra verkeer gecreëerd en er komen geen geluidschermen. Inspreker eist dat de extra afslag vervalt.
- er een "spaghetti van wegen" komt op de overdekte plek van het huidige Keizer Karelplein en ook nog eens een lange fietsbrug;
- er veel bouwoverlast komt;
- alleen het Oude Dorp profiteert van een overkapping, terwijl langs de rest van het tracé scholen staan en veel mensen wonen.

Inspreker wenst een alternatief plan, te weten "Park 9 - tussen Bos en Amstel".

Inspreker stelt de gehanteerde rekenmodellen ter discussie. En wenst ook graag antwoorden op de volgende vragen:

- Hoe en wanneer zijn de metingen betreffende fijnstof en geluid voor het rekenmodel verricht?
- Welke parameters zijn hierbij gebruikt?
- Wie heeft die gegevens aangeleverd?
- Waarom is de Meander Laagbouw I (met busstation en extra afslag) niet mee genomen in het rekenmodel?
- De extra afslag ligt op Amstelveense grond. Waarom zegt men dat het grond van Rijkswaterstaat is?
- Er gaat veel groen weg; welk groen en wanneer komt dat terug?

### **Reactie**

Er zijn geen metingen voor lucht en geluid uitgevoerd. Conform wettelijke voorschriften is het onderzoek voor het Tracébesluit uitgevoerd met gebruikmaking van de daarvoor wettelijk voorgeschreven modellen.

Er komt geen nieuwe afrit op de A9 - de bestaande toe- en afrit van de A9 van/naar Utrecht wordt circa 100 meter verschoven.

De grond blijft van de gemeente, maar wordt tijdens de bouw tijdelijk ter beschikking gesteld aan de aannemer.

In het TB wordt de grens ter hoogte van de garageboxen zodanig aangepast dat de bergingen en drie garageboxen aan de oostzijde behouden kunnen blijven. De garageboxen die worden gesloopt worden wel in geld maar niet fysiek gecompenseerd.

Er worden twee parkeerplaatsen opgeheven. Binnen de grenzen van het TB 2017 is het niet mogelijk deze te compenseren en gezien de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in de directe omgeving is het niet noodzakelijk deze te compenseren.

De geluidschermen worden niet toegepast om luchtkwaliteit te verbeteren.

Voor informatie over de tunnel en participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over herrie wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor de vraag met betrekking tot het park en groen, de plaats van de overkappingen, de fietsbrug en de afslag wordt verwezen naar de passage over het 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor informatie over de MER wordt verwezen naar de passage over de

'Milieueffectrapport' in deel 1, paragraaf 1.5.

Voor de vragen met betrekking tot bouwhinder wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

#### **Zienswijze nr. 134**

Deze zienswijze is 'leeg'.

#### **Zienswijze nr. 135**

Inspreker is ervan overtuigd dat verontreiniging toeneemt als er meer auto's rijden. Met een ondertunneling kan dit volgens inspreker worden opgevangen. Inspreker vindt het idyllische plaatje van spelende kinderen op de overkapping misleidend, In werkelijkheid snijdt de betonnen bak, volgens inspreker, Amstelveen in tweeën.

Volgens inspreker zijn de belangen van de bewoners die direct aan de A9 wonen over het hoofd gezien. Volgens inspreker is de verbreding van de A9 niet in het belang van Amstelveen. En hebben bewoners eerst jaren lang bouwoverlast, om vervolgens decennia lang op een betonnen constructie uit te kijken.

Inspreker geeft aan in de huidige situatie, met alle ramen gesloten, al last te hebben van verkeersgeluid. In de zomer kan inspreker de ramen niet open doen vanwege geluidsoverlast en uitlaatgassen. Inspreker is bezorgd dat dit in de toekomst nog erger zal worden.

Inspreker is daarnaast ontzet dat het Meanderpark overhoop wordt gehaald. Volgens inspreker is het mede dankzij dit park dat Amstelveen enkele jaren geleden is uitgeroepen tot groenste gemeente van Nederland.

#### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot uitlaatgassen wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot geluidsoverlast wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het Meanderpark wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over de vraag met betrekking tot de bouwoverlast en de realisatiefase wordt verwezen naar de passages over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

### **Zienswijze nr. 136**

Inspreker maakt zich zorgen om de belangen van de bewoners van Amstelveen en met name die van de direct omwonenden. Op welke wijze dit heeft plaatsgevonden staat in het algemene deel van deze nota.

### **Reactie**

Bij het een van het TB is zorgvuldig met de belangen van de bewoners en omwonenden omgesprongen. Zie hiervoor ook het algemene deel.

### **Zienswijze nr. 137**

Inspreker maakt zich zorgen om de belangen van de bewoners van Amstelveen en met name die van de direct omwonenden.

### **Reactie**

Bij het opstellen van het TB is zorgvuldig met de belangen van de bewoners en omwonenden omgesprongen. Op welke wijze dit heeft plaatsgevonden staat in het algemene deel van deze nota.

### **Zienswijze nr. 138**

Inspreker is van mening dat een uitgebreide landschapstunnel een oplossing zou zijn waar omwonenden tevreden mee kunnen zijn.

Volgens inspreker is in het huidige plan onvoldoende rekening gehouden met bewoners, en dan met name de kinderen die in de wijk opgroeien. Overschrijding van wettelijke normen voor geluid, fijnstof en veiligheid blijven volgens inspreker een risico voor omwonenden en schoolgaande kinderen. Daarnaast geeft inspreker aan zich zorgen te maken over de waardedaling van woningen aan de A9.

### **Reactie**

Voor informatie over tunnel bij Gaasperdammerweg wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.4.

Er is geen sprake van overschrijding van de wettelijke normen. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd en die bij het TB zijn gevoegd blijkt dat, eventueel na het nemen van maatregelen, voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid, fijnstof en veiligheid. In paragrafen 1.2 en 1.3, in deel 1, wordt dit verder uitgelegd.

Voor informatie over veiligheid wordt verwezen naar de passage over 'Externe veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen' in deel 1, paragraaf 1.4.. Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 139**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 140**

Inspreker maakt zich zorgen om de waardevermindering van zijn woning. Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Voor de vraag over schade aan woning wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 141**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 142**

De zienswijze van inspreker gaat in op de aanleg van de waterberging van 3.030 m<sup>2</sup>, aan de oostzijde van het schoolgebouw van het Keizer Karel College. Inspreker verzoekt Rijkswaterstaat de waterberging tussen het schoolgebouw en het sportveld, zoals nu in het ontwerp-tracébesluit staat, te verplaatsen naar de oostzijde van het schoolterrein. Hier uit voort komt de noodzaak om grondruil tussen de gemeente Amstelveen en Stichting Keizer Karel mogelijk te maken. Belangrijke voorwaarde bij deze ruil is dat het gaat om een grondruil van dezelfde oppervlakte in m<sup>2</sup> en dat de sloot die nu in het OTB tussen het sportveld en het schoolgebouw gepland staat wordt verplaatst naar de oostzijde van het sportveld.

Inspreker gaat ervan uit dat Rijkswaterstaat voor de aanpassing van het OTB de gemeente Amstelveen betreft bij dit verzoek om grondruil mogelijk te maken.

### **Reactie**

In overleg met de gemeente Amstelveen en het Keizer Karel College is een alternatieve locatie gevonden voor de waterberging. De waterpartij wordt aan de oostzijde van het sportveld gerealiseerd, zodat de impact op het schoolterrein kleiner is. De wijziging is verwerkt in het waterhuishoudingsplan van het TB 2017.

### **Zienswijze nr. 143**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Zienswijze nr. 144**

1. De kansen voor de ecologie zijn volgens inspreker onvoldoende uitgewerkt. Inspreker spreekt de wens uit om: een ecooloog te laten meedenken tijdens en na de realisatie om kansen zo de biodiversiteit te vergroten.
2. Aan de buitenkant van de geluidschermen nestkasten (voor diverse vogelsoorten en vleermuizen) te monteren en schuilmogelijkheden voor solitaire bijen creëren.
3. Braakliggende terreinen tijdens de realisatie in te zaaien met bloemrijke mengsels, voor het aanzicht, maar ook als voedselbron voor bijen en andere insecten.
4. Nieuwe bermen te voorzien van voedselarme grond (geen teelaarde) om de traditie van bloemrijke bermen voort te zetten.
5. De oostzijde van de Burgemeester Boersweg, bij de kruising met de A9, te ontwikkelen tot een vlindertuin (met inachtneming van de punten 3. en 4.).
6. Inspreker biedt aan te adviseren. En heeft nog twee vragen: Worden er bij dit infrastructurele project ook de ecologische infrastructurele belangen meegenomen? Zijn er bij de overkapping schuilmogelijkheden voor fauna?

### **Reactie**

Natuur en ecologie is een belangrijk onderdeel in de planvorming. Hieronder worden puntsgewijs de voorliggende vragen beantwoord.

1. Bij de planvorming is een ter zake kundige ecooloog betrokken.
- 2, 3 en 5. De mogelijkheden voor het uitvoeren van deze waardevolle suggesties worden in de realisatiefase bekeken.
4. In het beleid van Rijkswaterstaat is opgenomen dat de bermen worden voorzien van voedselarme grond.
6. Bij dit project worden ecologische infrastructurele belangen meegenomen. Bij kruisende infrastructuur is ecologie altijd een van de aandachtspunten, zowel bij de overkappingen als bij de onderdoorgangen. In dit project is de gemeente Amstelveen verantwoordelijk voor de invulling van de groene inrichting van de overkappingen.

### **Zienswijze nr. 145**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in zienswijze nummer 70.

### **Reactie**

Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 146**

Inspreker vraagt zich af waarom er wel een tunnel komt bij Gaasperdam en er wel een omleiding komt bij Badhoevedorp. Verder vraagt hij zich af hoe het kan dat de geluidbelasting met 30% afneemt en uitkomt op 46dBa. Dit heeft inspreker op een informatieavond vernomen van een Rijkswaterstaatmedewerker. Inspreker spreekt zijn zorg uit over vervoer van gevaarlijke stoffen door de open bak van de A9. Inspreker maakt zich ook zorgen over milieu, geluid, fijnstof en ultrafijnstof.

De zienswijze van inspreker is gericht naar de gemeente Amstelveen. In deze zienswijzen staan dan ook een aantal punten waarop niet ingegaan kan worden door Rijkswaterstaat. Die zijn ter beantwoording van de gemeente.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel en tunnel bij Gaasperdammerweg wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluid wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over externe veiligheid wordt verwezen naar de passage over het 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 147**

Inspreker is van mening dat het huidige Tracébesluit van tafel moet en dat de A9 door Amstelveen volledig ondertunneld moet worden. Volgens inspreker doorklieft de A9 de gemeente en zorgt voor veel luchtvervuiling, geluidsoverlast en logistieke hinder. Als onderdeel van het Rijksoverheidsproject A9 vindt inspreker dat deze schade volledig ongedaan moet worden gemaakt.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel en tunnel bij Gaasperdammerweg wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over



'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluid wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over noord en zuid wordt verwezen naar de passage over het 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor de vraag over schade wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 148**

Inspreker maakt zich zorgen over (1) het (mogelijk) vervallen van het geluidscherm direct langs de A9 geluidscherm, 7m, km 25,56 – 26,35, 800m noordzijde (TB 2011), (2) over de onderbreking in het geluidscherm tussen km 26,35 en 26,42 en over (3) 'Groen' ter compensatie van de toenemende luchtvervuiling en opvang fijnstof. Rijkswaterstaat heeft inspreker eerder per mail toegezegd dat ter plaatse van bovengenoemde hectometerpaaltjes geluidschermen worden geplaatst. Het ontbreken van dit geluidscherm in de tekst van het OTB 2016 is volgens inspreker een fout dan wel een ernstige ommissie. Inspreker wenst die hersteld te zien.

#### Gegeven

- de reeds nu zware geluidsbelasting;
- het feit dat voor een deel van de betreffende woningen reeds nu de belasting al boven de grenswaarden ligt;
- het autonoom toenemende verkeer;
- de substantiële verbreding en het toevoegen van rijstroken wat tot meer verkeer zal leiden;
- het verkeer van (zware) vrachtauto's die hun zware, lage gebrom over de weilanden en het water storten (een zwaar geluid dat echt niet door ZOAB wordt gereduceerd);
- de hinder die dag en nacht doorgaat;
- het feit dat onder meer de samenvatting van de GPP-toets (afbeelding 3.2 en elders) duidelijk aangeeft hoezeer het bedoelde gebied zucht onder te zware geluidsbelasting;
- alsmede de eerder geciteerde opmerkingen van de minister (dat de berekeningen noodzaken tot schermen én zoab) zie de eerste alinea van de appendix,

vindt inspreker het al dan niet gedeeltelijk onderbreken van het geluidscherm vanaf de brug over de Amstel en vandaar westwaarts tot aan de Brug. Boersweg (voor km 26,42), niet acceptabel.

