



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere 2017

Voortoets

Datum	24 februari 2017
Status	Definitief
Versie	3.0

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Informatie	Gerard Koot
Telefoon	06 51 68 96 42
Fax	-
Uitgevoerd door	Witteveen+Bos
Opmaak	mr. W.J. Maris
Datum	24 februari 2017
Status	Definitief
Versienummer	3.0
Referentie	RW1929-106-246/17-002.735
Goedgekeurd door:	mr. W.J. Maris

paraaf:



Inhoud

1	Inleiding—6
1.1	Probleemschets—6
1.2	Doelstelling—7
1.3	Leeswijzer—7
2	Situatiebeschrijving—8
2.1	Huidige situatie—8
2.2	TB SAA 2011—8
2.3	Referentiesituatie—10
2.4	Plansituatie—10
3	Wettelijk kader—11
3.1	Wet natuurbescherming - gebiedsbescherming—11
	Programma aanpak stikstof—11
4	Wet natuurbescherming - gebiedsbescherming—13
4.1	Ligging van Natura 2000-gebieden—13
4.2	Natura 2000—13
5	Afbakening van effecttypen—15
6	Effectbepaling en effectbeoordeling—18
6.1	Verstoring door geluid—18
6.1.1	Methode—18
6.1.2	Effectbepaling—18
6.1.3	Conclusie geluid—19
6.2	Vermesting en verzuring—19
6.2.1	Methode—19
6.2.2	Effectbepaling—20
6.2.3	Conclusie stikstof—20
6.3	Conclusie effectbepaling—21
7	Cumulatieve effecten—22
8	Conclusie Voortoets—23
9	Literatuurlijst—24
Bijlage A	20 %-Verschilplots verkeersintensiteiten—25

1 Inleiding

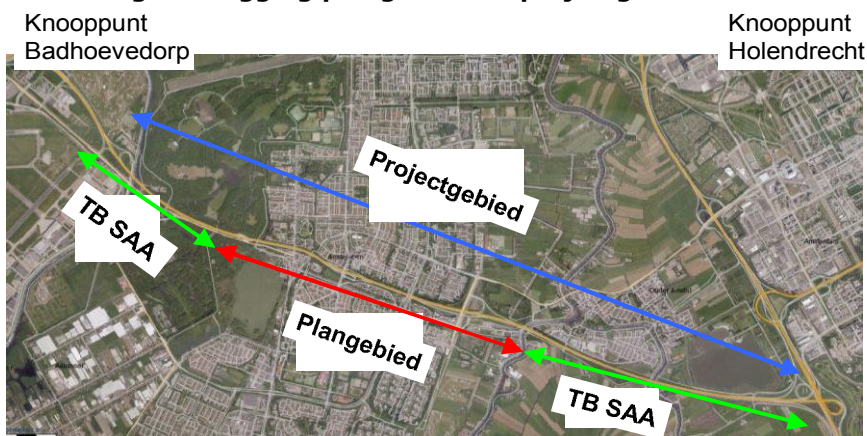
1.1 Probleemschets

Het project A9 Amstelveen maakt deel uit van het programma Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). Het programma heeft als doelstelling de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten. Het tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 voorziet erin om de bereikbaarheid tussen de corridor Schiphol-Almere te verbeteren. Het tracébesluit is onherroepelijk geworden op 4 januari 2012. Voor de praktische uitvoerbaarheid is het programma opgesplitst in een vijftal deelprojecten. Dit project richt zich op de A9 ter hoogte van Amstelveen gelegen tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht.

De A9 Amstelveen fungeert als belangrijke schakel in de corridor Schiphol-Almere. Het wegdeel biedt aansluiting op zowel de A2 als de A4 en fungeert als omleidingsroute voor de A10. Gegeven deze functies en verwachte toename van de verkeersintensiteiten is uitbreiding van de capaciteit op dit wegdeel nodig. In het tracébesluit van 21 maart 2011 is het alternatief van een tunnel ter hoogte van Amstelveen uitgewerkt. Vanwege financiële en marktontwikkelingen kan de gemeente Amstelveen de voor de tunnel benodigde financiële bijdrage aan de tunnel niet leveren. De voorkeur gaat nu uit naar een verdiepte ligging van de A9 ter hoogte van Amstelveen, over een lengte van circa 1.300 meter. Ter hoogte van het Oude Dorp en ter hoogte van het stadshart komt een overkapping. Om deze planwijziging juridisch te borgen is een wijziging van het oorspronkelijke tracébesluit nodig. Voor de A9 ter hoogte van Amstelveen wordt daarom een nieuw (wijzigings-) tracébesluit vastgesteld. In het kader van dit (wijzigings-) tracébesluit is onderliggende Voortoets opgesteld.

In afbeelding 1.1 is het plangebied weergegeven. Dit is het gebied waarop het wijzigings-tracébesluit betrekking heeft. De scope van het wijzigings-tracébesluit betreft nadrukkelijk het **plangebied** en niet het **projectgebied**. Het projectgebied betreft het gehele deelgebied van de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht. Het plangebied loopt van km 26.0 tot km 29.8. Het projectgebied loopt van km 22.1 tot km 32.6. De effecten van het nieuwe ontwerp worden in deze Voortoets bepaald en getoetst aan het wettelijke kader van de Wet natuurbescherming - gebiedsbescherming (Wnb-gebiedsbescherming).

Afbeelding 1.1. Ligging plangebied en projectgebied



1.2 Doelstelling

Voor het TB moeten de effecten op wettelijk beschermde natuurwaarden bepaald worden, waaronder de beschermde waarden van de Wnb. Onderdeel daarvan is dat moet worden onderzocht of er sprake is van verslechtering/significante verstoring van habitats of soorten conform artikel 2.8 Wnb. Alle benodigde informatie voor het B is in deze onderliggende Voortoets terug te vinden. De Voortoets is een bijlage bij het TB A9 Amstelveen. De belangrijkste uitgangspunten, resultaten en conclusies zijn beknopt in het TB overgenomen.

1.3 Leeswijzer

Na de inleiding over het project in hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie en het plan nader toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt het wettelijk kader voor Wnb-gebiedsbescherming gegeven, inclusief het wettelijk kader voor stikstofdepositie. De ligging en doelen van de relevante natuurgebieden wordt gepresenteerd in hoofdstuk 4, waarna in hoofdstuk 5 een effectafbakening wordt gegeven. In hoofdstuk 6 volgt de effectbepaling en de effectbeoordeling. Cumulatie wordt behandeld in hoofdstuk 7, waarna in hoofdstuk 8 de conclusie volgt.

2 Situatiebeschrijving

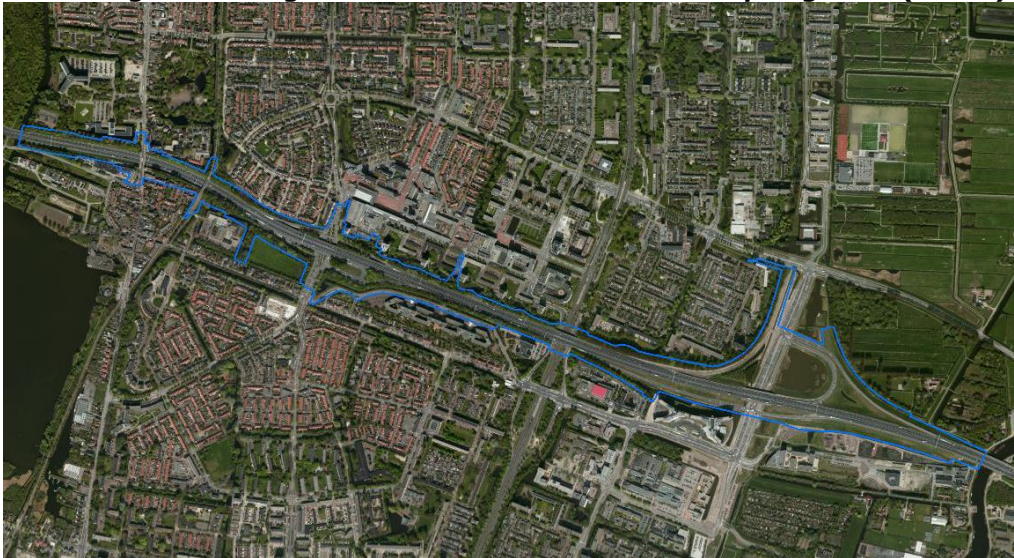
2.1 Huidige situatie

De A9 doorsnijdt in de huidige situatie de stadskern van Amstelveen. De noordelijke en zuidelijke stadsdelen zijn via de A9 momenteel bereikbaar via twee afritten, afrit 5 Amstelveen en afrit 4 Ouderkerk aan de Amstel. De noordelijke en zuidelijke stadsdelen zijn verbonden door middel van onderdoorgangen onder de A9. Ten aanzien van de bereikbaarheid vormen de Keizer Karelweg, Beneluxbaan (inclusief sneltram), Burgemeester Boersweg en Amsterdamseweg de belangrijkste verbindingen.

De gebieden aan weerszijden van de snelweg A9 zijn voornamelijk ingevuld door bebouwing. De noordzijde kenmerkt zich vooral door woningbouw. De zuidzijde kenmerkt zich vooral door kantoorhuisvesting, met in het bijzonder het voormalige en nieuwe hoofdkantoor van KPMG.

