



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol- Amsterdam-Almere (2017)

Validatie MER

Datum	7 maart 2017
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Project A9 BaHo
Informatie	Gerard Koot
Telefoon	06 51 68 96 42
Fax	-
Uitgevoerd door	Witteveen+Bos
Opmaak	mr. R.H.W.W. Frins, mr. W.J. Maris
Datum	7 maart 2017
Status	Definitief
Versienummer	4.0
Referentie	RW1929-106-240/17-003.824
Goedgekeurd door:	mr. W.J. Maris

paraaf:



Inhoud

1	Inleiding—8
1.1	Tracébesluit wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011—8
1.2	Tracébesluit wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2017—8
2	Planwijziging—10
2.1	Planwijziging—10
3	Effecten van de planwijziging—11
3.1	Verkeer—11
3.1.1	Mobiliteit—11
3.1.2	Bereikbaarheid—11
3.1.3	Betrouwbaarheid—12
3.1.4	Conclusie—12
3.2	Verkeersveiligheid—12
3.2.1	Slachtofferongevallen hoofdwegennet—12
3.2.2	Slachtofferongevallen onderliggend wegennet—13
3.2.3	Conclusie—13
3.3	Geluid—13
3.3.1	Akoestisch onderzoek—13
3.3.2	Conclusie—13
3.4	Luchtkwaliteit—14
3.4.1	Referentiesituatie en plansituatie—14
3.4.2	Conclusie—14
3.5	Externe veiligheid—14
3.5.1	Plaatsgebonden risico en groepsrisico plansituatie—14
3.5.2	Conclusie—15
3.6	Bodem—15
3.6.1	Bodem en waterbodembodem—15
3.6.2	Conclusie—15
3.7	Water—15
3.7.1	Waterhuishouding—15
3.7.2	Conclusie—16
3.8	Natuur—16
3.8.1	Wet natuurbescherming—16
3.8.2	Soorten—16
3.8.3	Houtopstanden—17
3.8.4	Natuurnetwerk Nederland en Weidevogelleefgebied—17
3.8.5	Conclusie—17
3.9	Landschap, cultuurhistorie en ruimte—17
3.9.1	Landschapstype en -structuur—17
3.9.2	Ruimtelijk-visuele kenmerken—17
3.9.3	Cultuurhistorie—17
3.9.4	Ruimte—17
3.10	Archeologie—18
3.10.1	Kern Amstelveen en oevers Amstel—18
3.10.2	Conclusie—19
3.11	Conclusie vergelijking plansituatie met referentiesituatie—19
4	Vergelijking met de autonome situatie—20

1 Inleiding

1.1 Tracébesluit wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011

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

In voorbereiding op het TB SAA 2011 is in mei 2008 de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) afgerond en ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. In vervolg op het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is in 2010 een Aanvullende MER op de Trajectnota/MER fase 2 SAA opgesteld. Deze is ter inzage gelegd bij het Ontwerp-Tracébesluit SAA maart 2011. Hiermee is de m.e.r.-procedure voor het project SAA afgerond.

1.2 Tracébesluit wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2017

Het TB SAA 2011 maakt de verbreding van onder andere de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp mogelijk. Ter hoogte van de bebouwde kom van de gemeente Amstelveen is in het TB SAA 2011 een tunnel opgenomen als onderdeel van die verbreding. Om financiële redenen is het ontwerp voor dit deel van de A9 echter versoerd. De tunnel is daarbij vervangen door een verdiepte ligging over een lengte van circa 1.300 meter. Ter hoogte van het Oude Dorp en ter hoogte van het stadshart komen overkappingen. Voor deze planwijziging is een wijziging van het TB SAA 2011 nodig. Hiervoor is het Tracébesluit wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2017 (hierna: TB SAA 2017) opgesteld.