De autonome toename van het verkeer, en de toename als gevolg van het toevoegen van rijstroken, zal volgens inspreker onherroepelijk leiden tot meer luchtvervuiling, onder meer door de uitstoot van fijnstof. Inspreker dringt erop aan dat in voldoende groen wordt voorzien. Bijvoorbeeld door groen op een eventuele geluidswal, met beplante geluidschermen en bomen

langs het tracé. Inspreker wijst erop dat de kap van de bomen langs de A9 (precies buiten het werkingsgebied van OTB 2016 aan de noordoostzijde van de weg net over de Amstel) al een hoorbaar verschil maakt in de geluidshinder.

### **Reactie**

Bij het TB 2011 eindigt het noordelijke geluidsschermbij km 26,35. Vanuit akoestisch oogpunt is het niet noodzakelijk een scherm te plaatsen tussen km 26,35 en 26,42. Dit was ook als zodanig in het OTB 2016 opgenomen. In het TB 2017 is dit gat in de schermen alsnog gedicht vanuit esthetisch oogpunt.

In TB 2011 en TB 2017 is nadrukkelijk gekozen voor het aanbrengen van groen op de geluidsschermen. Alleen bij kruisende infrastructuur, waarop geen groenaanplant mogelijk is, zoals op viaducten, zal gebruik gemaakt worden van doorzichtige geluidsschermen

In de definitieve situatie is een groene aankleding van de geluidsschermen voorzien. De keuze voor de groene aankleding van de schermen vindt plaats in overleg met de gemeente Amstelveen. De geluidswerende effecten van planten zijn nihil, de geluidswering wordt door de constructie van de geluidsschermen zelf gerealiseerd, niet door de beplanting. De voor geluid of luchtkwaliteit positieve eigenschappen van beplanting blijken uit onderzoek beperkt te zijn. De ontwikkelingen op dit gebied worden nauwkeurig gevolgd.

Voor de vraag over geluid wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 149**

Deze zienswijze is identiek aan nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 150**

Deze zienswijze is identiek aan nummer 70.

### **Reactie**

Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 151**

Inspreker maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van het Stadshart tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, en de tekst in het huidige OTB (hoofdstuk 8) kan die bezorgdheid niet wegnemen.

Inspreker stelt dat de huidige toe- en afritten twee jaar niet beschikbaar zullen zijn. De negatieve effecten daarvan op de omzet van winkeliers is niet meegewogen in de belangenafweging door Rijkswaterstaat. Daarmee kan de financieel-economische uitvoerbaarheid van het OTB worden betwist.

Het beperken van hinder voor belanghebbenden tot een minimum zal juist een speerpunt moeten zijn. Inspreker verzoekt dit als een randvoorwaarde aan een aannemer mee te geven en dit op te nemen als een duidelijk kader in het Tracébesluit zodat er op kan worden gehandhaafd.

Inspreker geeft aan dat om een goede bereikbaarheid te garanderen een goede samenwerking met alle partijen een pré is. Inspreker ziet graag dat tijdens de voorbereidingen wensen van alle belanghebbende partijen worden geïnventariseerd. De uitkomsten daarvan dienen te worden meegenomen in de aanbestedingsstukken voor de aannemer. Inspreker ziet graag een aparte paragraaf 'bereikbaarheid' in hoofdstuk 8 van de toelichting van het Tracébesluit. Daarin zou moeten worden beschreven hoe een goede bereikbaarheid van het Stadshart wordt gegarandeerd, bijvoorbeeld door goed verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en goede communicatie. Inspreker ziet in hoofdstuk 8 van de toelichting van het Tracébesluit ook graag daarbij een duidelijker onderscheid in onderliggend wegennet en rijkswegennet. Ook ziet inspreker graag een concrete uitwerking van de te treffen maatregelen in de bouw- en aanlegfase opgenomen in het Tracébesluit. Doordat deze uitwerking nu niet in het OTB zit, stelt inspreker dat daarin sprake is van een onvolledige belangenafweging. Inspreker stelt diverse maatregelen voor, bijvoorbeeld het instellen van een omleidingsroute en een slimme bouw- en aanlegfasering door een alternatieve route langs de A9. Ook stelt inspreker verschillende verkeersmanagementmaatregelen voor (met namen bebording), en geeft voorstellen voor mobiliteitsmanagement en gebruik van ITS (Intelligente Transport Systemen).

### **Reactie**

Rijkswaterstaat maakt continu de afweging welke tijdelijke maatregelen nodig zijn om de hinder voor het wegverkeer en de hinder voor de omgeving te beperken in zowel de realisatiefase als de aanlegfase. De hinder voor het wegverkeer en de hinder voor de omgeving hebben effect op elkaar. Rijkswaterstaat streeft naar een optimum om de hinder te beperken. Rijkswaterstaat doet dit nu samen met de gemeente Amstelveen en straks ook met de aannemer.

Tijdens de verbreding van de A9 blijven er twee maal drie rijstroken beschikbaar. Er komen geen omleidingsroutes via het stedelijk wegennet. Wel is het zo dat de op- en afritten van en naar aansluiting 5 in de richting Holendrecht 2 tot 4 jaar worden afgesloten. Dit verkeer krijgt een alternatieve route om de A9 te bereiken via aansluiting 4 bij de Burgemeester Boersweg.

De alternatieve routes houden het Stadshart en de A9 bereikbaar tijdens de bouw. Omleidingsroutes worden alvast voorbereid, zodat die klaar zijn en de capaciteit verhoogd is als de aannemer met de werkzaamheden begint. In samenwerking met de gemeente Amstelveen worden in 2017 en 2018 diverse kruispunten aan de noord- en zuidzijde van de A9 aangepast om het verkeer op de alternatieve routes te faciliteren.

Belangrijk is dat het zo gemakkelijk mogelijk wordt om via de alternatieve routes naar de A9 en naar het Stadshart van Amstelveen te komen. Daarop worden bijvoorbeeld extra voorsorteervakken gecreëerd en worden de verkeerslichten daarop ingesteld, opdat het verkeer zo goed mogelijk kan doorrijden. Er wordt gezorgd dat het verkeer, zowel auto's als fietsers, niet onnodig hoeft om te rijden. Het uitvoeren van de maatregelen is in handen van de gemeente. Die is als wegbeheerder van de lokale wegen verantwoordelijk voor de omleidingsroutes.

Bij deze voorbereidingen zijn winkeliers en belanghebbenden van het Stadshart in meerdere gesprekken geïnformeerd over de maatregelen en de effecten van die maatregelen.

In het contract met de aannemer wordt de detailengineering overgelaten aan de aannemer op grond van strikte randvoorwaarden die onder andere door Rijkswaterstaat en de gemeente Amstelveen zijn gesteld. Een van deze randvoorwaarden is het beperken van bouw hinder, waaronder het verbod voor bouwverkeer om gebruik te maken van het gemeentelijke wegennet. Het bouwverkeer maakt gebruik van de A9 met specifiek aan te leggen bouwwegen.

Verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en goede communicatie is onderdeel van het project en wordt zeker ingezet.

Voor meer informatie over schade wordt verwezen naar de passages over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 152**

Insprekers zijn van mening dat de afstand tussen het tracégebied en aanliggende percelen erg klein is en niet begrenst. Daarnaast brengt het OTB rechtsonzekerheid voor de insprekers met zich, omdat onduidelijk is wat de effecten van het OTB zijn op onder meer:

- A. de normale bedrijfsvoering en de bedrijfsactiviteiten aan de Laan van Langerhuize;
- B. de effecten van de planvorming op de tijdelijke en definitieve bereikbaarheid en de zichtbaarheid van de locatie;
- C. de ontsluiting van het pand in de tijdelijke en de eindsituatie;
- D. verkeer, geluid en luchtkwaliteit;
- E. de eigendommen van de insprekers daar waar het OTB 2016 deels op de locatie van cliënten lijkt te zijn geprojecteerd;
- F. de schade als gevolg van het OTB 2016.

Insprekers geven per onderwerp aan waarom de effecten van het OTB 2016 niet duidelijk zijn.

Het is onduidelijk hoe de OTB 2016 zich verhoudt tot de huidige situatie, het is onduidelijk wat de concrete wijzigingen zijn. Ook wordt een impressie gemist waaruit de impact van de plannen op het kantoor van inspreker blijkt. De inspreker merkt verder op dat de grenzen ten opzichte van het TB 2011 zijn veranderd en dat een dwarsprofiel ter hoogte van het kantoor ontbreekt.

Door het plaatsen van geluidschermen wordt de zichtbaarheid van het kantoorpand aangetast. De inspreker verzoekt dan ook een zorgvuldige afweging of het plaatsen van geluidschermen noodzakelijk is.

Inspreker spreekt zijn zorg uit over de bereikbaarheid van het kantoorpand in de tijdelijke en de toekomstige situatie en de rechtsonzekerheid die ontstaat door het maatregelvlak 'verkeersdoeleinden'. Daarnaast blijkt uit het OTB 2016 niet wat de toekomstige geluidbelasting op de gevel van het kantoorpand wordt en is inspreker van mening dat de effecten van hinder tijdens de bouw in onvoldoende mate is onderzocht.

Voorts is inspreker van mening dat de wijzigingen in het ontwerp tot een nieuwe NSL melding had moeten leiden en dat onvoldoende onderbouwd is dat de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp zoals opgenomen in het NSL, geen effect hebben op de luchtkwaliteit en dat tussen km 26,2 en 25,2 onvoldoende rijstroken zijn opgenomen. Ook wordt schade ondervonden door de uitvoering van de wegverbreding.

Inspreker verzoekt juridisch te borgen dat rondom de Burgemeester Boerssingel te kappen bomen ook weer in de omgeving van de Burgemeester Boerssingel terug geplant worden.

Ten aanzien van de stikstofberekeningen zet inspreker vraagtekens bij de gekozen referentiesituatie.

De conclusie van de inspreker luidt:

Het OTB 2016 met toelichting geven onvoldoende inzicht in de effecten en is onvolledig en onzorgvuldig voorbereid. Daarnaast stelt inspreker dat het OTB 2016 in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb), een evenredige belangenafweging (artikel 3:4 lid 2 Awb) en het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 Awb).

### **Reactie**

Op de tracékaart 2, behorende bij het TB 2017, staan in blauwe lijnen de huidige situatie weergegeven. Op deze kaart is af te lezen wat de ligging van de verbrede weg ten opzichte van huidige situatie wordt. Dit geldt ook voor de as van de weg.

De hoogteligging is weergegeven in het lengteprofiel aan de bovenzijde van de TB kaarten. De groene lijn geeft hierin de huidige situatie weer.

Op verzoek van insprekers is dwarsprofiel 6A opgenomen op tracékaart 2.

Het viaduct Amstelplein blijft behouden en wordt verbreed.

De afrit 4 (Amstelveen Oost) wordt ten opzichte van de huidige situatie in zuidelijke richting verlegd, conform weergave kaartblad 2.

Het talud langs de A9 is ter hoogte van het kantoorpand begroeid met grasachtige vegetatie. Dat zal na verbreding ook het geval zijn. De bosschages ten westen van het gebouw van de insprekers zal deels behouden blijven. Er komen geen bomen terug op deze locatie.

De geluidschermen worden conform het akoestisch onderzoek en Tracékaart 2 aangelegd. Deze schermen zijn nodig om aan de Wet milieubeheer te voldoen. Ter hoogte van het kantoor van de insprekers zal aan de zuidzijde van de A9 het scherm ingekort en opgehoogd worden. In de middenberm wordt een scherm van 6 meter hoog geplaatst. Het scherm aan de zuidzijde volgt wat hoogteligging betreft de afrit. Het middenbermscherm staat tussen twee rijbanen in en volgt de hoogteligging van de A9.

Concreet beeldmateriaal is te vinden op:  
[www.bezoekerscentrum.rijkswaterstaat.nl](http://www.bezoekerscentrum.rijkswaterstaat.nl)

Ten opzichte van het TB 2011 blijft het tracé nagenoeg op dezelfde locatie liggen omdat in beide ontwerpen uitgegaan wordt van het huidige kunstwerk Amstelplein. De afrit vanuit westelijke richting, richting de Burgemeester Boersweg, is breder vormgegeven ten opzichte van het TB 2011, omdat in het TB 2017 opstelvakken zijn opgenomen. Op de TB 2017 kaarten zijn de TB-grenzen uit 2011 in grijs weergegeven. Hieruit blijkt dat de afrit uit het TB 2017 past binnen de TB-grenzen uit 2011. Het verharde oppervlakte is toegenomen.

De zuidelijke grens van het plangebied volgt de kadastrale grenzen. Deze grens ligt deels over de watergang tussen het kantoor en de A9. De watergang blijft echter in tact. De grens zoals weergegeven in het landschapsplan geeft globaal het studiegebied weer en heeft geen status.

