



Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen en beantwoording van
zienswijzen op

Ontwerpbestemmingsplan Amstelveen A9

Amstelveen, maart 2019

Wijze van beantwoording

De nota van beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op afwijkingen van omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen en voor de beantwoording van participatiereacties op startnotities, nota's van uitgangspunten en randvoorwaarden locatieontwikkeling.

De ingediende zienswijzen - die ingediend zijn naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Amstelveen A9 - worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De inspraakreacties zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen zienswijzen zijn puntsgewijs behandeld. Links staat naast de eventuele nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief of e-mail en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorstel met, indien van toepassing, een korte toelichting daarop.

De indieners ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlagen. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.

Samenvatting ingediende zienswijze	Beantwoording zienswijze per punt	Plan-aanpassing
1. Brief d.d. 12 oktober 2018, Plas Bossinade advocaten notarissen, namens Belangen Vereniging Meander Bewoners, VVE Meander I, III, IV laagbouw, Toren I, Toren V en bewoners Meander en Wibautlaan.		
Tunnelvariant		
1. De tunnelvariant, opgenomen in het onherroepelijk Tracébesluit 2011 en in de gemeentelijke structuurvisie Amstelveen 2025+, verdient uit oogpunt van gezondheid, stedenbouw en ruimtelijke ordening de voorkeur. De tunnelvariant is "afgeschreven" in een periode van crisis en enkel om financiële redenen.	De tunnelvariant is niet enkel om financiële redenen afgeschreven door de gemeente. De argumentatie zoals is opgenomen in het raadsbesluit d.d. 6 november 2013 luidt als volgt: <i>"De mogelijkheden om een substantiële bijdrage te genereren uit gebiedsontwikkeling zijn aanzienlijk verslechterd. Uit de in 2011 geactualiseerde businesscase en uit de second opinion blijkt dat een substantiële bijdrage uit gebiedsontwikkeling niet haalbaar is. Het ontwikkelprogramma is volgens de second opinion verklaarbaar sterk in omvang afgenomen door wet- en regelgeving (waaronder het Tracébesluit), fysieke belemmeringen, gemeentelijke overwegingen en marktontwikkelingen. Gezien de algemene economische toestand, de rijksbezuinigingen op gemeenten en onze actuele financiële situatie en risicoprofiel is het ondenkbaar om de beoogde bijdrage uit de algemene middelen te compenseren. Onze gemeente zou hierdoor in zeer ernstige financiële problemen raken, de lasten zouden alle Amstelveners verzwaren en er zou flink moeten worden bezuinigd op terreinen zoals bijvoorbeeld sport, onderwijs of het armoedebeleid. Uiteraard is het vanzelfsprekend dat Amstelveen mee blijft werken aan een oplossing die de mobiliteit en de leefbaarheid ten goede komt. Daartoe is door Rijkswaterstaat op initiatief van de gemeente een alternatief plan uitgewerkt dat uitgaat van een verdiepte ligging van de A9 zonder tunnel. Wij hebben ons sterk gemaakt voor een alternatieve oplossing omdat bovengrondse verbreding van de huidige weg met uitsluitend de wettelijk noodzakelijke inpassingsmaatregelen zou leiden tot een ernstige ruimtelijke aantasting van de stad en de leefbaarheid en gezondheidssituatie voor omwonenden zou verslechteren. Met het alternatieve plan worden de meerkosten voor de inpassingsmaatregelen van de wegverbreding beperkt van ca. € 300 miljoen bij een tunnel naar € 160 miljoen bij een verdiepte ligging. Overeenstemming is bereikt om het gemeentelijk aandeel terug te brengen van € 100 miljoen naar € 40 miljoen. De oplossing die nu is overeengekomen is in deze tijd en onder deze omstandigheden niet alleen zeer verantwoord, deze is kwalitatief ook beter dan de huidige situatie. Er is sprake van een goede hoogwaardige ruimtelijke inpassing met voldoende waarborgen voor de</i>	Nee