MER-validatie bij TB SAA 2017

Omdat het TB SAA 2017 geen nieuw project is maar een wijziging van het TB SAA 2011, wordt in dit validatierapport onderzocht of het MER uit 2011 voldoende informatie biedt om ten grondslag te kunnen liggen aan het TB SAA 2017. In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt de planwijziging (de verdiepte ligging) beschreven. In hoofdstuk 3 zijn vervolgens de effecten van de plansituatie, een verdiepte ligging van de A9 te Amstelveen, vergeleken met de effecten van de tunnel (referentiesituatie) voor de MER-thema's verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie, externe veiligheid, bodem, water, natuur, LCR (landschap, cultuurhistorie en ruimte) en archeologie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 gezien hoe de elementen, waarvoor sprake is van een negatief verschil in effecten van de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie, moeten worden beoordeeld in het licht van de autonome situatie. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de volgende vraag beantwoord: geven de uit hoofdstuk 3 volgende verschillen tussen de plansituatie

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

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

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

en de referentiesituatie aanleiding om de keuze voor het alternatief ter hoogte van Amstelveen (de te realiseren verbreding van de A9 naar 2x4 rijstroken) te herzien?

Daarnaast biedt dit rapport ook inhoudelijke achtergrondinformatie voor de toelichting op het TB SAA 2017. De milieuparagraaf in het TB SAA 2017 gaat in op de uitvoerbaarheid van de vast te stellen wijzigingen gelet op relevante wet- en regelgeving. De conclusies in deze notitie zijn gebaseerd op het onderzoek dat in het kader van het TB SAA 2017 is uitgevoerd (en waarvan de resultaten in de toelichting en/of als bijlagen bij de toelichting van het TB SAA 2017 zijn opgenomen).

2 Planwijziging

2.1 Planwijziging

In de referentiesituatie was voorzien in realisatie van een tunnel, bestaande uit 2 buizen met elk 4 rijstroken en een reservering voor een toekomstige extra rijstrook aan de rechterzijde, van circa 1,8 km lengte tussen km 29,4 en km 27,6 voor verkeer richting Badhoevedorp en tussen km 29,5 en km 27,6 voor verkeer richting Almere.

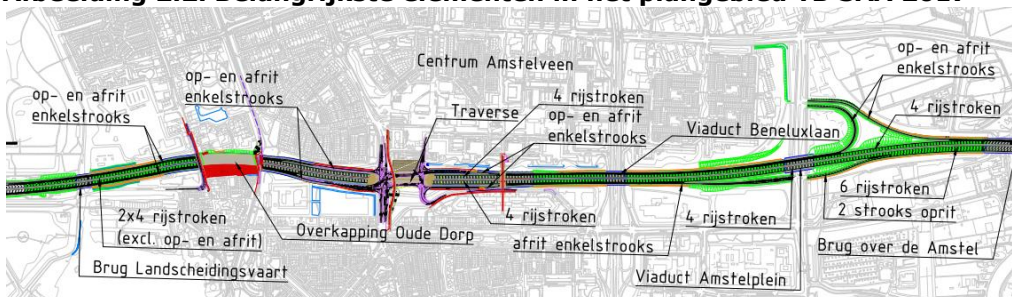
Het TB SAA 2017 maakt het mogelijk de verbreding van de A9 tot 2x4 rijbanen met vluchtstrook ter hoogte van Amstelveen verdiept aan te leggen. Dit is de plansituatie. Het plangebied loopt van km 29,8 tot km 26,1 op de hoofdrijbaan van de A9. De ligging van het plangebied is weergegeven op afbeelding 2.1. De verbrede weg wordt over een lengte van circa 1.300 m verdiept aangelegd. Ter hoogte van het Oude Dorp en ter hoogte van het stadshart (De Traverse) komen overkappingen. Een overzicht van de belangrijkste elementen van de verbreding en verdiepte ligging van de A9 in het plangebied zijn weergegeven in afbeelding 2.2.

De overkappingen ter hoogte van het Oude Dorp en ter hoogte van het stadshart (De Traverse) zijn gemaximaliseerd op een lengte van 249 m. De veiligheidsvoorzieningen die worden getroffen op de hoofdrijbaan corresponderen met deze lengte.