De zichtbaarheid van het pand vanaf de snelweg blijft deels gehandhaafd. De bermen van de weg worden niet beplant. Op basis van de akoestische onderzoeken is het nodig om geluidschermen te plaatsen. Hierdoor neemt de zichtbaarheid van het kantoorgebouw vanaf de snelweg af. In het akoestisch onderzoek is het kantoorpand meegenomen als gebouw tussen de snelweg en de achterliggende woongebieden. Een kantoorpand wordt in de wet Milieubeheer niet gezien als een geluidgevoelige bestemming en is daarom niet in die hoedanigheid meegenomen in het akoestisch onderzoek.

De geluidschermen aan de buitenzijde van de A9 worden begroeid met klimplanten om een natuurlijke groene uitstraling te verkrijgen. Dit geldt ook voor de geluidschermen aan de zuidzijde van de A9 ter hoogte van het kantoor van de insprekers. Het is aan de zuidzijde echter niet overal mogelijk om de schermen te camoufleren met opgaande beplanting omdat de ruimte daarvoor ontbreekt.

Op grond van artikel 1, lid 2 en 3 van het TB 2011 zijn dwarsprofielen op de detailkaarten bindend en zijn de maatregelvlakken specifiek bestemd voor de maatregelen waarvoor ze zijn benoemd. De uitvoeger (zone wegverharding) bij perceel van insprekers kan alleen binnen die zone worden gerealiseerd, en passend binnen het dwarsprofiel (zie dwarsprofiel 6A).

Binnen het maatregelvlak verkeersdoeleinden zijn tijdelijke werkterreinen mogelijk. Deze zijn, conform artikel 6 TB 2011, tijdelijk (tot maximaal 6 maanden na uitvoering) en ook in omvang begrenst. In het TB 2011 waren verkeerswegen tot op de TB grens mogelijk. Het is nog niet duidelijk waar en in hoeverre er tijdelijke werkterreinen nodig zullen zijn en op welke wijze deze worden ingericht. Om de mogelijkheden tot maatwerk bij de uitvoerder daarin open te houden, is besloten geen locaties vast te leggen. Met de uitvoerder worden contractafspraken gemaakt en randvoorwaarden gesteld aan deze terreinen en de mate van hinder. In hoofdstuk 8 van de toelichting van het TB is aangegeven hoe met bouwhinder wordt omgegaan.

Het TB 2017 is een wijziging van het besluit uit 2011. Verkeerskundig zijn de effecten bepaald ten opzichte van het TB 2011. In overleg met de gemeente Amstelveen is de bereikbaarheid van het onderliggend wegennet onderzocht tijdens de realisatie. Daaruit blijkt dat de Burgemeester Boersweg voldoende capaciteit heeft om bij omleidingsroutes het verkeer te faciliteren. Dit geldt niet voor de Laan van Langerhuize. Daar moet de

capaciteit tijdelijk worden verhoogd. De bereikbaarheid van Amstelveen wordt tijdens de aanlegfase gemonitord. En de gemeente zal tegen het einde van de realisatie onderzoeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van Amstelveen na de aanlegfase te garanderen.

Ter hoogte van het pand van insprekers zijn GPP's vastgelegd, hieruit blijkt wat de maximale belasting mag worden. Het gaat hier om de permanente situatie, na aanleg van de A9. De tijdelijke situatie is niet onderzocht. Dat is ook niet mogelijk omdat nog niet bekend is of, wat en hoe eventuele tijdelijke maatregelen worden genomen.

Voor de berekening van niet geluidgevoelige objecten is een representatief aantal objecten onderzocht. Naar aanleiding van de zienswijze is nu ook het pand van de inspreker meegenomen. Uit de resultaten (zie bijlage B bij de toelichting op het Tracébesluit) blijkt dat op dat pand sprake is van een afname van het geluidniveau van ruim 4 dB (na toepassing van de maatregelen in dit TB) ten opzichte van de huidige situatie. Dit is een verbetering van het huidige werkklimaat. Ook de vastgestelde GPP's blijven ver onder de geluidbelasting in de huidige situatie.

Het door insprekers aangehaalde scherm in cluster Z2 had als doel de geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen achter het pand van insprekers te beperken. Dit wordt overgenomen door het toepassen van tweelaagszoab (fijn) en de afschermdende werking van het kantoor van de insprekers.

Het verkeer op de Burgemeester Boersweg is in de berekeningen van de geluidbelasting en het onderzoek naar cumulatie meegenomen in het Deelrapport specifiek van het akoestisch onderzoek (Bijlage D bij de toelichting op het Tracébesluit). De uitkomsten ten aanzien van de verwachte geluidbelasting voor het pand van insprekers zijn hierboven weergegeven.

Het huidige ontwerp zoals opgenomen in het TB 2017 is opgenomen in het NSL door middel van de 8e NSL-melding Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2016 met kenmerk IenM/BSK-2016/103390.

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen, mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken.

In het kader van het beperken van overlast door heien en trillingen worden onderzoeken uitgevoerd om te bepalen welke methode de minste overlast



veroorzaakt bij het inbrengen van damwanden en heipalen. Deze heiproeven worden gemonitord op geluid en trillingen. In het contract met de aannemer zal de methode worden voorgeschreven die de minste overlast veroorzaakt.

Het Bouwbesluit bevat ook voorschriften over trillingen bij geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens worden in het contract met de aannemer eisen gesteld aan onder andere tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot routes. (Bouw)verlichting mag niet storend zijn voor bewoners en gebruikers van omliggende gebouwen en voor weg- en spoorverkeer. Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen. Mocht dit toch optreden, dan moet het direct worden opgeruimd. Tijdelijke voorzieningen worden niet langer dan noodzakelijk gebruikt en verwijderd als deze niet meer nodig zijn. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om materiaal voor omleidingsroutes, bouwborde, tijdelijke bruggen en bouwwegen. Gezien de oriëntatie van de gebieden met aanduiding verkeersdoeleinden ten opzichte van het kantoor van insprekers is het onwaarschijnlijk dat toekomstige activiteiten de bezonning van het gebouw kunnen beïnvloeden.

Binnen het project hebben kabels en leidingen de aandacht. Waar mogelijk worden kabels en leidingen voorafgaand aan de verbreding verlegd. Er treedt geen risico als gevolg van de bouwwerkzaamheden op voor de WKO installatie van het kantoor van de insprekers.

Als voorbereiding op het werk voert Rijkswaterstaat een inventarisatie uit naar bestaande kabels en leidingen. Die worden in kaart gebracht en meegegeven aan de aannemer. In contract met de aannemer is opgenomen dat hij de bestaande kabels niet mag raken en met zorg bouwactiviteiten moet uitvoeren in de omgeving.

Rijkswaterstaat bereidt ook verleggingen van kabels en leidingen voor, vooruitlopend op het werk aan de A9. KPMG wordt ingelicht als dit in de nabijheid is van hun kabels en leidingen.

De bij de insprekers bekende contactpersonen zijn tevens aanspreekpunt voor de realisatiefase.

De benodigde vergunningen worden aangevraagd door de aannemer.

Er wordt verwezen naar de passages over de 'Milieueffectrapport en MKBA' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.4.

Landschapsplan TB 2011 is als bijlage toegevoegd bij bijlage A bij de toelichting op het TB 2017.

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 meer nodig en is deze vervallen in het natuuronderzoek. Dit onderdeel van de zienswijze is daardoor niet meer relevant.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over bouwoverlast en de realisatiefase wordt verwezen naar de passages over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor meer informatie over schade wordt verwezen naar de passages over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 153**

Inspreker geeft aan dat er onvolledigheden in het OTB 2016 staan, dat de belangen van de omwonende langs A9 over het hoofd zijn gezien en dat inspreker in zijn belang wordt geraakt.

### **Reactie**

Bij het opstellen van het TB 2017 is zorgvuldig met de belangen van de omwonende omgesprongen. Zie hiervoor ook het algemene deel.

### **Zienswijze nr. 154**

Deze zienswijze is identiek aan nummer 151.

### **Reactie**

Zienswijze nummer 151 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 151.

### **Zienswijze nr. 155**

Inspreker verzoekt het OTB 2016 aan te passen en een geluidscherm met een hoogte van 7 meter direct langs de A9 (Zuid) te plaatsen, beginnend langs de te realiseren toerit met twee stroken tot en met de grens van het plangebied (km 26,1).

Inspreker meent dat er ter hoogte van de Amsteldijk Zuid en de Kruitmolen een geluidverhoging komt. In het ontwerp lijkt het tweelaags ZOAB (fijn) voor een geluidreductie te zorgen en dat de toename van het geprognoseerde geluid binnen de toegestane wettelijke grenzen blijft.

Indien in werkelijkheid de aannames licht afwijken van deze prognoses, zal dit direct leiden tot een overschrijding van de wettelijke geluidnorm.

Inspreker meent dat het ontbreekt aan concrete aannames met betrekking tot geluidhinder. Daardoor wordt het dan ook ongeloofwaardig dat als de A9 verbreed wordt naar 11 rijstroken (inclusief afrit Noord) en er een toename van het verkeer is, dat er in die omgeving een afname is van geluidshinder.

Daarnaast neemt de impact van eventuele risico's van fijnstof substantieel toe.

Tot slot wijst inspreker er op dat het rapport 'Externe Veiligheid' ontbreekt.

De zienswijze is door tientallen bewoners (met jonge kinderen) ondertekend.

### **Reactie**

De geringere hoogte ten opzichte van het scherm aan de noordzijde is te verklaren uit het feit dat de woningen aan de zuidzijde verder van de A9 af liggen.

Het verhogen van het geluidsschermbaan de zuidzijde past niet in het doelmatigheids criterium (financiële randvoorwaarden voor de investering in geluidsschermen).

Het rapport Externe Veiligheid is opgenomen als bijlage H van de toelichting op het Tracébesluit.

Voor meer informatie met betrekking tot luchtvervuiling wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.  
Voor meer informatie met betrekking tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 156**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 157**

De inspreker doet voorstellen over de verschillende fietsfaciliteiten.

#### *Fietsbrug*

Deze brug voor langzaam verkeer dient volgens inspreker te voldoen aan de de publicatie 'Hellingen in fietsroutes' Goudappel Coffeng 19 febr. 2009. De Fietsersbond ziet graag dat de oversteek wordt getoetst door Fiets Beraad. Daarnaast dient, volgens inspreker, de brug voldoende breed te zijn voor 2 fietsrichtingen, minder validen, snor- en bromfietser conform de richtlijnen van de CROW.

#### *Oversteek Keizer Karel/Ouderkerkerlaan*

Inspreker stel hier een veilige oversteek en groene golf voor, opdat het verkeer Keizer Karelweg/Ouderkerkerlaan richting het zuiden met een korte totaal oversteektijd te maken heeft.

#### *Ouderkerkerlaan*

Inspreker wenst dat bromfietzers worden geweerd van het fietspad.

#### *Keizer Karelplein verkeersplein*

Inspreker wenst dat hier fietspaden worden aangelegd en dat auto's worden geweerd op de ventweg tussen de Ouderkerkerlaan en het Keizer Karelplein.

#### *Fietsstalling busstation*

Bij het busstation wenst inspreker een veilige fietsenstalling.

#### *Fietsverkeer west/oost*

Inspreker ziet graag dat de afsluiting voor fietsverkeer tijdens markten op de Thomas Cookstraat verdwijnt.

#### *Fietsverkeer noord/zuid en Thorbeckelaan*

Verder stelt inspreker een groene golf voor fietsers voor bij de oversteek ter hoogte van de Thorbeckelaan. Dit omdat er gecompliceerde oversteekplaatsen zijn op dit noord-zuid traject en om wachttijden te verminderen. Ten behoeve van de noord-zuid verbinding stelt inspreker ter hoogte van Sandbergplein de aanleg van een tweezijdig fietspad voor en aansluiting op het Keizer Karelplein.

#### *Bovenlandpad/Burg Reinderslaan*

Inspreker stelt verkeersremmende maatregelen voor ten behoeve van een veilige oversteek voor fietsers op de Burgemeester Rijnderslaan ter hoogte van het Bovenlandpad.

#### *Fietsoversteek langs museumtramlijn*

Inspreker meent dat de Sportas dient te voldoen aan de eisen die de gemeente Amsterdam heeft gesteld aan de Sportas en dat de bromfietzers moeten worden geweerd.

Inspreker spreekt zijn waardering uit over het OTB 2016.

#### **Reactie**

Dank voor de waardering.

#### *Fietsbrug*

Er is gebruik gemaakt van de Richtlijn van de Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW 351. En niet van de publicatie die in de zienswijze wordt genoemd. Aangezien de hellingspercentages zo laag zijn, is besloten dit niet te laten toetsen. Het ontwerp wordt in de realisatiefase verder uitgewerkt. Er is nog geen ontwerp. Het ontwerp wordt ter zijner tijd ter toetsing voorgelegd aan de Fietzersbond. De breedte van het fietspad is nog niet bepaald, maar gaat voldoen aan de CROW-richtlijnen.