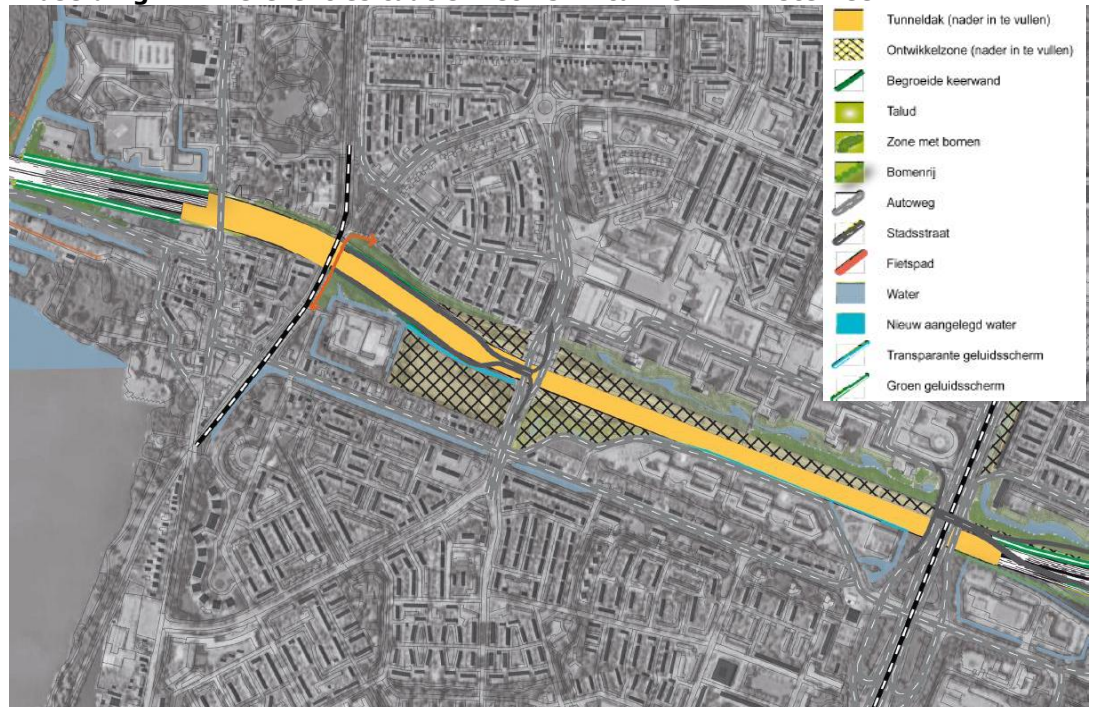
De huidige inpassing van de A9 in het landschap kenmerkt zich door veel groen. Voor het watersysteem in Amstelveen heeft de snelweg A9 een regulerende werking, in het bijzonder voor de peilvakken ten noorden en zuiden van de snelweg.

Afbeelding 2.1. Huidige situatie A9 Amstelveen binnen plangebied (blauw)



2.2 TB SAA 2011

In het TB SAA 2011 is vastgelegd dat de tunnel verdiept wordt aangelegd, met het dak van de tunnel op maaiveld. Op het dak van de tunnel komt groen met daartussen een stadsstraat ter vervanging van de huidige aansluiting Amstelveen Centrum. Alle lokale verbindingen in Amstelveen tussen de Amsterdamseweg en Beneluxbaan gaan over het tunneldak heen (zie afbeelding 2.2).

Afbeelding 2.2. Referentiesituatie met A9 in tunnel in Amstelveen

Het uitgangspunt voor de plansituatie is dat de weg niet geheel overdekt in een tunnel komt te liggen, maar wel verdiept. Daarbij worden er twee overkappingen (Oude Dorp en De Traverse) en een overbrugging (Bovenlandpad) over de snelweg gerealiseerd (zie afbeelding 2.3). Bij het Oude Dorp komt een overkapping over de snelweg te liggen. Zowel de Amsterdamseweg als de museumspoorlijn komen op deze overkapping te liggen. De tweede overkapping (De Traverse) wordt ter hoogte van de Keizer Karelweg gerealiseerd. Bij de Keizer Karelweg ligt in de huidige situatie een verkeersplein. Dit verkeersplein moet weer terug worden gebracht op de nieuw aan te leggen overkapping. Tenslotte is ter hoogte van het Meanderpark een fietsverbinding (het Bovenlandpad) tussen de noord- en zuidzijde van de A9 aanwezig, welke in de huidige situatie onder de snelweg doorloopt. Als de A9 verdiept komt te liggen komt het Bovenlandpad in de vorm van een brug over de snelweg heen te liggen.

Afbeelding 2.3. Plansituatie met verdiepte ligging A9 in Amstelveen



2.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie voor de Voortoets betreft de huidige situatie. Alleen ten aanzien van modelonderzoek t.b.v. eventuele stikstofberekeningen voor de Voortoets wordt de autonome situatie van het planjaar (de peiljaren 2024 en 2030) gebruikt als referentie om het projecteffect mee te bepalen.

2.4 Plansituatie

Planeffecten worden in principe onderzocht voor het jaar waarin het planeffect het grootst is. Meestal is dat 1 jaar na openstelling (2024), maar het kan ook 10 jaar na openstelling (2033) zijn. Planeffecten worden onderzocht door de referentiesituatie en de plansituatie voor dat jaar met elkaar te vergelijken.

3 Wettelijk kader

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt onder andere de voormalige Natuurbeschermingswet 1998. De bescherming van Natura 2000-gebieden is vastgelegd in Hoofdstuk 2 van de Wnb. Hierna wordt dit hoofdstuk en de daaruit volgende toetsing toegelicht.

3.1 Wet natuurbescherming - gebiedsbescherming

In hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming zijn de bepalingen voor wat betreft gebiedsbescherming vastgelegd. De regels hebben als doel het beschermen en in stand houden van natuurgebieden met bijzondere of kwetsbare waarden. Hiermee zijn internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn (VR) en Habitatrichtlijn (HR), maar ook verdragen als bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar (Wetlands) in nationale regelgeving verankerd. Elk Natura 2000-gebied wordt aangewezen door middel van een aanwijzingsbesluit. In dit besluit wordt, behalve onder andere de ligging van het gebied, vastgesteld welke natuurwaarden in dat gebied beschermd zijn, de zogeheten instandhoudingsdoelen.

Nederland past een vergunningstelsel toe bij de bescherming van Natura 2000-gebieden. De vergunningplicht van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming is niet van toepassing op handelingen waarop het tracébesluit betrekking heeft. De toetsing van de effecten op Natura 2000-gebieden maakt onderdeel uit van de integrale besluitvorming over het tracébesluit. Hierbij gaat het erom dat wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming. Dat wil zeggen dat het tracébesluit niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken leidt dan wel, indien dit wel het geval is, dat wordt voldaan aan de ADC-criteria (artikel 13 lid 7 en lid 8 Tracéwet). In de praktijk zijn de eisen aan deze besluitvorming dezelfde als in het kader van de vergunningplicht. Vaststelling van het Tracébesluit geschiedt door de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M).

Effecten op Natura 2000-gebieden worden beoordeeld aan de hand van de instandhoudingsdoelen die in de aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden zijn vastgesteld. Instandhoudingsdoelen betreffen zowel habitattypen als habitat- en vogelsoorten. De beoordeling start met een zogeheten Voortoets. Alleen als in een Voortoets significante effecten niet uitgesloten kunnen worden is een passende beoordeling noodzakelijk. In het geval de passende beoordeling niet de zekerheid verschaft dat er geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied, moet de vergunning, c.q. de instemming, worden geweigerd, tenzij aan de 'ADC-criteria' voldaan wordt. Dit betekent dat er geen alternatieven zijn, er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en dat door compensatie de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk gewaarborgd blijft.

De Wet natuurbescherming kent geen beschermingsregime meer voor Beschermd Natuurmonumenten. Beschermd Natuurmonumenten die in Natura 2000-gebieden liggen worden via dat Natura 2000-regime reeds beschermd. Los liggende Beschermd Natuurmonumenten zijn niet meer beschermd.

Programma aanpak stikstof

Artikel 1.13 van de Wet natuurbescherming vormt de grondslag voor de verbinding tussen de Wet en het Programma Aanpak Stikstof (PAS). In het Besluit Natuurbescherming zijn de regels met betrekking tot het PAS in relatie tot de Wet natuurbe-

scherming beschreven (hoofdstuk 2). Op 1 juli 2015 is het eerste PAS in werking getreden (Besluit van de Staatssecretaris van Economische Zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu van 10 juni 2015, nr. DGAN-NB/15076652 houdende vaststelling van het programma aanpak stikstof (Inwerkingtredingsbesluit programma aanpak stikstof), Stcrt 2015, 18411). Sindsdien wordt het PAS periodiek gewijzigd. Het PAS steunt op twee pijlers om de doelen van Natura 2000-gebieden zeker te stellen: daling van stikstofdepositie en ecologische herstelmaatregelen. Als gevolg van de daling van de stikstofdepositie en de in het programma opgenomen herstelmaatregelen kunnen in en rondom de Natura 2000-gebieden economische activiteiten worden toegelaten die stikstofdepositie veroorzaken. Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. De totale hoeveelheid stikstofdepositie die voor de groei van bestaande activiteiten en nieuwe economische ontwikkelingen beschikbaar is, is de zogenoemde 'depositie-ruimte'. Hiervan kan een gedeelte in de vorm van 'ontwikkelingsruimte' worden toegewezen aan nieuwe activiteiten. Voor projecten op de prioritaire projectenlijst is ontwikkelingsruimte gereserveerd. Prioritaire projecten zijn projecten van aantoonbaar nationaal of provinciaal maatschappelijk belang. In de bijlage van de Regeling natuurbescherming is een lijst met deze prioritaire projecten opgenomen. Voor de bepaling van de benodigde hoeveelheid ontwikkelingsruimte is rekening gehouden met de specifieke projectkenmerken van een project. De A9 Amstelveen (als onderdeel van het SAA 2011) is een prioritair project.

Het PAS is, inclusief de ontwikkelingsruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van beschermde soorten niet zal aantasten. Deze onderbouwing vindt plaats op basis van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen.

In het kader van het PAS is een prognose gemaakt van de ontwikkeling van de stikstofdepositie in de periode van zes jaar waarvoor het programma wordt vastgesteld en voor de lange termijn tot 2030. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie daaruit is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie en het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. In juridische zin komt Natura 2000 voort uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. Elk Natura 2000-gebied wordt aangewezen door middel van een aanwijzingsbesluit. In dit besluit wordt, behalve onder andere de ligging van het gebied, vastgesteld welke natuurwaarden in dat gebied beschermd zijn, de zogeheten instandhoudingsdoelen.