Afbeelding 2.1. Ligging plangebied TB SAA 2017 (groen)



Afbeelding 2.2. Belangrijkste elementen in het plangebied TB SAA 2017



3 Effecten van de planwijziging

In dit hoofdstuk worden de effecten van de planwijziging voor de verschillende onderzoeksthema's samengevat weergegeven. Onderzocht is of de plansituatie met een verdiepte ligging (TB SAA 2017) al dan niet tot gewijzigde effecten leidt ten opzichte van de referentiesituatie met een tunnel (TB SAA 2011). Zowel in het kader van de plansituatie als in het kader van de referentiesituatie gaat het om de effecten in 2030. Afgesloten wordt met de eindconclusie in paragraaf 3.11.

3.1 Verkeer⁴

3.1.1 Mobiliteit

Intensiteiten

De verschillen tussen de plansituatie en de referentiesituatie zijn gering. Dit is te verklaren door het feit dat het aantal rijstroken en dus de capaciteit in beide situaties gelijk is. Op het wegvak A9 tussen Ouderkerk a/d Amstel en Amstelveen is de etmaalintensiteit in de plansituatie wel groter, namelijk circa 20 %. In de plansituatie kan het verkeer rechtstreeks vanaf de A9 de afrit Amstelveen nemen, terwijl in de referentiesituatie dit door de tunnel niet mogelijk is. Het verkeer rijdt in de referentiesituatie namelijk via afrit Ouderkerk a/d Amstel en dan via een parallelweg naar Amstelveen in plaats van via de hoofdrijbaan.

Op het onderliggend wegennet zijn grotere verschillen waarneembaar dan op het hoofdwegennet. Dit is te verklaren door de verschillen in het netwerk in de referentiesituatie en in de plansituatie. Zoals hierboven is benoemd kan het verkeer in de plansituatie bij afrit Ouderkerk a/d Amstel de A9 verlaten, terwijl dit de referentiesituatie niet mogelijk is. Dit zorgt ervoor dat in de plansituatie meer verkeer gebruik maakt van de Burgemeester Boersweg (circa 45 %), Oranjebaan (circa 29 %) en Burgemeester Rijnderslaan (circa 73 %) ten opzichte van de referentiesituatie. Ten opzichte van de autonome situatie zijn er echter nauwelijks verschillen.

Verkeersprestatie

De verkeersprestatie is vergelijkbaar met de referentiesituatie. Op het hoofdwegennet is sprake van een lichte toename van de verkeersprestatie van 0,4 %. Aangezien dit om een kleine toename gaat, is de verwachting dat dit niet tot extra afwikkelingsproblemen leidt.

3.1.2 Bereikbaarheid

NoMo reistijdfactoren

Op de NoMo-trajecten (zie tabel 7.1 van het TB SAA 2017) is de reistijdfactor zowel in de ochtendspits als in de avondspits lager dan de streefwaarde. Zowel in de ochtend- als in de avondspits wordt dan ook voldaan aan de NoMo-streefwaarden. Dit geldt zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie. De verschillen zijn zeer gering voor wat betreft de reistijdfactoren op de NoMo-trajecten. De verandering van tunnel naar verdiepte ligging heeft dan ook niet of nauwelijks impact op de reistijd op het hoofdwegennet in het plangebied.

⁴ Zie TB SAA 2017, toelichting, paragraaf 7.1, p. 81 en 82

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

Benutting (IC-verhoudingen)

In de ochtendspits zijn de verschillen tussen de referentiesituatie en de plansituatie gering. Dit geldt over het algemeen ook voor de avondspits.

Voertuigverliesuren

Het totaal aantal voertuigverliesuren neemt af en is vergelijkbaar met de referentiesituatie. Op het hoofdwegennet is sprake van een lichte afname (-1 %) en op het onderliggende wegennet neemt het aantal voertuigverliesuren met circa 1 % licht toe.

3.1.3 Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid reistijd

De congestielocaties op de A9 noordbaan veranderen in de ochtendspits. In de plansituatie is het knelpunt voor afrit Ouderkerk a/d Amstel in de ochtendspits namelijk minder groot dan in de referentiesituatie. In de avondspits zijn de verschillen kleiner. De congestielocatie ter hoogte van de afrit Amstelveen is in de plansituatie minder ernstig dan in de referentiesituatie. De reistijdfactoren zijn over het algemeen gelijk. Op enkele wegvakken neemt de reistijdfactor met 0,1 toe, maar dat heeft geen substantieel effect op de betrouwbaarheid van de reistijd.