#### *Oversteek Keizer Karel/Ouderkerkerlaan*

De oversteek Keizer karelweg/Ouderkerkerlaan wordt meegenomen in het ontwerp voor de aansluiting Ouderkerkerlaan – Keizer Karelweg. De Fietzersbond wordt betrokken bij de herinrichtingsplannen van het Keizer Karelplein.

#### *Ouderkerkerlaan*

Vooralsnog is de gemeente niet van plan bromfietzers naar de fietspaden te verwijzen, ook niet bij de Ouderkerkerlaan en niet in de nieuwe situatie met de langzaamverkeerbrug.

#### *Keizer Karelplein verkeersplein*

De gemeente is vooralsnog niet voornemens het toekomstige fietspad langs de Keizer Karelweg ter hoogte van de aansluiting met de A9, inclusief de langzaamverkeerbrug aan te wijzen als verplicht bromfietspad.

#### *Fietsstalling busstation*

Het inpassen van een extra fietsenstalling wordt meegenomen in de herinrichtingsopgave voor de openbare ruimte rondom het busstation.

#### *Fietsverkeer west/oost*

De afsluitingen van de Thomas Cookstraat voor fietsverkeer wordt meegenomen in de herinrichtingsopgave voor de openbare ruimte rondom het busstation en de Thomas Cookstraat.

#### *Fietsverkeer noord/zuid en Thorbeckelaan*

Het fietspad aan de oostzijde van de Keizer Karelweg tussen de Mr. G. Groen van Prinstererlaan en het Sandbergplein gaat een tweerichtingenpad worden. Fietzers in Noord-Zuidrichting kunnen in de toekomst al oversteken

bij de omgebouwde rotonde Keizer Karelweg-Mr. G. Groen van Prinsterenlaan, in plaats van oversteken bij de Thorbeckelaan.

*Bovenlandpad/Burg Reinderslaan*

De fiets- en voetgangersoversteek over de Burgemeester Rijnderslaan ter hoogte van het Bovenlandpad krijgt een nieuwe verkeersveilige inrichting met middeneiland en snelheidremmers voor het autoverkeer.

*Fietsoversteek langs museumtramlijn*

Inrichting van de aansluitende fietsinfrastructuur op het Kazernepad wordt door de gemeente nader uitgewerkt.

Voor meer informatie over hellingspercentages wordt verwezen naar de passage 'Voetgangers- en fietsbrug; verbetering noord zuid' in deel 1, paragraaf 1.5.5.

**Zienswijze nr. 158**

Inspreker maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit door de wijziging van de plannen van een tunnel in een verdiepte ligging en stelt dat de aansluiting ter hoogte van het Stadshart te positief wordt gepresenteerd. Het betreft een groot kruispunt met veel verkeerslichten en grote verkeersstromen in alle richtingen.

Inspreker vraagt welke maatregelen worden genomen om sluipverkeer in de Keizer Karelbuurt te voorkomen en waarom de A9 verbreed mag worden terwijl hierlangs twee grote scholen zijn gelegen.

Inspreker is van mening dat de inwoners van Amstelveen over het hoofd zijn gezien. In Amsterdam Zuidoost komt een 2 km lange tunnel en in Badhoevedorp wordt de A9 buiten het dorp verplaatst. En in Amstelveen wordt de A9 verdiept aangelegd met geluidsoverlast, meer schadelijke stoffen en vooral een gedrocht van een weg gaat worden voor de omwonenden. En dat allemaal omdat de gemeente Amstelveen haar financiële bijdrage heeft verlaagd.

Inspreker ziet veel bomen verdwijnen en nergens terug komen: voornamelijk bij de Keizer Karelweg en de Burgemeester Rijnderslaan en stelt de vraag waar deze bomen worden teruggeplant.

Inspreker stelt dat hij zoals elke Amstelvener in zijn belang wordt geraakt, maar nog extra omdat zijn gezin dicht bij de A9 woont en daardoor veel last gaat ondervinden van een jarenlang durende verbouwing van de A9, een weg waar de inwoners van Amstelveen geen voordeel bij hebben.

Daarbij geeft inspreker aan dat hij twee kinderen heeft die nog jaren naar OBS Piet Hein en daarna naar het Keizer Karel College zullen gaan. Net

zoals in totaal zo'n 2500 kinderen die op dit moment op beide scholen zitten. Dit is volgens de inspreker niet gezond.

### **Reactie**

De bestaande scholen (KKC en Piet Heinschool) worden aangemerkt als geluidsgevoelige bestemmingen en zijn als zodanig meegenomen in de akoestische onderzoeken. De verbreding van de A9 moet voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit, ook voor deze bestemmingen. De toekomstige overkapping bij de Piet Heinschool en de verdiepte ligging bij het KKC hebben een positief effect op de leefbaarheid.

Scholen kunnen niet gebouwd/opgericht worden binnen 300 meter afstand van de rand van een rijksweg of binnen 50 meter afstand van de rand van een provinciale weg als tegelijkertijd op die locaties de normen voor fijnstof en stikstofdioxide (bijna) worden overschreden én als tegelijkertijd het aantal 'blootgestelden' met de nieuwe bestemming zou toenemen. Beide scholen worden niet opgericht, maar bestaan al en daarnaast worden de genoemde normen niet overschreden.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over luchtvervuiling wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor informatie over het verdwijnen van bomen en het Stadshart wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

### **Zienswijze nr. 159**

Inspreker geeft aan dat het ontwerptractébesluit zonder enige burgerparticipatie heeft plaatsgevonden. In het kader van luchtkwaliteit ontbreekt een aan de huidige omstandigheden aangepaste MER.

Daarnaast geeft inspreker aan dat:

- de inpassing van de A9 zeker niet wordt verbeterd door het open bak-alternatief i.p.v. een tunnel.
- de geluidmetingen niet zijn uitgevoerd op de verschillende hoogtes van de woongebouwen en niet voldoen aan de wet Milieubeheer en de wettelijke geluidproductie plafonds.
- het Meanderpark wordt vernietigd.

Inspreker maakt zich zorgen over geluidoverlast door het open bak alternatief en de veiligheid. Dit vanwege de afslag die voor zijn appartementsgebouw gaat komen.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel en participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het Meanderpark en Stadshart wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over de MER wordt verwezen naar de passages over de 'Milieueffectrapport, MKBA ' in deel 1, paragraaf 1.5

### **Zienswijze nr. 160**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 161**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 162**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 163**

Deze zienswijze is identiek aan nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 164**

Inspreker geeft aan dat de belangen van de omwonenden van de A9 over het hoofd zijn gezien. Daarbij geeft inspreker aan dat zij met jonge kinderen dicht naast de snelweg woont en er door toename van verkeer vanwege de verbreding meer fijnstof en lawaai is. Door vervuiling met



fijnstof en geluidsoverlast is het niet prettig wonen. Ook vreest inspreker voor horizonvervuiling door een lelijke hoge geluidswand met een overkapping en zal haar huis minder waard worden.

### **Reactie**

De geluidschermen zijn noodzakelijk voor voldoende geluidsreductie. Deze schermen worden ingepast op basis van het esthetisch programma van eisen. Dit programma wordt meegegeven aan de aannemer.

Voor meer informatie over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor de vraag over waardedaling van de huizen wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 165**

Inspreker geeft aan dat er te licht wordt gedacht over verdere luchtvervuiling door toenemend verkeer. Inspreker woont dicht bij de A9, het geluid is altijd aanwezig en de luchtvervuiling maakt de ramen aan de kant van de A9 heel snel vuil. Onze longen dus ook. We staan voortdurend in de dieselmist bij het te voet of per fiets oversteken van de op- en afritten.

Inspreker was heel blij met een tunnel. Maar de verdiepte aanleg zal weinig tot niets verbeteren, zeker niet met het verwachte toenemende verkeer.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel, participatie en tunnel bij Gaasperdammerweg wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 166**

De zienswijze is 'leeg'.

### **Zienswijze nr. 167**

Inspreker meent dat de feiten onvolledig en voor een belangrijk deel achterhaald zijn. De financiële situatie van de gemeente is gewijzigd ten opzichte van een aantal jaren geleden. Ook is door de veranderende marktomstandigheden, een hogere opbrengst van vastgoedontwikkeling mogelijk.

Inspreker maakt zich zorgen om de effecten van de vergrote capaciteit op het verkeer op de binnenwegen richting Zuidas.

Inspreker ondervindt nu al veel hinder van het toegenomen verkeer richting Zuidas. Inspreker verwacht een zwaardere belasting van de Keizer Karelweg door forensen die op de Zuidas werken. Het aantal werkplekken op de Zuidas is fors toegenomen en zal verder groeien, stelt de inspreker. Doordat op de A10 te weinig capaciteit in de aansluitingen wordt gereserveerd zal de optimalisatie van de aansluiting bij het Stadhart het sluipverkeer naar de Zuid- as bevorderen. Gedachte is om het doorgaande autoverkeer via de A9 te leiden en het autoverkeer via de afslagen op de A10 te ontmoedigen, opdat forensen met de trein gaan. Hierdoor wordt de milieubelasting in Amstelveen verhoogd. Bij de ondertunneling van de A9 bij Amstelveen is dit niet aan de orde.

Zijn kinderen zitten op school, 10 meter van het huidige geluidsschermbaan A9, en wil graag dat zijn kinderen naar het Keizer Karel College gaan. Ook vreest hij overlast te ondervinden van de werkzaamheden aan de A9. Inspreker is van mening dat gekozen oplossing niet duurzaam is. Zo blijft de A9 een barrière voor Amstelveen. Een tunnel biedt mogelijkheden voor de aanleg van extra groen en verbetering van de luchtkwaliteit en geluidbelasting. Daarnaast staan zowel een lagere school als een middelbare school dicht bij de A9 die overlast ondervinden van de luchtkwaliteit. Inspreker stelt dat door de extra belasting door Schiphol, door de vliegbewegingen en de locatie tussen de A10 en A9 Amstelveen al een hoge basis luchtverontreiniging heeft. En dat het een plicht is om dit te verbeteren. Het aanleggen van een verdiepte ligging en de verbreding ziet inspreker niet als een verbetering van de situatie

Daarnaast stelt inspreker de vraag wat het effect is van de ondertunneling van de A10 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door Amstelveen en of de veiligheidsrisico's voldoende zijn onderzocht.

De gemeente Amstelveen kan geen uitspraak doen of in 2030 sluipverkeer gaat rijden via Amstelveen naar de Zuidas teneinde capaciteitsproblemen bij de op- en afritten van de A10 in Amsterdam te mijden.

De Keizer Karelweg-Amsterdamseweg en de Beneluxbaan worden in de huidige situatie al gebruikt als route richting Zuidas. De vraag is echter of je dit verkeer als sluipverkeer kan zien. Beide wegen maken deel uit van het ontsluitende onderliggend wegennet, en vormen logische routes richting Zuidas. In de toekomst zal hier zeker meer gebruik van gemaakt gaan worden, enerzijds vanwege groei van de Zuidas, anderzijds wegens overlast gedurende de bouw van het Zuidasdok. Er valt hier echter weinig tegen te doen, aangezien het ontmoedigen van dit verkeer ook zou betekenen dat

de bereikbaarheid van Amstelveen (ook voor Amstelveners zelf) zou verslechteren.

Verder onderschrijft inspreker zienswijze 70.

### **Reactie**

De bestaande scholen (Keizer Karel College en Piet Heinschool) worden aangemerkt als geluidgevoelige bestemmingen. De verbreding van de A9 moet voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit, ook voor deze bestemmingen. De toekomstige overkapping bij de Piet Heinschool en de verdiepte ligging bij het Keizer Karel College hebben een positief effect op de leefbaarheid.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2. Voor informatie over externe veiligheid wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 168**

Inspreker meent dat de kwaliteit van de voorgestelde oplossing minimaal is in relatie tot de oplossing op overige delen van het tracé en op de A10. Inspreker vraagt zich af wat het effect is van de verbreding op de verkeersstroom op de Keizer Karelweg richting Amsterdam, en het effect van de vernieuwde inrichting van het verkeersplein ter plaatse van de afslag Keizer Karelweg op het geluid en het milieu. Inspreker ondervindt nu al geluidsoverlast en luchtvervuiling van de A9 en de Keizer Karelweg. Inspreker vreest voor blijvende achteruitgang door de toename van het verkeer en de voorgestelde oplossing, los van de overlast en schade die wordt aangebracht door de werkzaamheden, omleidingen, bouwverkeer en het vernietigen van openbaar groen.

### **Reactie**

De situaties op andere delen van de A9 en A10 verschillen van de situatie op het tracé bij Amstelveen. Dit leidt tot een ander pakket aan maatregelen.