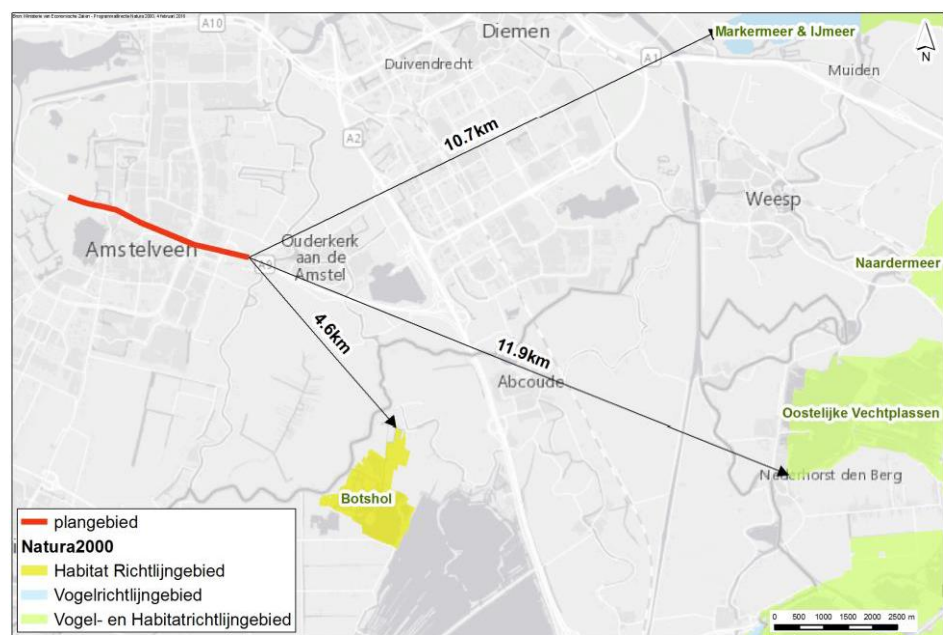
4 Wet natuurbescherming - gebiedsbescherming

4.1 Ligging van Natura 2000-gebieden

Binnen het plangebied liggen geen beschermde gebieden in het kader van de Wnb (Natura 2000-gebieden). In afbeelding 4.1 is de ligging en de begrenzing van de meest nabijgelegen Wnb-gebieden ten opzichte van de A9 Amstelveen weergegeven. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Botshol op 4,6 km afstand vanaf het plangebied. Op grotere afstand zijn de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer (10,5 km) en Oostelijke Vechtplassen (11,0 km) gelegen.

Uit de effectafbakening (hoofdstuk 5) en effectbeschrijving (paragrafen 6.1 en 6.2) blijkt dat alleen het gebied Botshol binnen het studiegebied voor de relevante effecten liggen. Dit gebied wordt daarom hierna kort toegelicht.

Afbeelding 4.1. Ligging en afstand (hemelsbreed) van het plangebied tot Natura 2000-gebieden in de omgeving



4.2 Natura 2000

Botshol

Het gebied Botshol is op 4 juli 2013 door de staatssecretaris van EZ definitief aangewezen als Natura 2000-gebied [lit. 1.]. Het ontwerpbeheerplan 2016-2022 voor dit gebied heeft vanaf half april 2016 ter inzage gelegen [lit. 2.].

Gebiedsbeschrijving

De Botshol is een oud laagveenverlandingsgebied met een belangrijk areaal water. In het zuiden liggen twee vrij grote plassen, de Grote en Kleine Weijs, die zijn ontstaan als gevolg van te intensieve vervening. Botshol is een gevarieerd laagveengebied dat onder licht brakke invloed staat. De rest van het gebied kent een klassiek

verveningspatroon met dichtgegroeide petgaten en sloten. De vegetatie bestaat hoofdzakelijk uit rietland, bos en struweel. De ruigten, Galigaanvegetatie en kranswierbegroeiingen zijn internationaal van belang. De opbouw van het gebied uit verschillende vegetatiestructuurcomponenten en een laagveenpolder is verantwoordelijk voor een rijke vogelstand. Door de vormingsgeschiedenis van het oorspronkelijke veen is het gebied steeds beïnvloed geweest door een hoge basenrijkdom, terwijl de verlanding na de vervening in enigszins brak water heeft plaatsgevonden. Na maatregelen hebben kranswierwateren zich goed hersteld [lit. 3.].

Instandhoudingsdoelen

Tabel 4.1 bevat de instandhoudingsdoelen die voor het Natura 2000-gebied Botshol zijn opgesteld [lit.1.].

Tabel 4.1. Instandhoudingsdoelen Botshol

Code	Habitattypen	SVI Landelijk	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
H3140	kranswierwateren	--	=	=	
H3150	meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	-	=	=	
H6430A	ruigten en zomen (moeras-spirea)	+	=	=	
H7140B	overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	-	>	>	
H7210	*galigaanmoerassen	-	>	=	
H91D0	*hoogveenbossen	-	=	=	
	habitatsoorten				
H1149	kleine modderkruiper	+	=	=	=
H1318	meervleermuis	-	=	=	=

SVI landelijk = Landelijke Staat van Instandhouding (-- zeer ongunstig; - matig ongunstig, + gunstig)

Doelst. Opp.vl. = Doelstelling oppervlak

Doelst. Kwal. = Doelstelling kwaliteit

Doelst. Pop. = Doelstelling populatie

= Behoudsdoelstelling

> Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling

* Prioritair habitatype. Typen natuurlijke habitats, die gevaar lopen te verdwijnen en voor welke in-standhouding de Europese Gemeenschap een bijzondere verantwoordelijkheid draagt, omdat een belangrijk deel van hun natuurlijke verspreidingsgebied op Europees grondgebied ligt.

5 Afbakening van effecttypen

Als gevolg van de werkzaamheden aan de A9 Amstelveen kunnen zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase effecten optreden op beschermde gebieden en (beschermde) soorten. De gebruiksfase gaat in wanneer de weg daadwerkelijk weer in gebruik wordt genomen. De effectenindicator van het Ministerie van EZ [lit. 4.] is geraadpleegd om te verkennen welke mogelijk schadelijke effecten er als gevolg van de realisatie kunnen optreden. Op basis hiervan heeft een verdere effectafbakening plaatsgevonden waarin is beschreven welke effecttypen voor de beoordeling in het kader van dit project relevant zijn.

Oppervlakteverlies en versnippering

In de aanlegfase kan oppervlakteverlies van beschermde natuurwaarden optreden als gevolg van de aanlegwerkzaamheden van het geplande tracé. Wanneer hierdoor het leefgebied van beschermde soorten uiteenvalt in meerdere, kleinere geïsoleerde leefgebieden is sprake van versnippering. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt hemelsbreed echter op 4,6 km van het plangebied voor de A9 (zie afbeelding 4.1). Van ruimtelijke effecten, zoals vernietiging of versnippering, binnen Natura 2000-gebieden is dus geen sprake.

Verstoring door geluid

Aanlegfase

Geluidsverstoring leidt tot schrik- en vluchtreacties bij aanwezige dieren, wat kan leiden tot het tijdelijk of zelfs geheel verlaten van leefgebied. Dit kan vervolgens negatieve effecten hebben op het broedsucces en de populatiedynamiek. In de aanlegfase kan directe geluidsverstoring optreden door gebruik van zwaar materieel in het plangebied en met name bij heiwerkzaamheden, waarbij de slagen voor impulsen met hoge geluidsbelasting kunnen zorgen. Tevens kan door het tijdelijk verwijderen van geluidschermen de geluidbelasting van verkeer op de omgeving toenemen. Verstoring door geluid in de aanlegfase is alleen relevant in de direct omgeving van het plangebied. Daarbij kan de toename van de geluidsbelasting door heiwerkzaamheden tot op meer dan een kilometer afstand merkbaar zijn. Verstoring door geluid op meer dan 4,6 km afstand als gevolg van werkzaamheden ter plaatse van het plangebied is, met inachtneming van de tussenliggende bebouwing en infrastructuur en het huidige gebruik van de A9, uitgesloten.

Extra verkeersbewegingen op het omliggende wegennet als gevolg van een toename door bouwverkeer kunnen echter ook leiden tot een toename aan geluidsbelasting verder van het plangebied. Voor habitat- en vogelsoorten is echter pas sprake van een merkbare (meer dan 1 dB¹) geluidstoename bij een verkeerstoename van meer dan 20 % [lit. 5.]. Omdat het bouwverkeer gebruik zal maken van de bestaande snelwegen en provinciale wegen, waarop in de huidige situatie al sprake is van een hoge verkeersintensiteit (tienduizenden voertuigen per etmaal) zal alleen door extra bouwverkeer geen 20 % toename optreden. Effecten als gevolg van verstoring in de aanlegfase zijn daarom uitgesloten.

¹ Voor mensen geldt dat een toename van minder dan 1 dB onhoorbaar is. Voor zoogdieren wordt van een vergelijkbare gevoeligheid uitgegaan, maar het gehoor van de meeste vogels is vaak minder goed ontwikkeld dan dat van zoogdieren, inclusief de mens. Geluidstoenames van minder dan 1 dB worden daarom als verwaarloosbaar beschouwd.

Gebruiksfas

De wegverbreding kan leiden tot een toename van verkeer op het aangrenzende wegennet. Als gevolg van verkeerstoename neemt de geluidsbelasting op de omgeving toe, wat niet alleen op de aanwezige soorten in het plangebied, maar ook op gebieden en soorten langs het aangrenzende wegennet een verstoring tot gevolg kan hebben.

Door een toename van meer dan 20 % motorvoertuigen per etmaal kunnen voor fauna merkbare veranderingen optreden in geluidsbelasting. Als gevolg van het gewijzigde plan ter plaatse van de A9 Amstelveen zijn er aanzienlijke veranderingen in verkeersintensiteit op het aansluitende wegennet te verwachten. Daar waar Natura 2000-gebieden nabij wegen met grote verkeerstoenames liggen, kan een toename van de geluidsbelasting binnen het gebied optreden. Hierdoor kunnen habitat- of vogelsoorten waarvoor een instandhoudingsdoel geldt binnen een gebied verstoring ondervinden. Verstoring door geluid is daarom een relevant effecttype in de gebruiksfase.