Robuustheid van het netwerk

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

3.1.4 Conclusie

De conclusie voor het thema verkeer is dat er geen relevante verschillen zijn tussen de plansituatie en de referentiesituatie. Er is wel sprake van een toename in verkeersintensiteit op het OWN (bestemmingsverkeer), doordat het verkeer in de plansituatie bij afrit Ouderkerk a/d Amstel de A9 kan verlaten, terwijl dit in de referentiesituatie niet mogelijk is.

3.2 Verkeersveiligheid

3.2.1 Slachtofferongevallen hoofdwegennet

Het aantal slachtofferongevallen op het hoofdwegennet (inclusief onderzoekstraject) neemt in de plansituatie met circa 1,29 % af ten opzichte van de referentiesituatie.⁵

⁵ Bijlage O bij de toelichting van het TB SAA 2107, Verkeersveiligheidseffectbeoordeling, p. 25.

De referentie- en plansituatie hebben ongeveer dezelfde verkeersaantrekkende werking, zoals blijkt uit de verkeersmodelberekeningen. De twee netwerken en de wegtypen zijn namelijk ongeveer gelijk. Ook de gehanteerde risicocijfers in beide situaties zijn gelijk, dus dit levert dan ook een vrijwel gelijk aantal slachtofferongevallen op.⁶

3.2.2 *Slachtofferongevallen onderliggend wegennet*

Het aantal slachtofferongevallen op het onderliggend wegennet is in de referentiesituatie hoger dan in de plansituatie. Dit geldt ook voor het aantal voertuigkilometers dat in de referentiesituatie hoger is dan in de plansituatie, zo blijkt uit het verkeersmodel. De gehanteerde risicocijfers voor de referentiesituatie en de plansituatie zijn gelijk. Het verschil in verkeersprestatie tussen de referentie- en plansituatie kan worden verklaard door het ontbreken van afrit Stadshart in de referentiesituatie. Hierdoor moeten voertuigen extra voertuigkilometers afleggen en is de verkeersprestatie ook hoger.⁷

3.2.3 *Conclusie*

Voor het thema verkeersveiligheid zijn in de plansituatie geen relevante verschillen in effecten ten opzichte van de referentiesituatie.

3.3 **Geluid**

3.3.1 *Akoestisch onderzoek*

In het akoestisch onderzoek voor de plansituatie is ten behoeve van de referentiesituatie uitgegaan van de situatie zoals deze is opgenomen in het geluidregister, dit betekent een tunnel in de A9 ter hoogte van Amstelveen. De akoestische consequentie hiervan is, dat de waarden die zijn vastgesteld ter plaatse van de referentiepunten (GPP's) relatief laag zijn. Daarbij zijn de referentiepunten ter hoogte van de tunnel niet in het geluidregister opgenomen en dienen de referentiepunten en de waarde van het vast te stellen geluidproductieplafond nu nieuw te worden vastgesteld. Hiermee is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van het zwaarste regime. Dit betekent dat langs het deel van de A9 waar in de referentiesituatie een tunnel was geprojecteerd de mogelijkheid onderzocht is om te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB.

In de plansituatie wordt voor 5.497 woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied langs de A9 deze toetswaarde voor de toekomstige geluidsbelasting overschreden wanneer geen maatregelen worden getroffen. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek bij het TB SAA 2017 (bijlagen B t/m G).

Referentiesituatie

In het MER is geconcludeerd dat ter hoogte van de tunnel bij Amstelveen de geluidbelasting afneemt. Omdat toen voorzien was in een Stadsboulevard op het dak van de tunnel, bleef er lokaal wel een geluidbelasting, maar deze zou lager zijn omdat de intensiteit en de maximumsnelheid op deze stadsboulevard lager zijn dan de A9.

3.3.2 *Conclusie*

Voor het thema geluid treden in de plansituatie negatieve effecten op ten opzichte van de referentiesituatie vanwege de toename van de geluidbelasting. Deze negatieve effecten worden echter ondervangen door de voorziene geluidmaatregelen.

⁶ Idem,

⁷ Idem, p. 26.