De effecten van de overkappingen zijn onderzocht. Dit heeft geleid tot het toepassen van maatregelen zoals opgenomen in het TB 2017, om te voorkomen dat de overlast groter wordt dan wettelijk is toegestaan.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over het Meanderpark, wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over de vraag met betrekking tot de bouwoverlast en de realisatiefase wordt verwezen naar de passages over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over waardedaling van de huizen wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 169**

Deze zienswijze is identiek aan nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 170**

Inspreker meent dat de A9-verbreding direct een negatief effect heeft op zijn woonsituatie en waarde van zijn woning. Twee andere projecten die direct in de omgeving van de inspreker plaatsvinden hebben ook deze effecten tot gevolg. Dit betreffen de grootschalige aanpassingen van het huidige kantoorgebouw, lokaal bekend als KPMG gebouw en de Amstelveenlijn.

De woning van inspreker staat direct naast een overkapping, wat extra fijnstof in de directe omgeving oplevert, en daarnaast geeft Schiphol extra fijnstofproductie. Inspreker heeft tevens zorgen over de afnemende veiligheid, de toenemende verkeersdruk en de gezondheidsrisico's die tot een onacceptabel niveau toenemen.

Inspreker maakt zich verder zorgen over:

- na de verbreding geconfronteerd te worden met meer verkeer langs de woning;
- een geluidstoename op de gevel door de op- en afritten, het OVN en de stadsbussen die langs zijn woning komen te rijden;
- de overlast van vijf jaar bouwen en
- de waarde van zijn woning en woongenot.

### **Reactie**

Op enkele wegen vanaf de aansluiting Ouderkerk aan de Amstel naar het Stadshart (en vice versa) wordt de capaciteit vergroot. Deze wegen dienen

als omleidingsroute tijdens de periode dat er werkzaamheden aan de A9 worden uitgevoerd waardoor de bereikbaarheid van het gebied rondom het Stadshart gehandhaafd blijft. De bouwhinder zal op bepaalde locaties over het algemeen korter zijn dan 5 jaar. De totale bouwtijd van het project is wel 5 jaar.

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over fijnstof en gezondheid wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor informatie over veiligheid, wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor meer informatie over de vraag met betrekking tot de bouwoverlast en de realisatiefase wordt verwezen naar de passages over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over waardedaling van de huizen wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

#### **Zienswijze nr. 171**

Inspreker spreekt zijn zorg uit over het belang van Amstelveen in de toekomst en over de waardevermindering van zijn eigendom, een 'uniek gelegen flat met uitzicht op het park'.

#### **Reactie**

Onduidelijk is wat wordt bedoeld met het belang van Amstelveen in de toekomst.

Voor de zorg over waardedaling van woningen wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

#### **Zienswijze nr. 172**

Inspreker maakt zich zorgen om het 'gat' in het geluidscherm ter hoogte van de Amstelbrug. En meent dat een hele groep inwoners van Amstelveen benadeeld wordt door het niet plaatsen van geluidschermen aldaar. Dit met name doordat de geluidsoverlast in en rondom deze wijk aanzienlijk zal toenemen, evenals de neerdalende fijnstof in de wijk.

Inspreker onderschrijft zienswijze genoemd in zienswijze nummer 148.

### **Reactie**

Bij het TB 2011 eindigt het noordelijke geluidsschermbij km 26,35. In het TB is een scherm geprojecteerd aan de noordzijde van de A9 van km 26,42 - 26,77 (tussen de toe- en afrit). Op basis van het akoestisch onderzoek TB 2017 is geen scherm nodig tussen km 26,35 en 26,42 aan de noordzijde van de A9. In het TB 2017 wordt dit gat opgevuld in het kader van de esthetische inpassing van de weg.

In TB 2011 en OTB 2016 is nadrukkelijk gekozen voor het aanbrengen van groen op de geluidschermen. Alleen bij kruisende infrastructuur, zoals op viaducten zal gebruik gemaakt worden van doorzichtige geluidschermen, waarop geen groenaanplant mogelijk is.

In de definitieve situatie is een groene aankleding van de geluidschermen voorzien. De keuze voor de groene aankleding van de schermen vindt plaats in overleg met de gemeente Amstelveen. De geluidswerende effecten van planten zijn nihil, de geluidswering wordt door de constructie van de geluidschermen zelf gerealiseerd, niet door de beplanting. De voor geluid of luchtkwaliteit positieve eigenschappen van beplanting zijn beperkt, blijkt uit onderzoek. De ontwikkelingen op dit gebied worden nauwkeurig gevolgd.

Zie de reactie op zienswijze nummer 148.

### **Zienswijze nr. 173**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 174**

Inspreker maakt zich zorgen om het vervallen van het oude tracébesluit. En meent dat er geen participatie over is geweest. Verder spreekt hij zijn zorg uit over de leefbaarheid, nu en in de toekomst, in de gemeente Amstelveen.

### **Reactie**

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.1.  
Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.2.  
Voor informatie over participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.4.  
Voor informatie over leefbaarheid wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.5.

### **Zienswijze nr. 175**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 176**

Inspreker maakt zich zorgen om leefbaarheid en het woongenot.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Voor informatie over leefbaarheid wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 177**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 178**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 179**

Inspreker meent dat de gevolgen van geluidsoverlast en luchtverontreiniging onderschat worden. Verder is hij van mening dat er geen participatie is geweest.

Voor informatie over participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 180**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

### **Zienswijze nr. 181**

Inspreker heeft vragen over de verzorgingsplaats bij Ouderkerk aan de Amstel. Inspreker geeft aan dat dit negatieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, met name voor de nabij gelegen basisschool.

Wat houdt 'een verzorgingsplaats' in? Gaat het hier ook om een tankstation? Waar is deze verzorgingsplaats gepland? Staat hier nog de mogelijkheid van bezwaar tegen open?

### **Reactie**

Een verzorgingsplaats is een plek langs een autoweg of autosnelweg waar automobilisten de mogelijkheid hebben om de reis te onderbreken, en veelal ook een toilet te bezoeken en te tanken.

De vraag gaat over de geplande verzorgingsplaats bij Ouderkerk aan de Amstel. De verzorgingsplaats inclusief tankstation wordt gerealiseerd aan de zuidzijde van de A9, tussen de Amstel en Bullewijk. De locatie van het tankstation is te vinden op de TB kaart 26 van het Tracébesluit 2011. Deze kaarten zijn in te zien op [www.platformparticipatie.nl/saa](http://www.platformparticipatie.nl/saa)

Deze verzorgingsplaats is opgenomen in het Tracébesluit 2011, in het gedeelte dat nu niet wordt aangepast. Er kunnen daarom voor dit tracédeel geen zienswijzen meer ingediend worden. Het betreffende TB is inmiddels onherroepelijk. De benodigde onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit zijn toen uitgevoerd. Het ontwerp voldoet aan alle wettelijke normen en richtlijnen, zoals luchtkwaliteitseisen en veiligheid.

### **Zienswijze nr. 182**

Inspreker maakt zich zorgen om de gezondheid van de inwoners in de buurten rondom de A9 (zoals Elsrijk) met meer verkeer op de A9, geen tunnel, en naar verwachting meer verkeer op de Keizer Karelweg.

### **Reactie**

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor informatie de tunnel wordt verwezen naar de passages over de



'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over gezondheid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

### **Zienswijze nr. 183**

Inspreker meent dat voor een dergelijk ingrijpende wijziging een nieuwe MER noodzakelijk is, gebaseerd op controleerbare aannames over verkeersstromen. Inspreker meent dat er burgerparticipatie had moeten plaatsvinden om de plannen te wijzigen.

De extra afslag van de A9 levert, aldus inspreker, extra verkeersdruk op van mensen die op de Zuid As werken. Ook maakt inspreker zich zorgen over de werkzaamheden die voor lange tijd extreme overlast zullen veroorzaken en ook een waardevermindering van de huizen zullen opleveren. Inspreker meent dat er sprake is van rechtsongelijkheid omdat er in Gaasperdam een 3 km lange tunnel komt. Inspreker verlangt een onafhankelijk onderzoek naar de maatschappelijke, milieu- en economische gevolgen/kosten baten van de tunnel versus de open bak.

Inspreker maakt zich ernstige zorgen over de gezondheidsrisico's voor de kinderen en de 1600 kinderen op het Keizer Karel College en Florencius.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel en participatie wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over fijnstof wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor meer informatie over geluid wordt verwezen naar de passages over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor de vraag met betrekking tot de MER en MKBA wordt verwezen naar de passages over de 'Milieueffectrapport en MKBA' in deel 1, paragraaf 1.5.

Voor meer informatie over de vraag met betrekking tot de bouwoverlast en de realisatiefase wordt verwezen naar de passages over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

Voor de vraag over waardedaling van de huizen wordt verwezen naar de passage over 'Schade' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 184**

De zienswijze van insprekers richten zich met name op de kern van de voorstellen: verdiepte aanleg in plaats van een tunnel. Insprekers merken op dat de aanvankelijke oplossing destijds tot stand is gekomen na langdurig, veel overleg en reële inspraak. Ze stellen dat destijds echt gecommuniceerd en geluisterd is naar de burgers. Een lange

termijnbeslissing die bij behoorlijk bestuur door regimewijzigingen in stand behoort te blijven.

Insprekers stellen dat de stedenbouwkundige en leefomgevingsvoordelen die werden beoogd, verloren gaan. Verbetering van de luchtkwaliteit alsook het wegnemen van de geluidsoverlast. Een tunnel zou volgens inspreker de veiligheid verhogen.

Insprekers merken op dat de gemeente, het ministerie en Rijkswaterstaat steeds het standpunt hebben ingenomen dat na de gemelde verkeerstoename van 53% in 2013 de luchtkwaliteit onder de gemelde norm zou verblijven. Insprekers wijzen erop dat de WHO haar richtlijn met betrekking tot fijnstof nadien op  $20\mu\text{g}/\text{m}^3$  heeft gesteld en dat men begin 2016 gestart is met de update van o.a. de richtlijn voor NO<sub>2</sub>. Insprekers halen aan dat uit recent wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat NO<sub>2</sub> een veel grotere negatieve impact heeft op de gezondheid en levensverwachting dan tot nu toe werd aangenomen.

Insprekers stellen dat in het OTB 2016 geen enkele aandacht wordt besteed aan het wetenschappelijke onderzoek en dat de overheid onverkort uitgaat van de vigerende luchtkwaliteitsnormen.

Dezelfde overheid handelt volgens insprekers inconsistent. Voor wat betreft de ontwikkelingen terzake van de toekomstige mobiliteit mag de overheid tal van aannames doen teneinde de verkeersstromen te berekenen om vervolgens op basis daarvan ondermeer de luchtkwaliteit te berekenen in 2030 en dan met toepassing van de huidige grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Insprekers vragen zich af over welk gebied bijvoorbeeld het jaargemiddelde NO<sub>2</sub> wordt berekend. Uit een door insprekers zelf gedane berekening komt men tot de conclusie dat er sprake zal zijn van overschrijding van de (nieuwe) luchtkwaliteitsnormen die hoogstwaarschijnlijk binnen de projectperiode t/m 2014 ontwikkeld zullen worden.

Verder lijkt uit eigen onderzoek uit te komen op hogere dwarsprofielen dan in de Trajectnota mei 2008 voor Amstelveen is geschetst.

Insprekers stellen dat het ultrafijnstof van Schiphol tot een cumulatief schadelijk effect voor de volksgezondheid en daarmee tot een dreigende overschrijding van de grenswaarde NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> en zodoende strijdig is met de Wet milieubeheer.

Insprekers vragen zich verder af of de beoogde geluidschermen daadwerkelijk beschermen.

De insprekers menen verder dat in strijd met de tunnelwet wordt gehandeld nu twee overkappingen zijn geprojecteerd, qua lengte net onder de 250 m. Insprekers noemen dit niet bepaald een fraai staaltje van voorbeeldgedrag. Insprekers hebben sterke twijfel bij de veiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Insprekers zijn het niet eens met het voornemen om een tweede afslag tussen twee hoogbouwtorens aan te leggen. En zijn van mening dat de belangen van de eigenaar/belegger van het winkelcentrum prevaleren

boven die van de bewoners. De extra verkeersdruk belast de luchtkwaliteit extra.

Insprekers hekelen verder de werkwijze van de gemeente Amstelveen door van de plannen van een tunnel af te zien. Het is een stap terug in de verbetering van de leefomgeving.

### **Reactie**

Doordat de lengte van de overkappingen nog geen 250 meter is, is de Tunnelwet niet van toepassing.

Zie ook de geluidsbijslage bij de toelichting op het Tracébesluit. Daarin is opgenomen wat de effectiviteit van de schermen is.

Bij de toetsing van de concentraties wordt uitgegaan van de meest recente/vigerende grenswaarden. De volksgezondheid is aanleiding geweest voor het stellen van streefwaarden voor luchtkwaliteit in Europees verband. Vooralsnog is er geen zicht op een aanscherping vanuit Europa van deze normen.