Verstoring door licht

Afhankelijk van de intensiteit van de verlichting, kunnen negatieve effecten optreden op lichtgevoelige soorten. Dieren raken verstoord in hun gedrag of ontwijken hierdoor een gebied in zijn geheel. Lichtverstoring treedt op in de aanlegfase als bouwlicht gericht is op het leefgebied van lichtgevoelige soorten in de directe omgeving van het plangebied. Afhankelijk van de inrichting kan ook verstoring door licht optreden in de gebruiksfase. Met betrekking tot de mate van wegverlichting in de gebruiksfase is sprake van een afname ten opzichte van de huidige situatie omdat de weg deels overdekt wordt en verdiept komt te liggen. Veranderingen in de verlichting zijn echter alleen relevant in de directe omgeving van het plangebied. Effecten van verstoring door licht op Natura 2000-gebieden zijn vanwege de grote afstand tot het plangebied en de tussenliggende infrastructuur en bebouwing uitgesloten.

Verstoring door trilling

Negatieve effecten door trilling kunnen optreden als gevolg van gebruik van groot materieel, waaronder heilinstallaties, tijdens de aanlegfase. Trillingen kunnen negatieve effecten opleveren waardoor soorten hun verblijfplaats of leefgebied (tijdelijk) verlaten. In zijn algemeenheid geldt dat trillingseffecten lokaal optreden en alleen effecten in de directe omgeving (50 m) van de bron veroorzaken. Trillingsverstoring treedt niet op afstanden groter dan 50 m. Verstoring door trilling is daarom niet relevant voor de Natura 2000-gebieden, die liggen namelijk afstanden van enkele kilometers.

Visuele verstoring

Visuele verstoring ontstaat door de aanwezigheid van bewegende objecten (personen, materieel, autoverkeer). Dit wordt gezien als dynamische verstoring. Er kan tevens sprake zijn van statische verstoring, in de vorm van de aanwezigheid van permanente objecten, die bijvoorbeeld het zicht blokkeren. Visuele verstoring is alleen aan de orde in de directe omgeving van het plangebied. Vanwege de grote afstand tot het plangebied zijn effecten als gevolg van visuele verstoring op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Vermesting en verzuring

Aanlegfase

Door inzet van materieel en lokaal werkverkeer kan sprake zijn van een tijdelijke toename van stikstofemissie. Toenames in stikstofemissies leiden tot een grotere atmosferische stikstofdepositie, wat resulteert in een extra opname van stikstof door de vegetatie. Dit kan vermesting tot gevolg hebben of tot een verhoogde omzetting van stikstofverbindingen leiden waarbij verzuring optreedt.

Zowel ter plaatse van het plangebied als daarbuiten is in de aanlegfase sprake van de inzet van groot materieel en bouwverkeer. Het project A9 ligt echter in een dichtbevolkt gebied waar de verkeersintensiteit op de huidige wegen al hoog ligt en waar sprake is van hoge depositiewaarden. Vanwege de hoge verkeersintensiteit op het aangrenzende wegennet zijn de effecten van de tijdelijke inmenging van bouwverkeer gerelateerd aan de A9, op de lokale en regionale wegen, bovendien gering ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Daarnaast zal deze tijdelijke bijdrage minder groot zijn dan de (berekende) bijdrage in de gebruiksfase. Voor de gevolgen van verzuring en vermesting in de aanlegfase wordt daarom verwezen naar de effectafbakening in het kader van de gebruiksfase.

Gebruiksfase

De aanpassing van de A9 heeft behalve ter plaatse van het plangebied zelf ook invloed op de verkeersstromen op het aansluitende wegennet. Daar waar als gevolg van het project A9 sprake is van een verhoging van de verkeersintensiteit, leiden de toenames in verkeer tot een toename van stikstofemissies. Een toename van stikstofemissies kan leiden tot verzuring en vermesting, met mogelijk negatieve gevolgen voor stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden langs het wegennet. De reikwijdte van deze effecten als gevolg van de verkeerstoenames op het nieuwe tracé en het aansluitende wegennet zullen vastgesteld worden in de effectbeschrijving.

(Geo)hydrologische effecten

Als gevolg van graafwerkzaamheden, bemaling en afwatering kan als gevolg van de aanleg van de A9 sprake zijn van hydrologische effecten. Hierdoor kunnen effecten als verdroging, vernatting of veranderingen in de stroomsnelheid van oppervlaktewateren optreden. Er worden echter geen of enkel zeer beperkte effecten op stijghoogte, kwel en grondwaterkwaliteit verwacht. Bovendien zijn eventueel beperkte effecten alleen relevant in de directe omgeving van het plangebied. Effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van veranderingen in de hydrologische omstandigheden zijn daarom uitgesloten.

6 Effectbepaling en effectbeoordeling

In de effectafbakening is vastgesteld dat effecten kunnen optreden als gevolg van stikstofdepositie en als gevolg van verstoring door geluid. In de gebruiksfase kunnen effecten optreden als gevolg van verkeerstoenames op het nieuwe tracé en het aansluitende wegennet. Deze verkeerstoenames kunnen leiden tot effecten van vermessing en verzuring en tot verstoring als gevolg van geluidstoename. In deze paragraaf wordt de reikwijdte van deze effecttypen vastgesteld.

6.1 Verstoring door geluid

6.1.1 *Methode*

Afbakening onderzoeksgebied geluid

Alvorens de effecten van verstoring door geluid op natuur door de ingebruikname van de A9 te kunnen bepalen, moet in beeld gebracht worden waar als gevolg van het project een toename in verkeersintensiteit optreedt. Evenals voor stikstof zijn op basis van de verkeerscijfers de veranderingen in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie en de plansituatie vastgesteld. Het uitgangspunt bij de beoordeling van het te onderzoeken netwerkeffect voor geluid is dat het verkeer op hoofdwegen en onderliggende wegen door het project met niet meer dan 20 % mag toenemen. Voor deze afbakening is het jaar 2033 gebruikt, wanneer de verkeerstoename het grootst is. Wanneer de verkeersgroei als gevolg van het project in het zichtjaar 2033 (10 jaar na openstelling²) ten opzichte van de autonome situatie in datzelfde jaar beneden de 20 % blijft, is er sprake van een verwaarloosbare toename (minder dan 1 dB) van het geluid als gevolg van het project.

Geluidbepaling

Op basis van modelberekeningen voor geluid is met vuistregels aan te geven op welke afstand de geluidsverandering als gevolg van het plan of project optreedt, en hoe groot het effect is. Dosis-effect relaties van geluidverstoring op broedvogels zijn goed onderzocht, waaruit blijkt dat de aantallen broedparen negatief worden beïnvloed bij 42 dB (soorten van gesloten vegetaties) en 47 dB (soorten van open vegetaties) [lit. 8 en 9.].

Middels een model zijn de afstanden van deze contouren tot de weg voor verschillende verkeersintensiteiten en wegtypen bepaald. Daarbij is ook de verkeersintensiteit vermeerderd met 20 %, corresponderend met een toename in geluid van ongeveer 1 dB, berekend. Zo kan het effect van een toename van 1 dB op de contourafstanden in een natuurgebied eenvoudig worden ingeschat. Hierbij is uitgegaan van een tussenliggend bodemtype dat voornamelijk zacht is (grasland).

6.1.2 *Effectbepaling*

In bijlage A zijn de wegen aangegeven waarop sprake is van een verkeerstoename van meer dan 20 % bij verschillende etmaalintensiteiten als gevolg van het project A9 Amstelveen.

² Er wordt een blijvende toename van verkeer verwacht met een steeds verdere toename van geluidsbelasting. 2033 als zichtjaar is daarmee een worst-case scenario om vast te stellen of er effecten van toenames in geluidsbelasting zullen optreden.

De weg (het wegdeel) met meer dan 20 % verkeerstoename welke het dichtst bij een Natura 2000-gebied ligt is het deel van de A9 op de brug boven de Amstel. Dit wegdeel ligt op 4,1 km ten opzichte van Natura 2000-gebied Botshol. De intensiteit op het betreffende wegdeel ligt onder de 60000 mvt/etmaal. De 42 dB-contour ligt bij een weg met een intensiteit van 60000 mvt/etmaal op 600-650 m afstand vanaf de weg. Bij een 20 % toename verschuift de contour ongeveer 60 m, naar 660 - 710 m afstand. De verschuiving van de 47 dB-contour valt hier nog binnen, want de hogere geluidsintensiteiten liggen vanzelfsprekend dicht bij de weg. De verschuiving van de geluidscontouren blijft daarmee ruim buiten het Natura 2000-gebied Botshol, en zal hierbinnen niet tot een extra geluidbelasting leiden. Er is daarom geen sprake van een verschuiving van de kritische contouren voor broedvogels en andere diersoorten binnen Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanpassing aan de A9 Amstelveen. Significant negatieve effecten als gevolg van een verstoring door geluid tijdens de gebruiksfase zijn uitgesloten, er hoeft geen effectbeoordeling plaats te vinden.

6.1.3 *Conclusie geluid*

Er is geen sprake van een verschuiving van de kritische contouren voor broedvogels en andere diersoorten binnen Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanpassing aan de A9 Amstelveen. (Significant) negatieve effecten als gevolg van een verstoring door geluid tijdens de gebruiksfase zijn uitgesloten.

6.2 **Vermesting en verzuring**

6.2.1 *Methode*

Afbakening onderzoeksgebied stikstofdepositie

Om het studiegebied voor de reikwijdte van de effecten van stikstofdepositie op natuur door het gebruik van de A9 te kunnen bepalen, is in beeld gebracht waar als gevolg van het project een toename in verkeersintensiteit optreedt. Voor het hoofd wegennet (HWN) zijn de verrijkte verkeerscijfers Nederlands Regionaal Model West (NRM-West) 2016 gebruikt. De referentiesituatie is het TB SAA 2011. De plansituatie bestaat uit het TB SAA 2011 en het nieuwe wegontwerp voor het TB voor de verdiepte ligging. Er is uitgegaan van het scenario Hoog voor het NRM 2016, wat gebruikelijk is in de TB fase. Dit wordt gedaan om bij verkeer en milieu de worst case effecten in beeld te brengen om het ontwerp zo robuust mogelijk te maken. De afbakening van het studiegebied (de reikwijdte) voor stikstof heeft plaatsgevonden voor het jaar met de grootste toename in verkeersintensiteit waarvoor gegevens beschikbaar zijn, 2030.