3.4 Luchtkwaliteit

3.4.1 *Referentiesituatie en plansituatie*

In de referentiesituatie liggen de concentratieniveaus van PM_{2.5}, PM₁₀ en NO₂ ter hoogte van de NSL⁸-toetspunten ruim beneden de grenswaarden zoals neergelegd in Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

Ook in de plansituatie ligt de jaargemiddelde NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentratie ruim onder de grenswaarden op grond van Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de maximale depositie zelfs af. Deze afname wordt veroorzaakt doordat de verhoogde concentraties ter hoogte van tunnelmonden in de plansituatie minder sterk zullen plaatsvinden. Dit omdat de overkappingen korter zijn en er dus minder verkeersemisies worden verzameld en vrijkomen bij de 'overkappingsmonden'.

Toetsing PM_{2.5}

Per 1 januari 2015 dient ook getoetst te worden aan de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie PM_{2.5} (25 µg/m³). Uit de uitgevoerde berekeningen volgt dat deze grenswaarde niet wordt overschreden. De minimale en maximale concentratieniveaus ter hoogte van de NSL-toetspunten zijn weergegeven in onderstaande tabel. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat in de plansituatie wordt voldaan aan de grenswaarde voor PM_{2.5}.

PM_{2.5}-concentraties plansituatie - 2030

	PM_{2.5} - 2030 (jaargemiddelde concentratie, µg/m³)
grenswaarde	25
minimale waarden	11,3
maximale waarden	12,2

3.4.2 *Conclusie*

In de plansituatie nemen de maximale concentraties NO₂- en PM₁₀ af, waardoor in de plansituatie op dit gebied geringe positieve effecten te verwachten zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 *Plaatsgebonden risico en groepsrisico plansituatie*

Voor externe veiligheid is in het kader van het onderzoek⁹ voor het TB SAA 2017 geen vergelijking gemaakt met de referentiesituatie (tunnel). Dit vanwege gewijzigde wetgeving sinds 2010. Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is nu vastgelegd in het zogeheten Basisnet. Het wettelijk kader van het Basisnet, dat op 1 april 2015 in werking is getreden, is vastgelegd in de Wet basisnet en de Regeling basisnet (Rbn, hierin zijn de tabellen Basisnet weg, Basisnet spoor en Basisnet water opgenomen).

Uit voornoemd onderzoek blijkt dat in de plansituatie geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van het PR-plafond, maar dat er wel een (lichte) toename plaatsvindt van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde. Vandaar dat een verantwoording van het groepsrisico is opgesteld, die is opgenomen in bijlage P bij het TB SAA 2017. Uit het MER dat ten behoeve van het TB SAA 2011 is opgesteld volgt

⁸ NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

⁹ Bijlage H bij de toelichting van TB SAA 2017: Externe veiligheid

daarentegen dat in de referentiesituatie sprake is van een sterke daling van het groepsrisico.

3.5.2 Conclusie

Er is sprake van een negatief effect op externe veiligheid in de plansituatie in vergelijking met de referentiesituatie, vanwege de lichte toename van het groepsrisico.

3.6 Bodem

3.6.1 Bodem en waterbodem

Zetting

De ondergrond in het plangebied is zettingsgevoelig. Bij het ontwerp voor de verdiepte ligging is rekening gehouden met deze zettingsgevoeligheid, bijvoorbeeld door de waterkelder te onderheien en door wanden te verankeren. De effecten in de plansituatie zijn daardoor vergelijkbaar met de effecten in de referentiesituatie.

Invloed op bodemopbouw

Door het afgraven van de bodem ten behoeve van de aanleg van de verdiepte ligging van de A9 wordt de bodemopbouw verstoord. Echter, deze verstoring zou ook optreden in de referentiesituatie.

Invloed op landbodem

De gemiddelde bodemkwaliteit varieert van schoon tot klasse industrie. Er zijn plaatselijk sterke verontreinigingen en verdachte locaties aanwezig. Het zijn voornamelijk immobiele verontreinigingen waardoor verplaatsing niet aan de orde is. Als gevolg van de aanleg van de verdiepte ligging wordt een deel van de verontreinigingen verwijderd, waardoor de bodem schoner wordt. In de referentiesituatie was dit ook het geval.