De modellen en daarmee uitgevoerde berekeningen moeten voldoen aan allerlei wettelijke voorschriften. De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 schrijft voor welke modellen moet worden toegepast bij het beoordelen van de luchtkwaliteit. Deze rekenmodellen worden toegepast in de monitoring van de luchtkwaliteit in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De gegevens die verkeersmodellen opleveren vormen de invoer voor de rekenmodellen die de luchtkwaliteit berekenen. Om de kwaliteit van de invoer te borgen controleert het RIVM, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, jaarlijks steekproefsgewijs de kwaliteit van de invoergegevens die gebruikt worden in de NSL-monitoring. De resultaten staan vermeld in de jaarlijkse NSL Monitoringsrapportage, zie [www.rivm.nl](http://www.rivm.nl).

Uit de resultaten van berekeningen met de NSL rekentool van de luchtkwaliteit in de toekomst (2030 en 2024 voor PM2.5) na de realisatie, blijkt dat de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>, ruim onder de desbetreffende grenswaarden liggen en verbeterd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Naast een toename van verkeer is er sprake van een verandering van de samenstelling van het wagenpark mettertijd. Een groter aandeel elektrisch aangedreven auto's en een verjonging van het wagenpark zorgen voor het afnemen van de uitstoot per kilometer. Per saldo neemt de bijdrage van verkeer op de A9 aan de concentratie langs de weg af.

De totale concentratie wordt daarbij niet alleen bepaald door de bijdrage van het wegverkeer. De achtergrondconcentratie in Nederland daalt al jaren. Dit is het resultaat van ingezet bronbeleid voor zowel industrie als landbouw en verkeer.

De bijdrage van de snelweg aan de totale concentratie voor NO<sub>2</sub> is in 2024 gemiddeld 25%. Voor PM<sub>10</sub> is dit gemiddeld ongeveer 4%.

De combinatie van een dalende achtergrondconcentratie en een afnemende bronbijdrage van de weg, leidt tot een daling van de concentratie NO<sub>2</sub> in de toekomst.

De dwarsprofielen behorend bij een afnemende achtergrondconcentratie in combinatie met een afname van de bijdrage van het verkeer op de A9, maakt dat ook het dwarsprofiel van deze weg lagere concentraties laat zien dan de eigen berekeningen waarop de inspreker zich beroept.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over fijnstof wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Voor de vraag over geluid wordt verwezen naar de passage over 'Geluid' in deel 1, paragraaf 1.3.

Voor de vragen over het Stadshart en veiligheid wordt verwezen naar de passages over 'Leefbaarheid' in deel 1, paragraaf 1.4.

Voor informatie bouwhinder wordt verwezen naar de passages over de 'Bouw' in deel 1, paragraaf 1.6.

### **Zienswijze nr. 185**

Inspreker spreekt mede namens De Koepel Groenelaan Amstelveen. Hij stelt dat de bewoners van de Meander niet positief en actief zijn betrokken. Bewoners moeten continu geïnformeerd en betrokken worden. Verder wil hij geen geluidschermen van beton en/of bakstenen, maar licht transparante materialen zoals PVC's en andere kunststoffen. Ook Klimplanten en/of andere groenvoorzieningen dan wel kunstuitingen d.m.v. schilderijen en/of beeldvorming in samenspraak en overleg met de Meanderbewoners. Verder stelt betrokkene voor om de weg bijvoorbeeld één keer per maand te sproeien met water.

### **Reactie**

Bij kruisende infrastructuur; zoals op viaducten, zal gebruik gemaakt worden van doorzichtige geluidschermen, waarop geen groenaanplant mogelijk is. Bij de overige schermen is nadrukkelijk gekozen voor een structuur waarop het aanbrengen van groen mogelijk is. Het aanbrengen van kunstuitingen op de schermen is niet mogelijk.

Omdat wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit is het niet noodzakelijk om extra maatregelen te treffen zoals het maandelijks

besproeien van de weg, zoals inspreker voorstelt. Overigens is een degelijke maatregel niet effectief.

Voor informatie over participatie wordt verwezen naar de passage over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

#### **Zienswijze nr. 186**

Dit betreft een identieke zienswijze als genoemd in nummer 151.

#### **Reactie**

Zienswijze nummer 63 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 63.

#### **Zienswijze nr. 187**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 188**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 109.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 109. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 109.

#### **Zienswijze nr. 189**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 190**

Inspreker is van mening dat als gevolg van het OTB de zichtbaarheid en daarmee zijn bedrijfsvoering negatief wordt beïnvloedt. Bovendien stelt inspreker vast dat ondanks overleggen met Rijkswaterstaat, zijn uitgangspunten onvoldoende verwerkt zijn in het OTB. De zichtbaarheid vanaf de snelweg is onvoldoende in de belangenafweging meegenomen. Zo is voor het bedrijf van de inspreker een geluidscherm opgenomen in het OTB. Inspreker verzoekt om in overleg tot concrete afspraken ten aanzien

van de zichtbaarheid van het bedrijf te komen en deze te verwerken in het TB. De afspraken hebben betrekking op de geluidschermen die in de buitenberm en de middenberm staan en die langs de Amsterdamseweg zijn geprojecteerd. Ten aanzien van de schermen in de buitenberm stelt inspreker voor om deze als maatregel zodanig te omschrijven dat de geluidwerende functie ook door het nieuw te bouwen bedrijf van de inspreker overgenomen kan worden. Voor de schermen in de middenberm en langs de Amsterdamseweg stelt inspreker voor om te onderzoeken of deze daadwerkelijk nodig zijn en indien dit het geval is, deze zodanig vorm te geven dat deze het zicht op het bedrijf van de inspreker niet zullen beperken.

Naast zichtbaarheid vraagt inspreker ook aandacht voor bereikbaarheid. Inspreker noemt daarbij met name de bereikbaarheid van het bedrijf vanaf de A9. Klanten zouden komende vanaf de A9 om moeten rijden en de verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet nemen toe. Ten slotte maakt inspreker zich zorgen over de overlast die de werkzaamheden ten aanzien van de verbreding van de A9 tot gevolg zullen hebben. Inspreker verzoekt Rijkswaterstaat in contact met hem te treden om de overlast tot een minimum te beperken.

### **Reactie**

Een Tracébesluit dient rechtszekerheid te bieden aan belanghebbenden. Zolang de nieuwbouw van het pand nog niet zeker is, blijft het onzeker of de nieuwbouw van het bedrijf de geluidwerende functie van geluidschermen over kan nemen. Door de benodigde schermen in het Tracébesluit op te nemen, biedt het Tracébesluit, zekerheid aan omwonenden dat met de verbreding van de A9 de minister kan voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Indien in voldoende mate zeker is dat de nieuwbouw geluidwerende schermen overbodig maakt, kunnen deze schermen achterwege blijven. Hierdoor blijft de zichtbaarheid van het pand gewaarborgd.

De bereikbaarheid van het bedrijf van de inspreker blijft in TB 2017 gelijkwaardig aan de huidige situatie. In het TB 2011 was sprake van een tunnel en een halve aansluiting ter hoogte van het Stadshart. In het TB 2017 blijft sprake van een volledige aansluiting van het Stadshart. Door de aanleg van een traverse, wordt de afwikkeling van het verkeer vanaf de A9 naar het onderliggend wegennet en vice versa verbeterd.

Rijkswaterstaat blijft in overleg met inspreker over een passende oplossing.

### **Zienswijze nr. 191**

Inspreker meent dat een tunnel perfect zou zijn. Een open bak is half werk en komt de luchtkwaliteit niet ten goede. Ook wordt Amstelveen op deze manier niet succesvol aan elkaar gesmeed.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor meer informatie over de vragen met betrekking tot luchtkwaliteit wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 192**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 193**

Inspreker heeft bij schrijven van 27 januari 2017 Rijkswaterstaat in kennis gesteld van haar besluit deze zienswijzen te laten vervallen.

### **Zienswijze nr. 194**

Inspreker is huurder van het pand Nieuwer Amstel .Eind vorig jaar is inspreker door de toenmalige eigenaar van het pand, geïnformeerd dat het pand verkocht zou worden aan Rijkswaterstaat. Aanleiding daarvoor waren de plannen voor verbreding van de A9. Het pand zou blijven staan, maar de parkeerplaatsen direct langs de snelweg moesten verdwijnen.

Inspreker heeft een huurovereenkomst met optie tot verlenging. Inspreker zou graag huurder blijven. Uit de ter beschikking gestelde informatie over de verbreding van de A9 blijkt dat het pand Nieuwer Amstel niet langer op de kaart staat en dus blijkbaar gesloopt gaat worden. Inspreker meent hierover niet te zijn geïnformeerd en meent ook dat het ook strijdig is met wat het jaar daarvoor door de voormalig eigenaar is medegedeeld. Hierdoor meent inspreker direct in zijn belang geschaad te worden.

### **Reactie**

Het betreffende pand heeft Rijkswaterstaat verworven met als doel om het te zijner tijd af te breken in het kader van de verbreding A9. Communicatie heeft plaats gevonden met de toenmalige eigenaar. Voorafgaand aan de koop is met deze eigenaar overeengekomen dat het pand nog tot 31 december 2018 mag worden gebruikt/verhuurd. Er is onderzocht of het pand gedeeltelijk kan blijven staan, maar dit vergt zoveel aanpassingen dat deze niet kosteneffectief zullen zijn.

Zienswijze nummer 93 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 93.

### **Zienswijze nr. 195**

Inspreker meent te worden geraakt in zijn belang.

### **Reactie**

Onduidelijk is welke belangen worden bedoeld. Voor algemene paragrafen wordt verwezen naar deel 1.

### **Zienswijze nr. 196**

Inspreker kan zich vinden in het OTB 2016, maar heeft een paar optimaliseringspunten.

#### *Busroutes*

Inspreker meent dat er prioriteit moet worden gegeven aan openbaar vervoer (OV) op kruispunten, zodat wachttijden minimaal zijn. Daarnaast wil inspreker op alle richtingen naar het busstation vrije busbanen of busstroken. Daardoor ontstaat een optimale betrouwbare dienstregeling. Mocht er gekozen moeten worden in prioritering, bijvoorbeeld in de afstelling van de verkeerslichten tussen de noord-zuid- en oost-westbusrelaties gaat de voorkeur uit, naar de oostwest-relaties, meent inspreker.

#### *Regionale fietsroutes*

Een aandachtspunt voor inspreker is om deze nieuwe ongelijkvloerse oversteken van de verdiepte A9 goed aan te laten sluiten op de lokale en regionale fietsstructuur. Wellicht zijn hiervoor aanpassingen nodig buiten de projectgrenzen/scope van het OTB en TB, inspreker ziet graag dat dit gelijk wordt meegenomen bij de realisatie. De gemeentelijke wegbeheerder is hiervoor verantwoordelijk, aldus inspreker.

#### *Regionale autoverbinding*

Inspreker meent dat hoe beter het verkeer gespreid wordt naar de randen van de stad hoe optimaler dit kruispunt voor het OV gaat functioneren. Met nadruk adviseert inspreker om in de uitwerking van het kruispunt Keizer Karelplein rekening te houden dat de zuidelijke tak van de kruising Keizer Karelplein zodat deze in de toekomst minder belast wordt door autoverkeer, waardoor dan meer ruimte beschikbaar komt voor de OV- en fietsstructuur.

#### *Veiligheid*

Inspreker vindt de realisatie van een ongelijkvloerse langzaamverkeersverbinding over het Keizer Karelplein, een verbetering voor de verkeersveiligheid.

#### *Tijdelijke bouwperiode*

Inspreker wil graag dat de busdoorstroming en betrouwbaarheid, de verkeersveiligheid en daar waar mogelijk de autodoorstroming op peil moet blijven. Natuurlijk kan dit voor momenten van de dag - zegt inspreker -



niet voor alle modaliteiten altijd optimaal zijn, maar vooral tijdens de bouw is goede bereikbaarheid met het OV een belangrijk uitgangspunt voor de Stadsregio Amsterdam. De Stadsregio Amsterdam wil graag dat Rijkswaterstaat de gemeente hiervoor kaders meegeeft.

Tijdens de werkzaamheden pleit inspreker voor veilige fietsroutes langs de bouwplaats(-en) met minimale omrijafstanden en van voldoende breedte.

Mocht het mogelijk zijn, zegt inspreker, om de tijdelijke situatie die voor de bouwfase gerealiseerd wordt te laten liggen na de bouw, omdat zij ook in de definitieve situatie van regionale (en lokale) waarde zijn, dan zou dit uitgangspunt moeten zijn. Inspreker geeft aan om financieel bij te willen dragen (alleen aan aanvullende investeringen bovenop de door Rijkswaterstaat voorgestelde maatregelen).

Werkzaamheden aan de Oranjebaan ten behoeve van de tijdelijke bouwphase moeten afgerond zijn voordat het tijdelijk overstappunt voor de Amstelveenlijn hier gerealiseerd wordt, meent inspreker. Ook de nieuwe viaducten Ouderkerkerlaan moeten afgerond zijn voordat de Amstelveenlijn weer in gebruik is. Inspreker verwacht dat samen met wegbeheerder, de concessiehouder, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland goede afspraken worden gemaakt en de genoemde partijen voldoende blijft informeren en daar waar nodig laat deelnemen in projectgroepen om tot het optimale resultaat te komen.