De netwerkabakening is voorgeschreven en toegelicht in de Regeling natuurbescherming³. Samengevat wordt het onderzoeksgebied voor Natura 2000-gebieden op basis van de netwerkabakening beperkt tot gebieden in de nabijheid van:

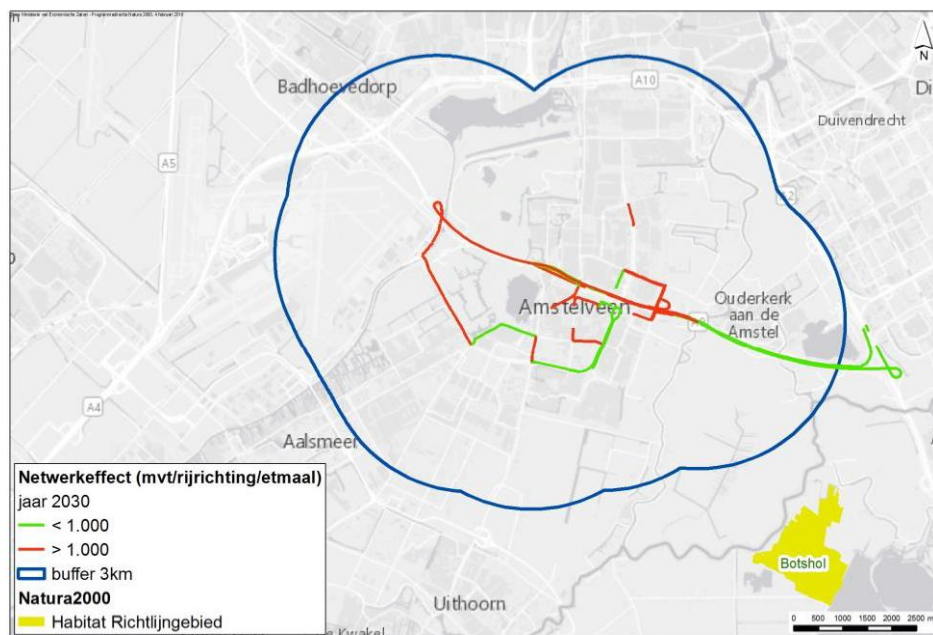
- de wegvakken in het plangebied;
- het gebied dat zich uitstrekt van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op het wegvak waar het project of de andere handeling betrekking op heeft;
- aanvullend de wegvakken (HWN en OVN) waar de *toename* van de weekdaggemiddelde verkeersintensiteit als gevolg van het project tenminste 1.000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting bedraagt.

³ Regeling natuurbescherming van de Staatssecretaris van Economische Zaken van 16 oktober 2016, nummer 16153443

Voor prioritaire projecten en andere handelingen ten aanzien van een hoofdweg (een auto- of autosnelweg van nationaal belang) is een afstandsgrenswaarde van 3 km van toepassing⁴ rondom bovenstaande netwerkabakening. Het project A9 is opgenomen op deze prioritaire projectenlijst inzake het PAS [lit. 7.].

De afbakening van het onderzoeksgebied in de voorgaande alinea leidt tot het in afbeelding 5.2 weergegeven onderzoeksgebied. Binnen dit onderzoeksgebied liggen geen Natura 2000-gebieden.

Afbeelding 5.2. Onderzoeksgebied stikstofdepositie



6.2.2 Effectbepaling

De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden met voor stikstofgevoelige natuur liggen op grote afstand van de A9. Hieruit volgt dat bij toestemmingverlening overeenkomstig artikel 2.7 Besluit natuurbescherming geen ontwikkelingsruimte hoeft te worden toegedeeld voor de aanleg van A9 (artikel 2.12 Besluit natuurbescherming). Een nadere beoordeling van het aspect stikstof kan buiten beschouwing blijven.

6.2.3 Conclusie stikstof

Bij toestemmingverlening overeenkomstig artikel 2.7 Besluit natuurbescherming hoeft geen ontwikkelingsruimte te worden toegedeeld voor de aanleg van A9 (artikel 2.12 Besluit natuurbescherming). Een nadere beoordeling van het aspect stikstof kan buiten beschouwing blijven.

⁴ Artikel 2.12, Besluit natuurbescherming

6.3 Conclusie effectbepaling

Op basis van de effectafbakening in hoofdstuk 5 is vastgesteld dat de enige relevante effecttypen in het kader van de Wnb - gebiedsbescherming vermeting en verzuuring en verstoring door geluid zijn. In de voorgaande paragrafen is de reikwijdte en/of invloed van deze relevante effecttypen bepaald. Bij toestemmingverlening overeenkomstig artikel 2.7 Besluit natuurbescherming hoeft geen ontwikkelingsruimte te worden toegedeeld voor de aanleg van A9 (artikel 2.12 Besluit natuurbescherming). Een nadere beoordeling van het aspect stikstof kan daarmee buiten beschouwing blijven. Het project A9 Amstelveen heeft daarnaast geen andere effecten tot gevolg in het Natura 2000-gebied Botshol.

7 Cumulatieve effecten

In deze Voortoets is onderzocht of het project A9 Amstelveen mogelijk schadelijke gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. De gevolgen moeten worden beoordeeld in samenhang met andere plannen en projecten (cumulatie effecten). Op grond van voorgaande effectbepaling is echter geconcludeerd dat als gevolg van het project A9 Amstelveen geen negatieve effecten optreden of dat er geen ontwikkelingsruimte voor hoeft te worden toebedeeld. Er is daardoor geen sprake van een rest effect waarmee gecumuleerd moet worden⁵.

⁵ Zie de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State, d.d. 4 november 2009, zaaknummer: 200900764/1/H1. In rechtsoverweging 2.8.3 geeft de Afdeling aan dat een beoordeling van cumulatieve effecten buiten beschouwing kan blijven, indien geen sprake is van significante negatieve effecten voor het van belang zijnde Natura 2000-gebied.

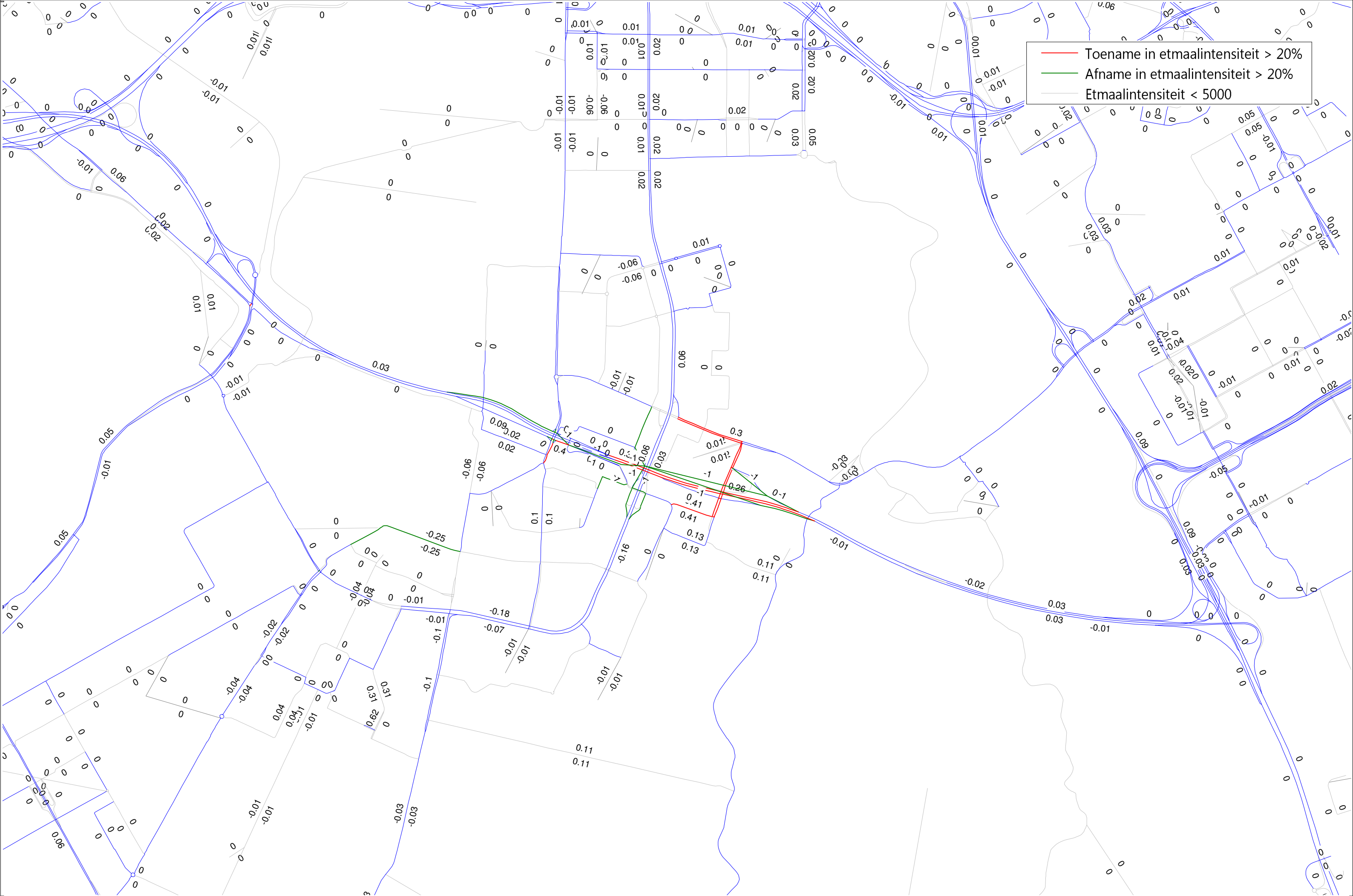
8 Conclusie Voortoets

Het project A9 Amstelveen leidt niet tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden, en behoeft geen toebedeling van ontwikkelingsruimte voor stikstof. Mitigerende of compenserende maatregelen zijn daarom niet aan de orde. Het TB is op dit punt uitvoerbaar.