Invloed op grondwaterkwaliteiten waterbodemkwaliteit

Binnen het plangebied zijn geen gevallen van ernstige grondwaterverontreiniging bekend. In het plangebied is één watergang aanwezig waarin sterk verontreinigde waterbodem aanwezig is, deze wordt beoordeeld als nooit-toepasbaar. Zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie zullen weinig ingrepen in de waterbodems plaatsvinden, waardoor de ingrepen nauwelijks invloed hebben op de waterbodemkwaliteit in het plangebied.

3.6.2 Conclusie

Voor het thema bodem (waaronder waterbodem) zijn geen relevante verschillen tussen plansituatie en referentiesituatie.

3.7 Water

3.7.1 Waterhuishouding

Uit het MER dat ten behoeve van het TB SAA 2011 is opgesteld blijkt dat in de referentiesituatie sprake is van een negatief effect op het aspect water. Met name doordat de tunnel met verdiepte ligging verhoudingsgewijs voor een grotere belasting van het oppervlaktewater zorgde.

Er spelen voor wat betreft de waterhuishouding in de plansituatie de volgende aspecten:

- de verbreding van de A9 leidt ten opzichte van de referentiesituatie tot een toename van verhard oppervlak;
- de verdiepte ligging van de A9 doorsnijdt, net als in de referentiesituatie, op enkele plekken de bestaande verbindingen, zoals de spoelleiding tussen het peilgebied Bovenlanden ten zuiden van de A9 en de watergang in het Meanderpark;
- de verbreding en verdieping van de A9 leidt in vergelijking met de referentiesituatie tot een toename van het ruimtegebruik van de weg.

Met behulp van de maatregelen die zijn voorzien in het TB SAA 2017 wordt in de plansituatie het waterhuishoudkundig systeem functioneel hersteld en waar mogelijk versterkt. Hiermee worden negatieve effecten ten aanzien van wateroverlast of wattertekort voorkomen. Concluderend kan worden gesteld dat er geen effecten ten aanzien van de waterhuishouding worden verwacht.

3.7.2 *Conclusie*

De planwijziging leidt voor het thema water niet tot relevante extra effecten. De conclusie is dat er geen relevante verschillen zijn tussen plansituatie en referentiesituatie.

3.8 **Natuur**¹⁰

3.8.1 *Wet natuurbescherming*

Er treden geen (significant) negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden als gevolg van de verdiepte ligging. Er is wel een verschil in methodiek met de referentiesituatie voor het berekenen en beoordelen van stikstofdepositie (daar werd nog uitgegaan van de Natuurbeschermingswet 1998 zoals die gold voor inwerkingtreding van de PAS). Bij toestemmingverlening overeenkomstig artikel 2.7 Besluit natuurbescherming hoeft nu geen ontwikkelingsruimte in het kader van de PAS te worden toegedeeld voor de aanleg van de A9 Amstelveen (artikel 2.12 Besluit natuurbescherming). Een nadere beoordeling van het aspect stikstof kan in de plansituatie buiten beschouwing blijven. Daarnaast is voor projecten die op de prioritaire projectenlijst PAS staan ontwikkelingsruimte gereserveerd. In Bijlage 1 van de Regeling natuurbescherming is een lijst met deze prioritaire projecten opgenomen. De A9 Amstelveen (als onderdeel van het SAA 2011) is een prioritair project.

3.8.2 *Soorten*

Net als in de referentiesituatie wordt in de plansituatie een ontheffing aangevraagd voor gewone dwergvleermuis vanwege overtreding van artikel 3.5 lid 4 van de Wet natuurbescherming. Deze conclusie wijkt, ook na nieuw onderzoek, niet af van hetgeen daarover in het kader van de referentiesituatie is geconcludeerd.

Voor geen van de soorten waar effecten op te verwachten zijn, wordt – mede als gevolg van de te nemen mitigerende maatregelen – afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding. Er geldt geen compensatieopgave. Hoewel de effecten en maatregelen ten dele anders zijn, is deze conclusie niet anders dan in het kader van de referentiesituatie.