*Haltepaar langs de A9 ter hoogte van het KLM hoofdkantoor in Amstelveen*  
Inspreker verzoekt om een haltepaar langs de snelweg ter hoogte van het KLM hoofdkantoor te ontwerpen en te realiseren.

## **Reactie**

### *Busroutes*

In het TB 2017 is voorzien in aparte busstroken. Hierdoor is het mogelijk dat het busverkeer met voorrang de verkeerslichten - op de Traverse (kruispunten met de af- en toeritten met de Keizer Karelweg en de Meander/Burgemeester Rijnderslaan) - passeert. Daarnaast worden de vluchtstroken tussen de Keizer Karelweg en knooppunt Badhoevedorp langs beide rijbanen extra breed aangelegd zodat (H)OV-bussen met een ontheffing gebruik kunnen maken van de vluchtstroken om files op de hoofdrijbanen te passeren.

### *Regionale Fietsroutes*

In het TB 2017 wordt invulling gegeven aan de verbetering van de regionale fietsroutes. De passages van de fietspaden worden geoptimaliseerd:

- over de verdiepte ligging bij de Amsterdamseweg (aan de oostzijde),

- de verbreding van het Kazernepad (aan de westzijde van de Elektrische Museum Tramlijn);
- de aanleg van de iconische fietsbrug over de Traverse (aan de oostzijde van de Keizer Karelweg), en
- het fietspad over het viaduct Bovenlandpad (vanaf de onderdoorgang bij het voormalige KPMG-kantoorgebouw 'De Bovenlanden' naar het Stadshart.

#### *Regionale autoverbinding*

De inrichting van de Traverse met daarop de aansluitingen van de toe- en afritten met de Keizer Karelweg, Meander en de Burgemeester Rijnderslaan is zodanig ontworpen dat een maximale spreiding van het verkeer tussen de A9 en de genoemde wegen plaats kan vinden met tevens een spreiding van het verkeer naar de parkeergarages van het Stadshart. Bovendien wordt via een aangepaste bewegwijzering op de A9 het verkeer naar Amstelveen verdeeld over de aansluitingen 4 (Amstelveen Oost/Ouderkerk aan de Amstel), 5 (Amstelveen Stadshart) en 6 (Aalsmeer/Amsterdamse Bos). Met de nieuwe bewegwijzering wordt alleen het verkeer met bestemming Stadshart Amstelveen naar afrit 5 verwezen. Alle overige bestemmingen worden via afrit 4 en 6 aangeduid. Het (vracht)verkeer naar Aalsmeer en Schiphol- Oost wordt verwezen via aansluiting 6 en niet via aansluiting 5.

#### *Veiligheid*

Dank voor het compliment.

#### *Tijdelijke bouwperiode*

Tijdens de faseringen voor de bouw van de verdiepte ligging zijn er tijdelijk geen vluchtstroken langs de omgelegde hoofdrijbanen mogelijk. Verwacht wordt dat dit geen probleem gaat vormen voor het medegebruik van de vluchtstrook richting knooppunt Badhoevedorp door de (H)OV-bussen aangezien in 2017 de A9 richting Haarlem met een extra rijstrook zal zijn uitgebreid waardoor filevorming op de noordelijke rijbaan van de A9 tot het verleden behoort. Voor de zuidelijke rijbaan van de A9 wordt een oplossing gezocht in een omgelegde route van de (H)OV-bussen via de Schipholdraaibrug en de Burgemeester Colijnweg en vandaar via de toerit richting afrit 5. Dit plan wordt momenteel met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amstelveen onderzocht op haalbaarheid. Tenslotte is bij de aanbesteding van de (H)-OV-concessie door de stadsregio Amsterdam in 2016 opgenomen dat de OV-exploitant in zijn aanbieding rekening dient te houden met een beperkt gebruik van de vluchtstroken tijdens de uitvoering van de werkzaamheden tussen 2020 en 2024.

In het contract worden (tijdelijke) fietsvoorzieningen opgenomen voor de Amsterdamseweg en het Kazernepad. De fietsverbinding langs de Keizer Karelweg blijft tijdens de realisatie altijd beschikbaar. Het fietspad via het

tunneltje onder de A9 ter hoogte van het toekomstige viaduct Bovenlandpad is niet beschikbaar, behalve voor voetgangers. Er wordt een alternatieve route ingevoerd via de Keerpuntweg.

Op diverse kruispunten aan de noord- en zuidzijde van de A9 worden aanpassingen uitgevoerd om het verkeer tijdens de realisatie vlot te laten doorstromen via de omleidingsroutes. Het besluit over het wijzigen van de tijdelijke aanpassingen in definitieve aanpassingen ligt bij de gemeente Amstelveen en wordt na de realisatie genomen op basis van het dan geldende inzicht.

In de planning voor de ombouw van de Amstelveenlijn is de realisatie van de ongelijkvloerse kruisingen grotendeels gereed voordat er gestart wordt met de realisatie van de ombouw van de A9. Tussen de projectorganisatie van de Amstelveenlijn, project A9 BAHO en de gemeente Amstelveen is regelmatig uitwisseling om spanning op de planning tijdig te neutraliseren.

*Haltepaar langs de A9 ter hoogte van het KLM hoofdkantoor in Amstelveen*  
Binnen het TB2017 is aan weerszijden van de A9 ter hoogte van het Amsterdamse Bos (iets ten westen van het viaduct over de Landscheidingsvaart/Blekerskade) ruimte voor het realiseren van bushaltes voor het HOV. Realisatie al plaatsvinden bij voldoende reizigerspotentieel. Indien dit het geval is zal Rijkswaterstaat de bushaltes realiseren. De stadsregio Amsterdam plaatst de Abri's en dynamisch reizigersinformatiesystemen.

### **Zienswijze nr. 197**

Inspreker vreest negatieve effecten te ondervinden van de aanpassingen aan de A9, zoals verslechtingen van het leefmilieu in de omgeving van zijn kantoorgebouw, trillinghinder en verkeersoverlast gedurende de uitvoeringswerkzaamheden.

#### *Algemeen*

Inspreker deelt de zorgen over de validiteit van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de Projectnota/MER 2009. Inspreker mist een nadere motivering waarom geen MER hoeft te worden opgesteld.

#### *Verkeersveiligheid*

Inspreker vraagt zich af waarom er geen gebruik wordt gemaakt van recentere referentiecijfers dan de gebruikte cijfers 2009-2013. De beschikbare verkeersveiligheidsonderzoeken gaan niet in op de situatie zoals deze gedurende de uitvoeringsfase is te verwachten. Nader onderzoek is geboden.

#### *Verslechting milieu*

Uit de verschillende akoestische onderzoeken blijkt niet dat ten aanzien van

niet-geluidgevoelige objecten onderzoek is gedaan naar de gecumuleerde geluidsbelasting in de toekomstige plansituatie. Inspreker vreest negatieve effecten voor de kantooromgeving in haar kantoorgebouw en meent dat er nader onderzoek nodig is naar de (gecumuleerde) geluidsbelasting (van tram en omliggend wegennet).

#### *Trillinghinder*

Inspreker merkt op dat in zijn kantoorgebouw trillinggevoelige apparatuur bevindt en dat elk risico op verstoring moet worden uitgesloten. Verzocht wordt om onderzoek te doen naar mogelijke trillinghinder.

#### *Garantie aansluiting nutsvoorzieningen*

Betrokkene vreest hinder te ondervinden in verband met het verleggen van kabels en leidingen. Afsluiting van het kantoorgebouw heeft zeer verstrekende gevolgen en wil graag dat de beschikbaarheid van de nutsvoorzieningen zowel in de uitvoeringsfase als in de definitieve plansituatie te allen tijde is gegarandeerd.

Verder wenst inspreker ten aanzien van de mogelijk optredende schade aan de (kabel)infrastructuur te onderzoeken in hoeverre deze kan worden voorkomen. Een enkele verwijzing naar bestaande nadeelcompensatieregelingen is onvoldoende, meent inspreker.

#### *Ontsluiting tijdens uitvoeringsfase*

Inspreker vreest in de uitvoeringsfase verkeershinder c.q. slechte bereikbaarheid van het gebouw. Uitgangspunt is daarbij dat routes zoveel mogelijk en zo lang mogelijk beschikbaar blijven voor het verkeer. Relevant is dat in het OTB tijdelijke werken binnen het gehele plangebied zijn toegestaan in afwijking van artikel 6, lid 1 van TB 2011. Dit leidt tot rechtsonzekerheid.

Inspreker verzoekt nader onderzoek te verrichten naar de verkeershinder en de eventuele verkeersgevaarlijke situaties als gevolg van een samenloop van de diverse op handen zijnde werkzaamheden. Hij ziet graag verzekerd dat het kantoorgebouw te allen tijde goed bereikbaar is.

Het plan voor de verkeersafwikkeling in de tijdelijke situatie maakt geen onderdeel uit van het TB en wordt te gelegener tijd in overleg met de gemeente opgesteld. Naar verwachting wordt de capaciteit op de route Groenelaan - Laan van Langerhuize - Burgemeester Boersweg vergroot. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een groei van het autoverkeer conform de gehanteerde verkeersmodellen.

#### *Conclusie*

Inspreker wil overleg met Rijkswaterstaat over beperking van de overlast tijdens de bouw, wenst waarborging van de nutsvoorzieningen en het

zoveel mogelijk beperken van de voor de verlegging daarvan te maken kosten.

Inspreker verzoekt het Tracébesluit pas vast te stellen nadat een zorgvuldig onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijke trillinghinder, de verkeersveiligheid, verslechtering van de kantooromgeving en de ontsluiting van het plangebied.

Inspreker geeft in overweging in het tracébesluit vast te leggen ten aanzien van tijdelijke werken en noodzakelijke (verkeers-)maatregelen de belangen van omwonenden nadrukkelijk worden meegenomen dat de beschikbaarheid van haar nutsvoorzieningen is en blijft gegarandeerd en dat in geval de werkzaamheden bij kantoren kunnen leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting op de gevel in de dagperiode, geluidreducerende maatregelen dienen te worden getroffen, danwel dat dergelijke werkzaamheden plaatsvinden buiten kantooruren.

### **Reactie**

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen, mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken.

In het kader van het beperken van overlast door heien en trillingen worden onderzoeken uitgevoerd om te bepalen welke methode de minste overlast veroorzaakt bij het inbrengen van damwanden en heipalen. Deze heiproeven worden gemonitord op geluid en trillingen. In het contract met de aannemer wordt de methode worden voorgeschreven, die het minste overlast veroorzaakt.

Het Bouwbesluit bevat ook voorschriften over trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens worden in het contract met de aannemer eisen gesteld aan onder andere tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot routes. (Bouw)verlichting mag niet storend zijn voor bewoners en gebruikers van omliggende gebouwen en voor weg- en spoorverkeer. Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen. Mocht dit toch optreden, dan moet het direct worden opgeruimd. Tijdelijke voorzieningen worden niet langer dan noodzakelijk gebruikt en verwijderd als deze niet meer nodig zijn. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om materiaal voor omleidingsroutes, bouwborde, tijdelijke bruggen en bouwwegen.

De berekening van het aantal slachtofferongevallen is gebaseerd op ongevalsdata van 2007 t/m 2009 (conform de richtlijn van RWS) en het NRM 2016. Vanaf 2010 is de registratiegraad verslechterd, dus is het niet mogelijk om met recentere ongevalsdata te rekenen. In het verkeersveiligheidsrapport staat in hoofdstuk 4 een algemene toelichting op de verkeersveiligheid over de periode 2009 t/m 2013. Het is niet logisch om die ongevalsdata wel te actualiseren naar 2011 t/m 2015 en de berekeningen op de oude cijfers 2007 t/m 2009 te houden. Dan zitten er helemaal geen overeenkomstige jaren meer in.

Als voorbereiding op het werk wordt een inventarisatie uitgevoerd naar bestaande kabels en leidingen. De kabels en leidingen worden in kaart gebracht en meegegeven aan de aannemer. In contract met de aannemer is opgenomen dat hij de bestaande kabels niet mag raken en met zorg bouwactiviteiten moet uitvoeren in de omgeving.

Rijkswaterstaat bereidt ook verleggingen van kabels en leidingen voor, vooruitlopend op het werk aan de A9. ABN AMRO zal worden ingelicht als dit in de nabijheid is van hun kabels en leidingen.

De gestuurde boring van ABN AMRO wordt ook meegegeven aan de aannemer met eisen met betrekking tot de profielvrije ruimte.

In overleg met de gemeente Amstelveen is de bereikbaarheid van het onderliggend wegennet onderzocht tijdens de realisatie. Daaruit blijkt dat de Burgemeester Boersweg voldoende capaciteit heeft om bij omleidingsroutes het verkeer te faciliteren. Dit geldt niet voor de Laan van Langerhuize. Daar moet de capaciteit tijdelijk worden verhoogd. De bereikbaarheid van Amstelveen wordt tijdens de aanlegfase gemonitord. En de gemeente tegen het einde van de realisatie onderzoeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van Amstelveen te garanderen.