9 Literatuurlijst

1. Aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied Botshol. Ministerie van Economische Zaken, 4 juli 2013.
2. Ontwerpbeheerplan 2016-2022 N2000-gebied Botshol. Provincie Utrecht, januari 2016.
3. Gebiedendatabase Natura 2000. Ministerie van Economische Zaken. <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/> (geraadpleegd augustus 2015).
4. Effectenindicator Natura 2000. Ministerie van Economische Zaken. <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator.aspx?subj=effectenmatrix> (geraadpleegd augustus 2015).
5. De Blauwe, B. (2006). Onderzoek naar de impact van de EU-Richtlijn 'Omgevingsgeluid' op te nemen maatregelen inzake 'Wegverkeersgeluid' in Vlaanderen. Promotor prof.ir. E. De Winne, Universiteit Gent, Faculteit Ingenieurswetenschappen.
6. Prioritaire Projectenlijst. Bijlage bij de Ministeriële Regeling Programmatische Aanpak Stikstof, 17 juni 2015.
7. Reijnen, M.J.S.M. & R.P.B. Foppen, 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels. IBN-rapport 91/1 (hoofdrapport) en 91/2 (opzet en methoden). DLO Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek. Leersum.
8. Reijnen, M.J.S.M., Veenbaas, G. & R.P.B. Foppen, 1992. Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties. Rapport Rijkswaterstaat-DWW en DLO Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek. Leersum.

Bijlage A 20 %-Verschilplots verkeersintensiteiten



Verschillen in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



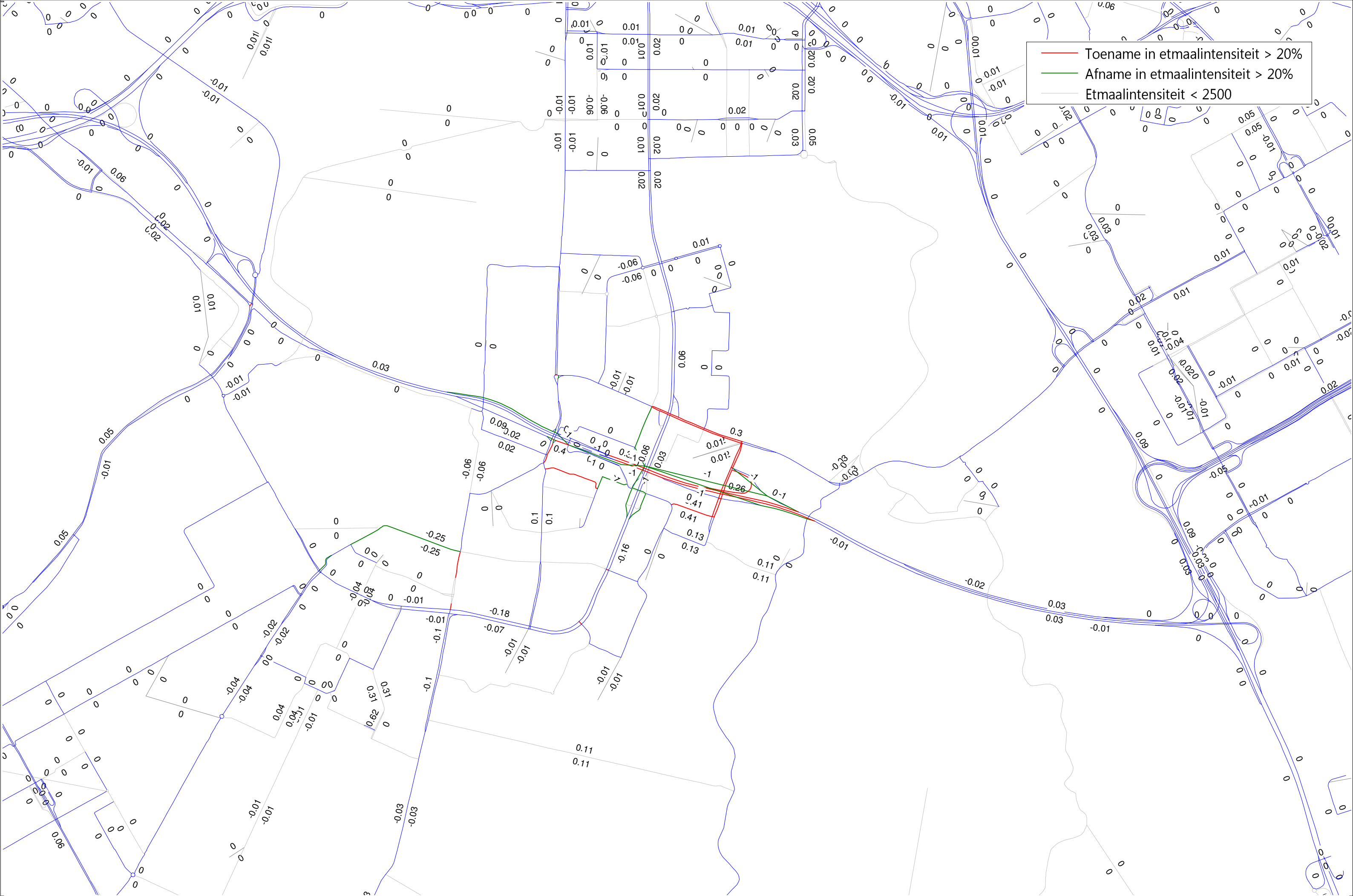
- Toename in etmaalintensiteit > 20%
- Afname in etmaalintensiteit > 20%
- Etmaalintensiteit < 500

Versillen in etmaalintensiteiten 20%, OVN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016

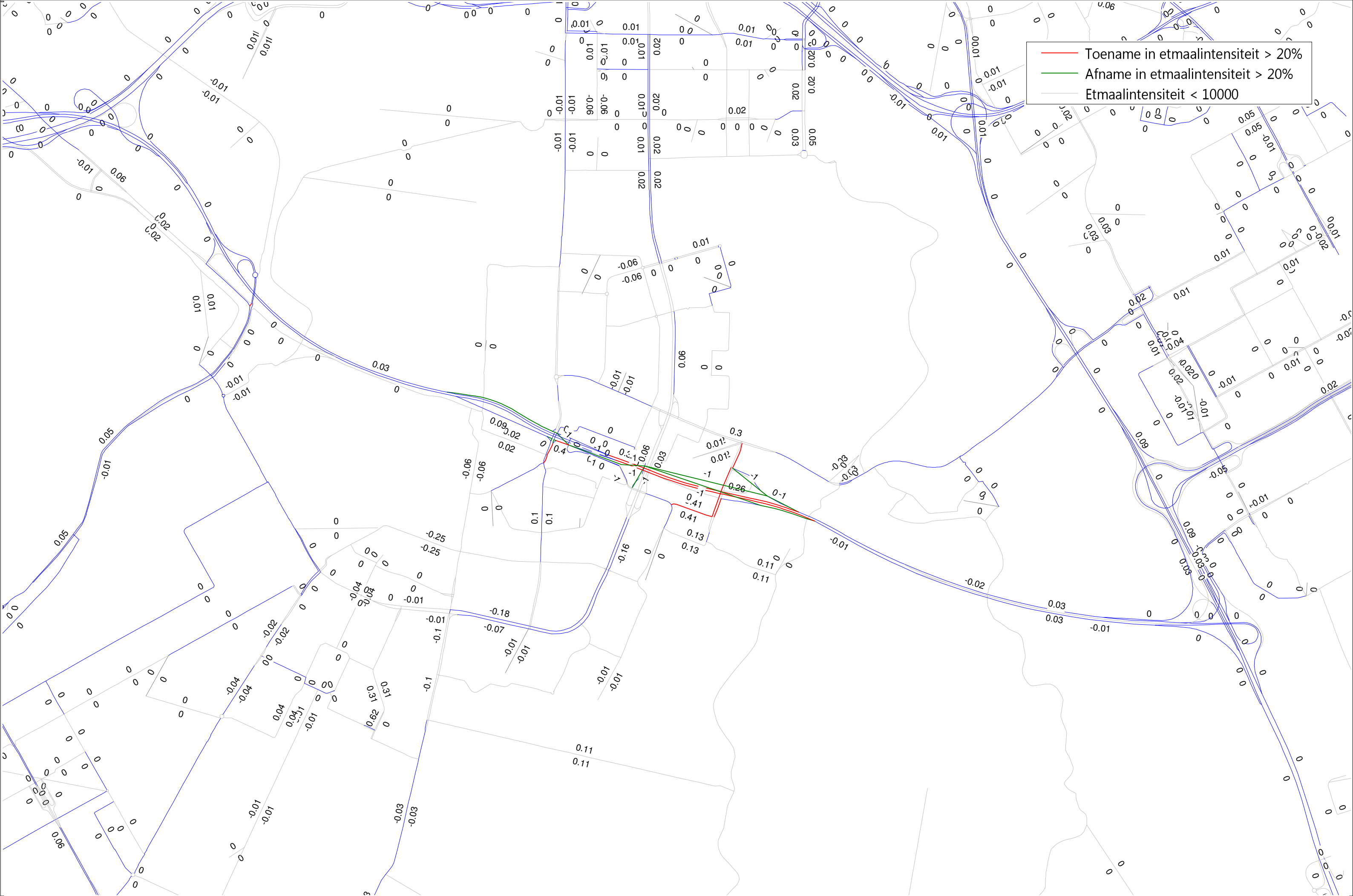


- Toename in etmaalintensiteit > 20%
- Afname in etmaalintensiteit > 20%
- Etmaalintensiteit < 1000