¹⁰ Bijlage I bij toelichting TB SAA2 017, Natuurtoets

3.8.3 *Houtopstanden*

Om te voldoen aan de herplantplicht in het kader van de Wet natuurbescherming moet in de plansituatie een oppervlakte van 2,26 hectare bos herplant worden. Doordat daar waar bomen gekapt worden langs de A9, deze ook weer herplant worden, wordt ruimschoots voldaan aan de herplantplicht van 452 bomen ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten van plansituatie en referentiesituatie lopen op dit punt niet uiteen.

3.8.4 *Natuurnetwerk Nederland en Weidevogelleefgebied*

Voor het Tracébesluit is het van belang dat er als gevolg van het project geen ontwikkelingen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of Weidevogelleefgebied plaatsvinden. Daarmee is geen sprake van een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Ten opzichte van de referentiesituatie is er in de plansituatie geen sprake van extra vernietiging van NNN of weidevogelleefgebied.

3.8.5 *Conclusie*

De planwijziging leidt voor het thema natuur niet tot relevante extra effecten. De conclusie is dat er geen relevante verschillen zijn tussen plansituatie en referentiesituatie.

3.9 **Landschap, cultuurhistorie en ruimte**

3.9.1 *Landschapstype en -structuur*

De aanleg van de verdiepte ligging heeft andere gevolgen voor het landschap dan de aanleg van een tunnel. Ter hoogte van het Oude Dorp en het stadshart komen overkappingen te liggen. Ter hoogte van de overkappingen wordt de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit vergroot. Echter, in de referentiesituatie zouden alle structuren terug kunnen worden gebracht, omdat de A9 in een tunnel kwam te liggen. Hierdoor zouden de landschapseenheden ook nog beter verbonden kunnen worden. De beleefde en fysieke kwaliteit van de landschapseenheden en -structuren is daardoor in de plansituatie minder, vanwege het grotendeels blijven bestaan van de A9 als fysieke barrière in het landschap.

3.9.2 *Ruimtelijk-visuele kenmerken*

In de plansituatie verbeteren voor de gebruiker van de A9 de ruimtelijk-visuele kenmerken hiervan ten opzichte van de referentiesituatie, omdat de beleefde kwaliteit behouden blijft in tegenstelling tot de referentiesituatie. In de omgeving zorgt de verbetering van de A9 vooral voor een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie, omdat de beslotenheid van het Oude Dorp wordt aangetast.

3.9.3 *Cultuurhistorie*

De museumspoorlijn die ten oosten van het Oude Dorp ligt moet in de plansituatie worden verlegd. Dit heeft een negatief effect op de historisch-geografische waarden (al zou het verplaatsen van de Amsterdamseweg een groter negatief effect hebben). In de referentiesituatie hoefde de spoorlijn niet te worden verlegd, aangezien hij gewoon over het dak van de tunnel kon doorlopen. Het betreft hier dus een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.

3.9.4 *Ruimte*

De verbreding van de A9 heeft effect op een paar panden in het Oude Dorp. Het pastoriegebouw behorend bij de St. Annakerk moet worden gesloopt voor de uitbreiding van de A9. De rest van de kerk, inclusief de markante toren, kan blijven staan. Aangezien dit pand in de referentiesituatie ook gesloopt zou moeten worden, is het effect neutraal.

In de referentiesituatie was sloop van woningen niet nodig. Het ontwerp van de verdiepte ligging kent een groter ruimtebeslag dan de tunnel, hierdoor moet Middel-dorpstraat 10 t/m 36 (alleen de even nummers) worden gesloopt, evenals Smedemanstraat 2 en 4, en Smedemanplein 5B, en 6 tot en met 8.

Conclusie

De planwijziging leidt voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimte tot negatieve effecten voor de omgeving ten opzichte van de referentiesituatie vanwege het grotendeels blijven bestaan van de A9 als fysieke barrière in het landschap, het moeten verleggen van de tramspoorlijn en het slopen van woningen.