Voor informatie over het MER wordt verwezen naar de passage over de 'Milieueffectrapport en MKBA' in deel 1, paragraaf 15.

Voor de vraag over de uitvoeringsfase wordt verwezen naar de passage over 'De bouw' in deel 1, paragraaf 1.7.

### **Zienswijze nr. 198**

Inspreker meent dat er geen participatie is geweest bij de wijziging van de tunnel naar de verdiepte ligging. Daarnaast meent inspreker dat de kosten hiervan volledig op het Rijk afgewenteld hadden moeten worden en niet op de gemeente. Amstelveen is, aldus inspreker, een van de gemeenten die leeft onder de belasting vanuit de nationale luchthaven qua geluid en ultrafijnstof. Het tunnelplan voorkwam extra belasting van het lokale milieu, meent inspreker. Inspreker maakt zich zorgen over ultra fijnstof/roet van

Schiphol en het cumulatief schadelijke effect voor de volksgezondheid. Dit leidt tot een dreigende overschrijding op termijn van realisatie van het SAA-project van de grenswaarde NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>. en is zodoende strijdig met art. 5.12 e.v. van de Wet milieubeheer.

### **Reactie**

Voor informatie over de tunnel en financiën wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vragen over luchtkwaliteit en Schiphol wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 199**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 184.

### **Reactie**

Zie de reactie op zienswijze nummer 184.

### **Zienswijze nr. 200**

Inspreker is bezorgd over de plannen voor de A9 ter hoogte van de Oostermeerweg. Er is daar veel geluidsoverlast. Er is ter hoogte van dat stuk geen geluidswal of scherm. Met de nieuwe plannen dacht inspreker dat er een scherm zou komen, echter in de plannen is er een heel klein stuk van de A9 welke niet voorzien wordt van een scherm en dat is bij de afrit Ouderkerk ad Amstel. Inspreker vraagt zich af waarom er geen meting wordt gedaan over de geluidsoverlast op dit stukje van de gemeente Amstelveen en waarom worden er geen geluidschermen of andere maatregelen getroffen? Zie afbeelding 2.7 op pagina 51.

Verder maakt inspreker zich zorgen over de geluidsoverlast in het natuurgebied Middenpolder.

### **Reactie**

Bij het TB 2011 eindigt het noordelijke geluidscherm bij km 26,35. Vanuit akoestisch oogpunt is het niet noodzakelijk een scherm te plaatsen tussen km 26,35 en 26,42. Dit was ook als zodanig in het OTB 2016 opgenomen. In het TB 2017 is dit gat in de schermen alsnog gedicht vanuit esthetisch oogpunt.

In TB 2011 en TB 2017 is nadrukkelijk gekozen voor het aanbrengen van groen op de geluidschermen. Alleen bij kruisende infrastructuur zoals op viaducten zal gebruik gemaakt worden van doorzichtige geluidschermen waarop geen groenaanplant mogelijk is.

Het natuurgebied Middelpolder, nabij Amstelveen is geen 'stiltebeleidsgebied'. En hoeft dan ook niet als zodanig beschermt te worden.

### **Zienswijze nr. 201**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 186.

#### **Reactie**

Zienswijze nummer 186 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 186.

### **Zienswijze nr. 202**

Inspreker meent dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zich doof en blind houdt voor de onderstaande argumenten en is reeds zonder akkoord begonnen aan het vernietigen van bomen, groen, opkopen van huizen in een te vroeg stadium, nog voordat 'alles' rond was. Een deel kan nog tegengehouden worden, zegt inspreker, met het geld dat niet meer hoeft te worden uitgegeven – ontwerpers, aannemers, gemeenten, rapporten/adviezen etc. die een deel van het budget zullen krijgen – kunnen de reeds gedane vernielingen zo kwaad en zo goed hersteld worden.

Trage groei Almere doet twijfels rijzen over nut van een tienbaanse A9. De opmerking van wethouder Raat (Amstelveen) dat 'een van de afspraken die wij tijdens de heronderhandelingen maakten, is dat we het niet opnieuw over de nut en noodzaak van het project zouden hebben' spreekt boekdelen.

Inspreker wenst een nieuwe, accurate onderbouwing van cijfers van het project. Voor nadere informatie verwijst inspreker naar:  
<http://www.tbm.tudelft.nl/nl/actueel/laatste-nieuws/artikel/detail/bert-van-wee-in-diverse-media-over-de-verbreding-van-de-a9/>

#### **Reactie**

Met dit tracébesluit 2017 wordt een deel van het tracébesluit 2011 gewijzigd. De wijziging betreft de aanpassing van de tunnel in een verdiepte ligging ter hoogte van Amstelveen. De nut en noodzaakdiscussie heeft eerder plaatsgevonden bij het vaststellen van het Tracébesluit 2011. In het Tracébesluit 2011 is nut en noodzaak onderbouwd. Dit besluit is zoals bekend onherroepelijk. De nut en noodzaak van het project staat nu niet meer ter discussie.

### **Zienswijze nr. 203**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.



#### **Zienswijze nr. 204**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 205**

Tussen de geluidschermen wervelt de lucht omhoog en verdunt de vervuiling vlak naast de weg. Zo wordt slinks de wettelijke norm daar gehaald, maar verder weg is de vervuiling erger geworden.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 206**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

#### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 207**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70 en voegt daaraan toe dat hij het oneens is met het gebruikte rekenmodel voor de fijnstofberekening.

#### **Reactie**

Voor de opmerking over de fijnstofberekening wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

#### **Zienswijze nr. 208**

Inspreker meent dat de open bak-variant onvoorspelbaar is qua geluid en vervuiling.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 209**

Inspreker meent dat de tekeningen niet realistisch zijn omdat op een betonnen overkapping geen bomen van dat formaat kunnen groeien. Er zal geen groen te zien zijn op de overkapping volgens inspreker.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Op de overkappingen wordt voldoende aarde aangebracht om een groene aankleding mogelijk te maken. Bij de soortenkeuze van bomen wordt rekening gehouden met de beperkingen van de ondergrond, zodat ook bomen op de overkapping bij het Oude Dorp kunnen groeien. In verband met de verkeerskundige functie van de overkapping bij het Stadshart zal hier voornamelijk lage beplanting en gras worden aangebracht, in verband met de verkeersveiligheid.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het Tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 210**

Inspreker woont al zijn hele leven op de Meester F.A. van Hallweg. De huidige geluidswal, die ondanks de toezegging dat deze mooi begroeid zou zijn, bestaat aan de zuidzijde nog steeds uit lelijke betonnen bakken, volgens de inspreker.

Nu komt er een, volgens de minister, noodzakelijke verbreding, waardoor de geluidswal van ongeveer 30 meter op ongeveer 12 meter van zijn huis komt te staan. Zijn drie jonge opgroeiende kinderen zullen de consequenties gaan ondervinden van de fijnstofconcentraties die verhoogd zullen zijn bij de monden van de overkappingen. Zijn woning ligt precies tussen de oostelijke en westelijke overkapping. Daarnaast zal al het groen voor zijn woning verdwijnen, voor vier jaar vervangen worden door zeecontainers (op ongeveer tien meter van de voordeur) en om vervolgens tegen een nieuwe nabijgelegen geluidswal aan te kijken zonder (volwassen) begroeiing hiervoor.

Inspreker meent te worden geschaad ten aanzien van:

- Gezondheid
- Luchtkwaliteit

- Uitzicht
- Woongenot
- Recht om gehoord te worden (burgerparticipatie).

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

De schermen ter hoogte van de Van Hallweg worden 5 meter hoog. De schermen worden begroeid met hедера (klimop).

Zie voor antwoord op de overige zienswijzen de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 211**

In 2009 heeft inspreker zijn huis gekocht, mede door toezeggingen dat er een tunnel en een groenstrook zou komen.

Inspreker maakt zich zorgen over de te verwachten negatieve gevolgen voor de gezondheid van de bewoners in de omgeving van deze verbreding; het autoverkeer zal toenemen, evenals de hoeveelheid uitstoot. Verder maakt hij zich zorgen over het ultrafijnstofgehalte door het toenemende luchtverkeer. Inspreker heeft geen vertrouwen in de gebruikte rekenmodellen, die gaan vaak uit van gunstige scenario's. Inspreker adviseert om betere alternatieven voor vervoer te zoeken, die minder schadelijk zijn. Zodat er geen risico voor de volksgezondheid wordt genomen.

### **Reactie**

Naast de wegverbreding wordt er ook geïnvesteerd in vormen van vervoer, zoals OV SAAL en smart mobility.

Het effect van geluidbelasting op de gezondheid treedt met name op bij de verstoring van de slaap. Door te streven naar een binnenwaarde van 38 dB wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt.

Voor informatie over de tunnel wordt verwezen naar de passages over de 'Tunnel' in deel 1, paragraaf 1.1.

Voor de vraag over (ultra)fijnstof, gezondheid en rekenmodellen wordt verwezen naar de passage over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

### **Zienswijze nr. 212**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 184.

### **Reactie**

Zienswijze nummer 184 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 184.

### **Zienswijze nr. 213**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 184.

### **Reactie**

Zienswijze nummer 184 komt qua inhoud en strekking overeen met deze zienswijze. Voor een reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 184.

### **Zienswijze nr. 214**

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 215**

Inspreker meent dat de open bak-variant onvoorspelbaar is qua geluid en vervuiling. Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

De effecten van de verdiepte ligging zijn in beeld gebracht, waarbij rekening is gehouden met de specifieke kenmerken van het ontwerp. Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 216**

Inspreker meent dat het onbegrijpelijk is dat de A9 door Amstelveen blijft lopen terwijl de A9 bij Badhoevedorp is omgeleid.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Omlegging bij Amstelveen is niet aan de orde, vanwege de aanwezige bebouwing.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 217**

Inspreker maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit van Amstelveen. Dit door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en de A9. Dat zal helemaal zo zijn na de verbreding. En meent dat in plaats van het welzijn de economie prevaleert.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Voor meer informatie met betrekking tot luchtkwaliteit en Schiphol wordt verwezen naar de passages over 'Luchtkwaliteit' in deel 1, paragraaf 1.2.

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 218**

Inspreker woont vlakbij de A9. Inspreker maakt zich zorgen over het vernietigen van de begroeiing. Dat zal onoverkomelijk leiden tot meer zicht op de snelweg en meer hinder. Ook spreekt inspreker zijn zorg uit over de geluidwand die geplaatst gaat worden en die dichterbij zijn woning komt te staan dan de huidige, en dat het uitzicht de geluidwand wordt. Een verslechtering van het uitzicht! Inspreker maakt zich ook zorgen over het fijnstof doordat er meer stroken zijn, zal meer verkeer voor deze route kiezen en wordt er meer fijnstof geproduceerd.

Ook maakt inspreker zich zorgen over het Meanderpark. In het park leven verschillende soorten dieren die door de werkzaamheden zullen verdwijnen. Door het kleiner worden van het park zal het woongenot sterk afnemen.

Inspreker merkt op dat 'na lang overleg tussen de overheid en diverse bewoners is een compromis gesloten over het plan. Hierbij hebben beide partijen water bij de wijn moeten doen. Aan dit compromis wordt nu kennelijk geen aandacht meer geschonken en gaat men uit van een plan waarbij dit allemaal niet meer mee telt?'

Ook spreekt inspreker zijn zorg uit over de geplande werkzaamheden voor de komende jaren: dit zal zwaar zijn voor de omwonenden, maar indien dit uiteindelijk een verbetering van de woonomgeving tot gevolg heeft dan is inspreker bereid om dit te dragen.

Echter het nieuwe plan biedt naar zijn mening geen verbetering voor de omwonenden en het lijkt er kennelijk op gericht dat economie en transport de reden zijn van deze aanpassing van de A9 en dat aan alle belangen van omwonenden voorbij wordt gegaan.

Verder maakt inspreker zich zorgen over de waardevermindering van zijn woning.

Inspreker onderschrijft de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

De wegwitbreiding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere heeft als doel de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio te vergroten. Dit is ook in het belang van omwonenden. Aan de gezondheidsbelangen van omwonenden wordt voldaan door het naleven van wet- en regelgeving op dat gebied.

Voor de vraag over natuur wordt verwezen naar de natuurtoets in Bijlage I bij TB 2017.

De schermen worden ter hoogte van de Meander 9 meter hoog. De schermen worden begroeid door klimplanten Hedera.

Zie voor de overige punten de reactie op zienswijze nummer 70.

### **Zienswijze nr. 219 tot en met 405**

Insprekers onderschrijven allen de zienswijze genoemd in nummer 70.

### **Reactie**

Inspreker is het niet eens met de wijzigingen van het tracébesluit zoals verwoord in zienswijze nummer 70. Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze nummer 70.