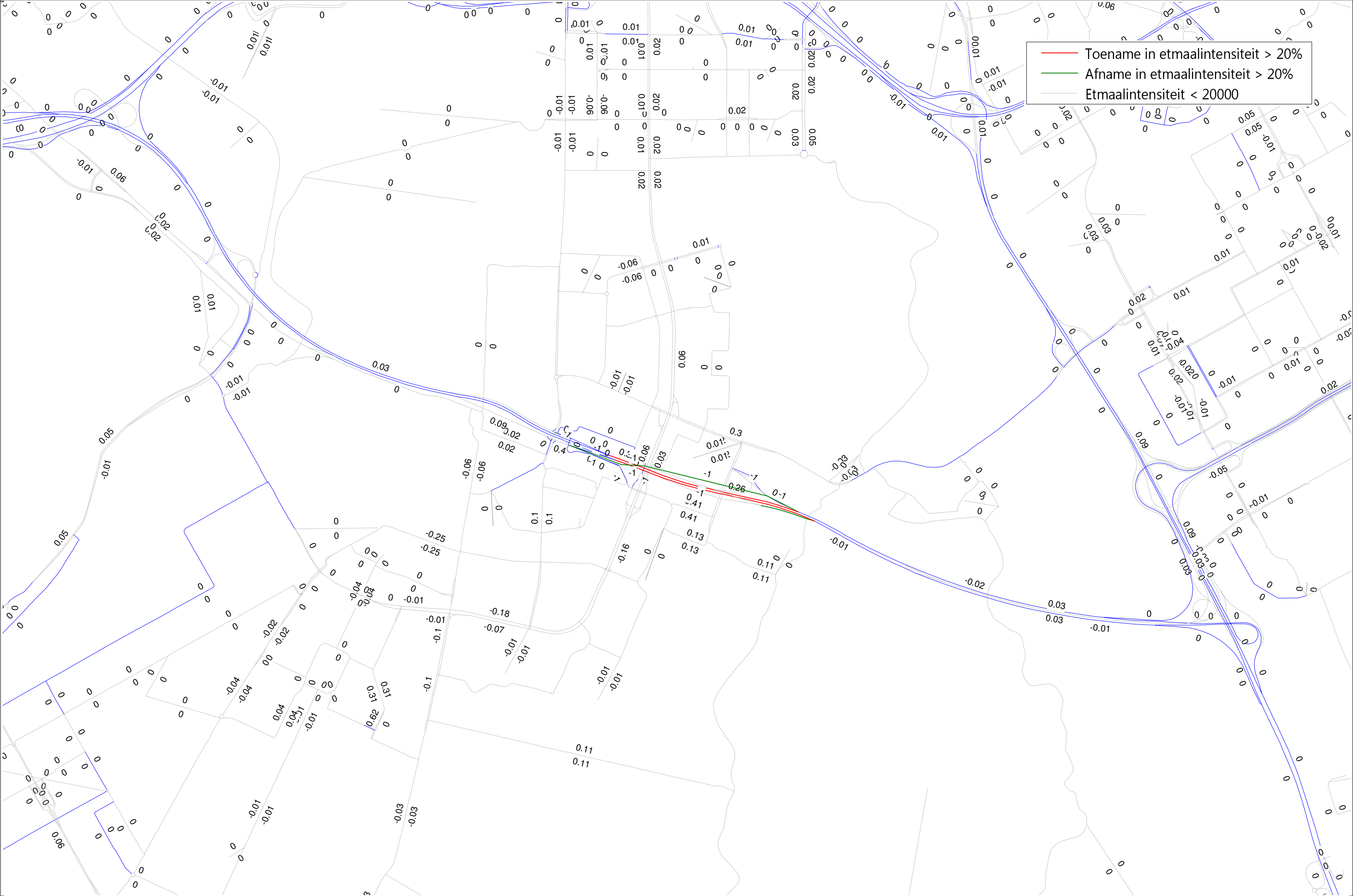
Versillen in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



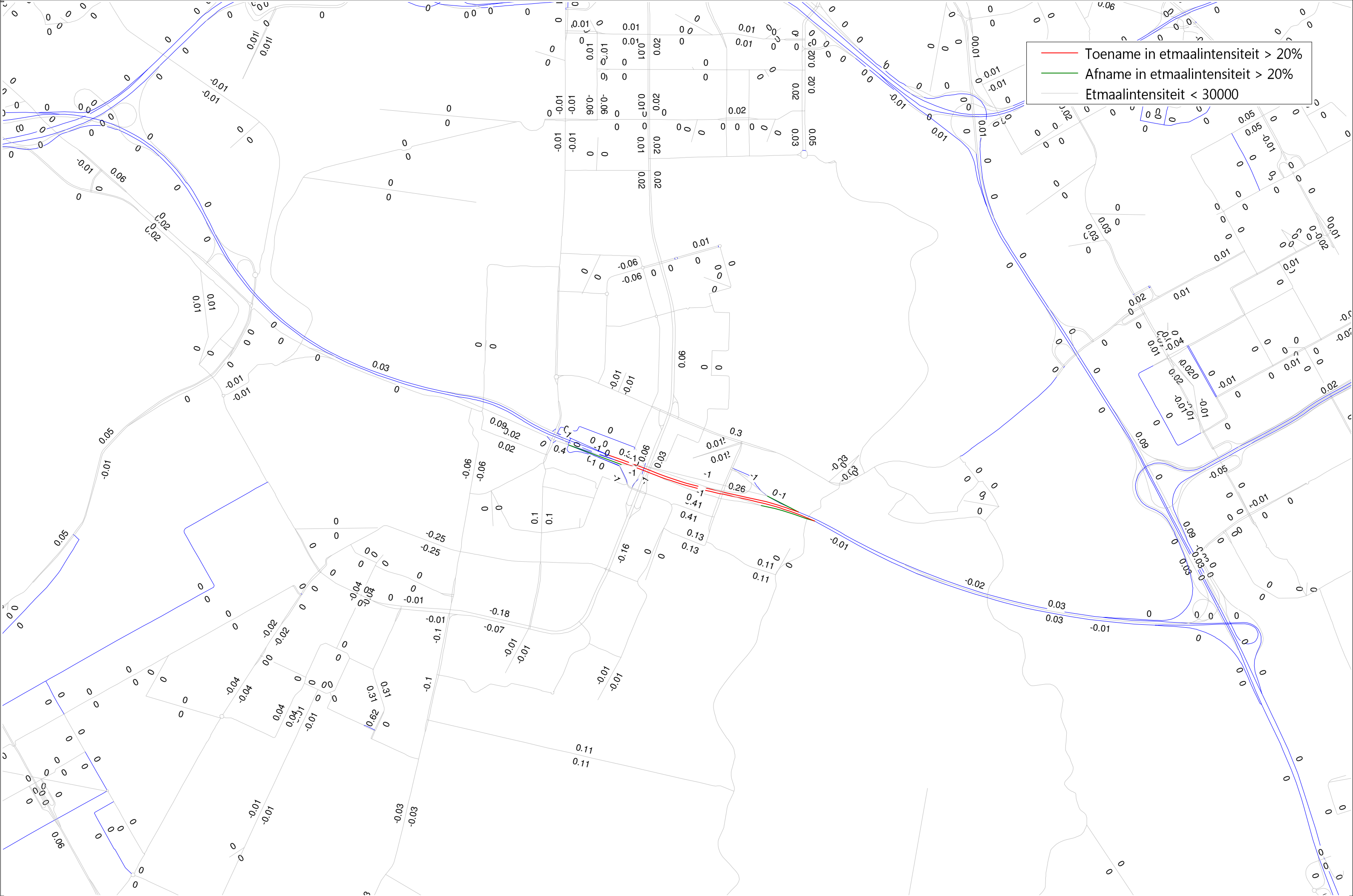
Verscheiden in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



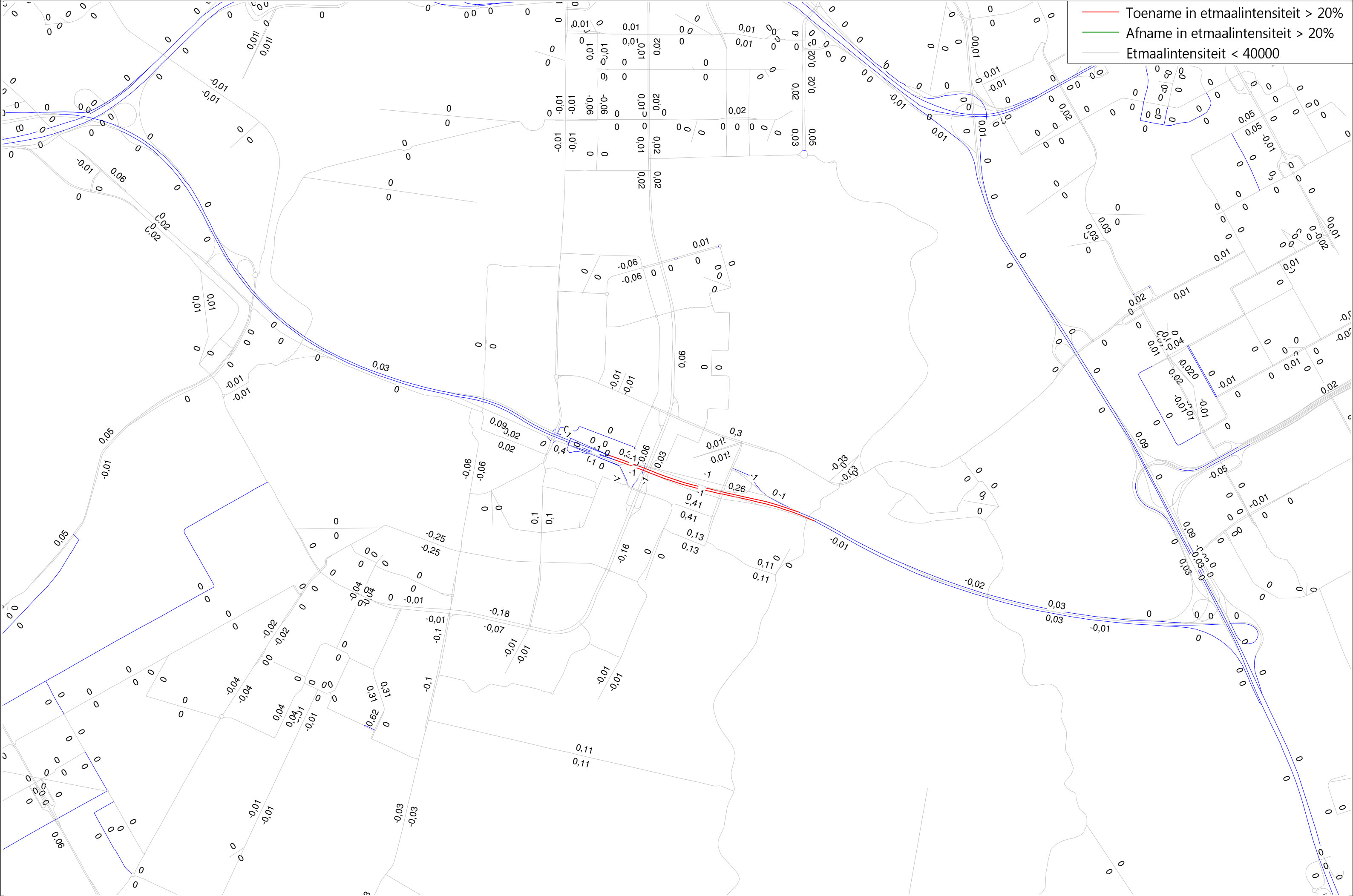
Verschillen in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