3.10 Archeologie

3.10.1 Kern Amstelveen en oevers Amstel

Historische kern van Amstelveen

De plangrens in dit gebied is uitgebreid in noordelijke richting ten opzichte van de referentiesituatie. Binnen deze uitbreiding dient de intactheid en waarde van het aanwezige AMK-terrein¹¹ onderzocht te worden. Een eerste stap hiertoe is een karterend booronderzoek. Dit onderzoek moet duidelijkheid scheppen over de zones waarbinnen waarderend proefsleuvenonderzoek uitgevoerd zou moeten worden. In het kader van de referentiesituatie is dit al voor een deel van het terrein geadviseerd. Afhankelijk van de resultaten van het proefsleuvenonderzoek is mogelijk nader archeologisch onderzoek (opgraving/begeleiding) aan de orde. Het karterend booronderzoek en waarderend proefsleuvenonderzoek zullen voorafgaand aan de werkzaamheden worden uitgevoerd.

Oevers van de Amstel

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

Dekzandlaag

Verder heeft in de eerder uitgevoerde onderzoeken in het kader van de referentiesituatie, het dekzandoppervlak geen aandacht gekregen. Waarschijnlijk omdat het diepgelegen is (10 tot 11 m -NAP). De nu voorgenomen bodemingrepen zullen in het plangebied (de zone met verdiepte ligging tot 20 m -Mv) dit niveau raken en daarmee dus mogelijke archeologische vindplaatsen verstoren. Het dekzand is grotendeels met veen afgedekt en daardoor is het waarschijnlijk niet geërodeerd door latere wadgeulen. Het dekzand wordt echter als gevolg van de ingrepen slechts over een relatief klein oppervlak beroerd en het uitvoeren van een karterend archeologisch onderzoek naar steentijdvindplaatsen is in de huidige situatie niet uitvoerbaar omdat de huidige A9 op deze locatie ligt. Indien mogelijk, vindt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden archeologische begeleiding plaats.

¹¹ AMK-terrein: gebied van archeologische waarde dat staat aangeduid op de Archeologische Monumentenkaart. AMK-terreinen van archeologische betekenis zijn nog niet gewaardeerd, zodat nog niet bekend is of het hier om behoudenswaardige vindplaatsen gaat.

3.10.2 *Conclusie*

De planwijziging leidt voor het thema archeologie niet tot verschillen in effecten ten opzichte van de referentiesituatie.

3.11 **Conclusie vergelijking plansituatie met referentiesituatie**

De conclusie is dat de wijzigingen in het kader van de plansituatie niet leiden tot relevante verschillen in milieueffecten ten opzichte van de referentiesituatie voor de aspecten verkeer, verkeersveiligheid, bodem en water, natuur en archeologie. Voor de aspecten geluid, externe veiligheid, landschap, cultuurhistorie en ruimte is sprake van negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het aspect luchtkwaliteit is sprake van een licht positief effect.

4 Vergelijking met de autonome situatie

Voor de leefbaarheidsaspecten geluid en luchtkwaliteit, en voor het aspect landschap, is sprake van positieve effecten ten opzichte van de autonome situatie, de situatie als geen plan (tunnel of verdiepte ligging) zou worden uitgevoerd.

Ten aanzien van geluid bestaat dit effect eruit dat na realisering van de verdiepte ligging met de getroffen geluidmaatregelen de geluidbelasting ter plaatse in de toekomstige projectsituatie afneemt. In het akoestisch onderzoek voor TB SAA 2017 is beoordeeld wat de effecten van het project zijn op de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie (peiljaar 2010)¹². Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen in de toekomstige projectsituatie afneemt. De afname varieert van 0 tot meer dan 10 dB. De afname wordt gerealiseerd na de toepassing van het definitieve pakket aan geluidmaatregelen.

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.

Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn ten opzichte van de autonome situatie positieve effecten te verwachten van de verdiepte ligging. 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.

¹² De conclusies zijn ook opgenomen in de toelichting van het TB SAA 2017: paragraaf 2.1.3, p. 46

5 Slotconclusie

De voor de plansituatie 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 tussen de referentiesituatie en de plansituatie. 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.

De conclusies voor deze verschillende aspecten uit het MER voor project SAA (dat betrekking had op het gehele plangebied van TB SAA 2011) veranderen niet door de verdiepte ligging. Het MER kan ten grondslag worden gelegd aan het TB SAA 2017.