Verschillen in etmaalintensiteiten 20%, OVN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016

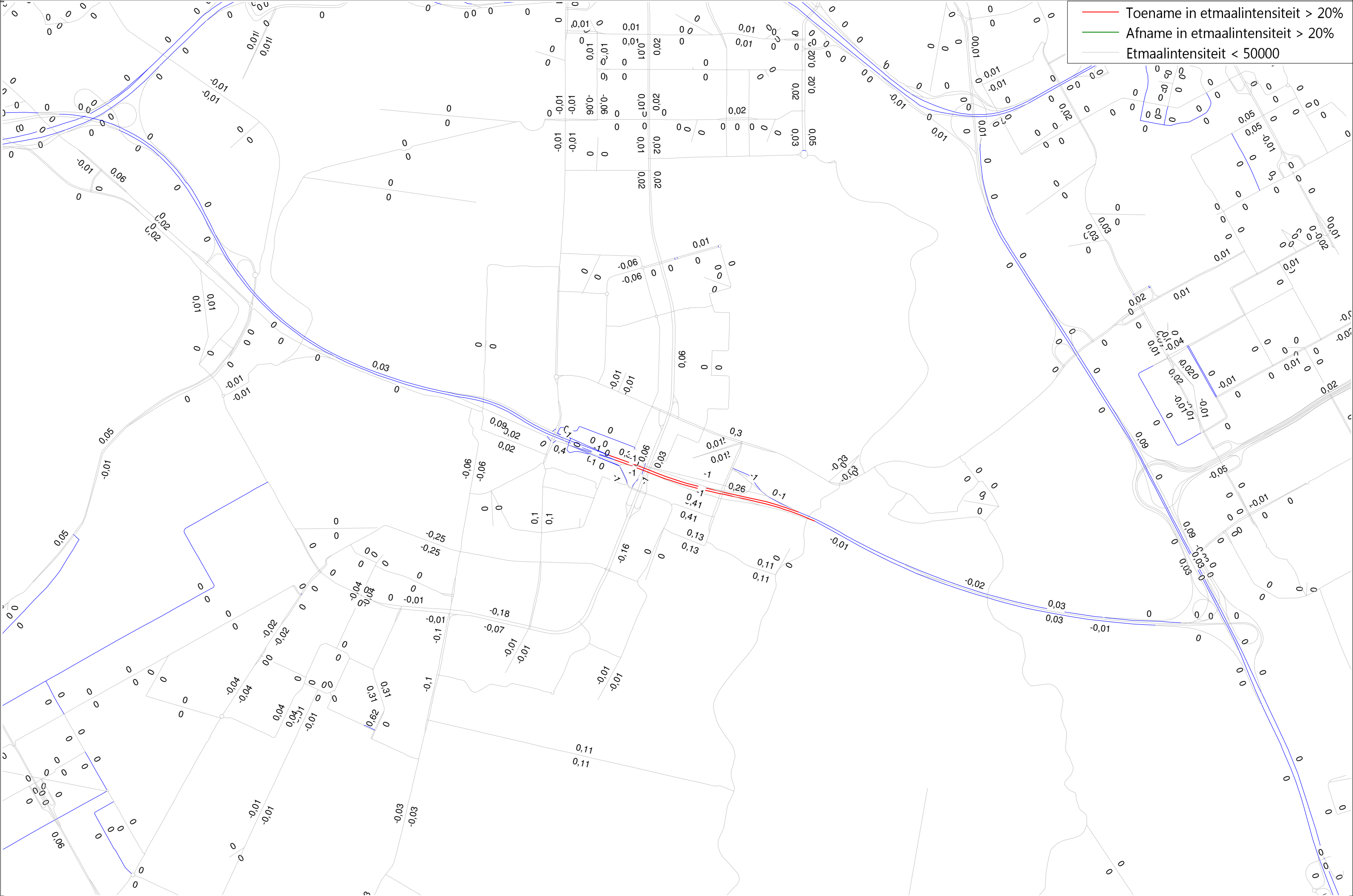


Verschillen in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



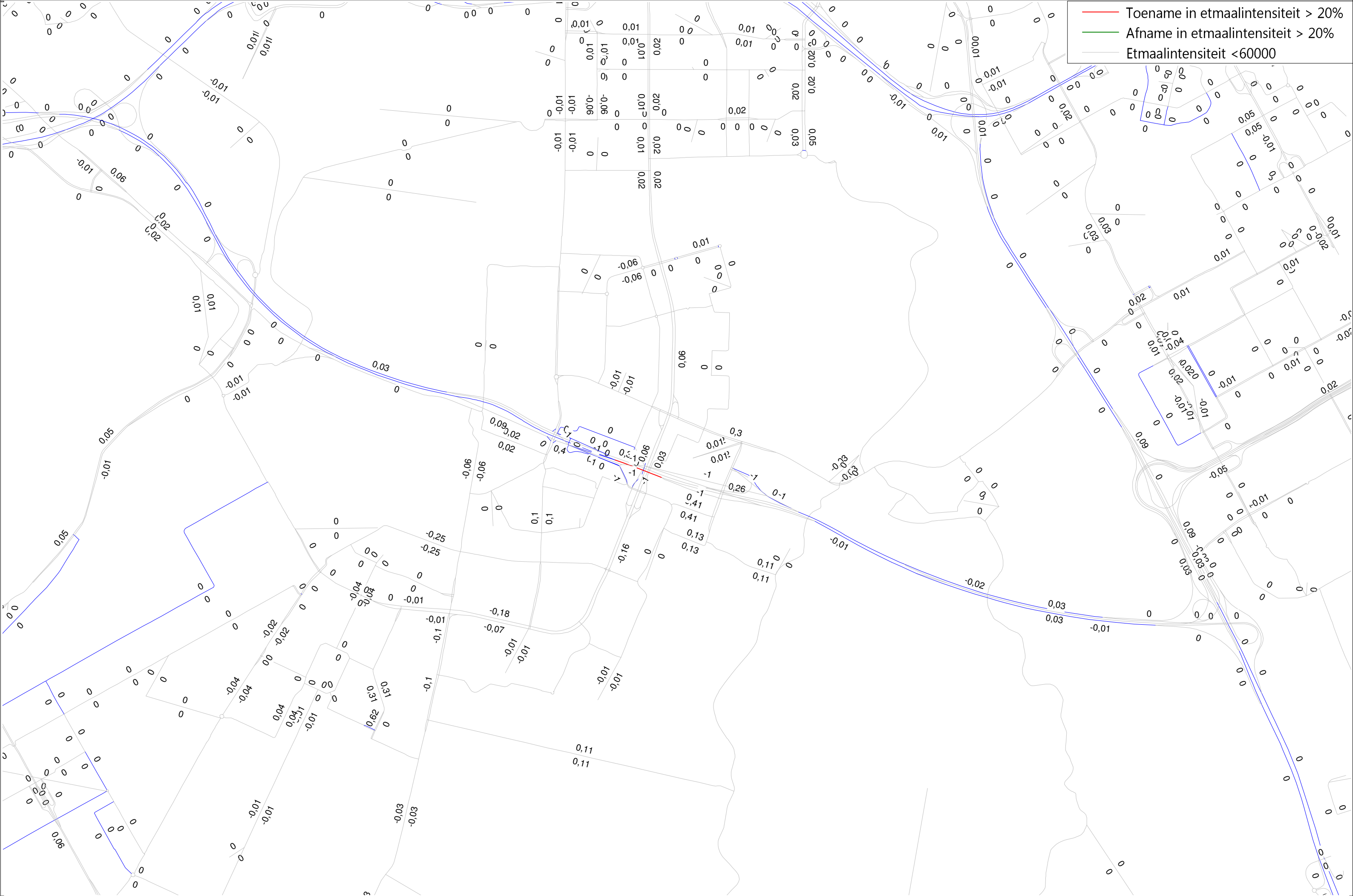
- Toename in etmaalintensiteit > 20%
- Afname in etmaalintensiteit > 20%
- Etmaalintensiteit < 40000

Verscheiden in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



- Toename in etmaalintensiteit > 20%
- Afname in etmaalintensiteit > 20%
- Etmaalintensiteit < 50000

Verscheiden in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016



Verscheiden in etmaalintensiteiten 20%, OWN op doorsnedeniveau, verdiepte ligging (variant) ten opzichte van tunnel (referentie), NRM 2016
opgemaakt door: ir. R.M. Beentjes, d.d. 17-11-2016