	<i>leefbaarheid."</i> <i>"Nabij het Stadshart wordt de snelweg volledig verdiept gebracht in een open bak. Het ruimtelijk beeld wordt daar sterk verbeterd en de bak doet mede dienst als geluidsscherm. Een belangrijk nadeel van het oude tunnelplan wordt voorkomen; namelijk dat de toe- en afritten naar en van de A9 in oostelijke richting zouden vervallen. Daarmee zou de bereikbaarheid van het Stadshart en van het westelijk deel van de gemeente sterk verslechteren en zou de verkeersdruk op het gemeentelijk wegennet fors toenemen. Ook de bedrijven, zoals de KLM - één van de grootste werkgevers van Amstelveen - zouden daardoor gedupeerd worden. Sterker nog, de nieuwe toe- en afritten sluiten straks aan op een nieuw kruispuntcomplex wat juist leidt tot verbetering van de bereikbaarheid van het Stadhart, hetgeen goed aansluit op de Visie Stadshart Amstelveen 2025 en de Verlevendiging Stadsplein die uw raad in november 2012 heeft vastgesteld. De A9 komt straks na de passage van het Bovenlandpad (fiets- en voetgangersverbinding tussen het Stadshart en het Keizer Karelpark) boven het maaiveld. De langzaam verkeersverbinding tussen de Lindenlaan en de Meander via het Bovenland en de poort onder het voormalig KPMG-gebouw passeert de snelweg aldus bovenlangs in plaats van onderlangs. Voor de sociale veiligheid is de verbinding via een brug beter dan een verbinding via een tunnel. De samenhang tussen het Keizer Karelpark en het Stadshart wordt hechter. Tevens worden de kansen vergroot voor een goede nieuwe invulling van het leegstaande kantoorpand De Bovenlanden."</i> <i>"In het voorliggend plan is geen sprake meer van het bouwen van appartementencomplexen en kantoren op onder meer het dijklichaam waar nu nog de A9 op ligt tussen het Stadshart en het Bovenland. Het risico dat de gebiedsontwikkeling onvoldoende geld oplevert is daarmee weg en de nadelen van inbreiding en verdichting (de noodzaak om veel hoge flats te bouwen om voldoende grondopbrengsten te hebben) worden voorkomen."</i>	
2. De financiële beperkingen om de tunnel te realiseren zijn niet meer, althans in veel mindere mate, aan de orde. De gemeente Amstelveen beschikt over de financiële middelen om een keuze te maken voor de tunnelvariant. Dit is een duurzame oplossing voor Amstelveen en haar inwoners en voor haar toekomstige generaties. RWS is bereid een ander alternatief te kiezen, als uw gemeenteraad hier om zal vragen.	Destijds zou de tunnelvariant volledig worden gefinancierd uit de grondopbrengsten van gebiedsontwikkeling. Thans zou een bijdrage van €100 miljoen zonder opbrengst uit gebiedsontwikkeling volledig gefinancierd moeten worden uit de algemene reserves van de gemeente. Dat geld zou dan niet kunnen worden uitgegeven aan allerlei andere doeleinden.	Nee
3. Verzocht wordt te kiezen voor een oplossing die tientallen jaren recht doet aan de belangen van de huidige en toekomstige inwoners van Amstelveen, omdat daardoor en hinder- en gezondheidsschade bij	Het nieuwe plan voldoet volgens het onderzoek dat aan het Tracébesluit ten grondslag ligt aan alle wet- en regelgeving op het gebied van milieu- en leefbaarheid en de barrièrewerking van de A9 wordt sterk verminderd.	Nee

direct aanwonenden wordt voorkomen en allen inwoners kunnen genieten van een herenigd en stedenbouwkundig waardevoller Amstelveen.		
Relatie Tracébesluit en bestemmingsplan		
4. Het Tracébesluit SAA 2017 is nog niet onherroepelijk. Cliënten gaan er van uit dat (delen van) het Tracébesluit niet onherroepelijk zullen worden en dat afgezien moet worden van vaststelling van het bestemmingsplan.	Op 27 februari 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan in het beroep tegen het vastgestelde Tracébesluit SAA 2017. De beroepen zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond verklaard. Het Tracébesluit is in deze onherroepelijk geworden.	Nee
5. Artikel 13, lid 10 tracéwet staat niet in de weg zienswijzen in te dienen die betrekking hebben op strijdigheid met het internationaal recht. Dit artikel is onverbindend, althans moet buiten toepassing blijven, voor zover dat artikel er aan in de weg zou staan dat cliënten zich in de bestemmingsplanprocedure beroepen op de rechtsreeks werkende bepalingen van het internationaal recht, in dit geval artikel 8 EVRM en artikel 1 eerste protocol bij het EVRM. (Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens) De World Health Organisation (WHO) heeft op 10 oktober 2018 nieuwe geluidsrichtlijnen gepresenteerd die nodig zijn om gezondheidsschade vanwege geluid te beperken. Bij het vaststellen van het Tracébesluit en in de procedure bij de Raad van State (onderzoek gesloten 6 september 2018) kon met de gezondheidseisen geen rekening worden gehouden. Dit kan wel in de bestemmingsplanprocedure. Artikel 13, lid 10 Tracébesluit staat niet in de weg dat cliënten zich in de bestemmingsplan procedure beroepen op de nieuwe inzichten en geluidseisen, zulks in het kader van hun recht op family life en een gezond woon- en leefklimaat en het voorkomen van de aantasting van hun eigendomsrecht.	In het rapport van de WHO zijn geluidsrichtlijnen opgenomen. Dit betreffen geen wettelijke eisen/ normen. In het kader van het Tracébesluit en het bestemmingsplan is voldaan aan de wettelijke eisen die ten aanzien van geluid gesteld zijn in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder.	Nee
6. De gemeenteraad van Amstelveen moet, los van het Tracébesluit, een oordeel vormen over de vraag of het bestemmingsplan recht doet aan het recht van de inwoners om te wonen en te leven in een veilige en gezonde leefomgeving. Dit is niet het geval omdat het bestemmingsplan geluidswaarden mogelijk maakt die ver uitstijgen boven de door de WHO geadviseerde	De Wet ruimtelijke ordening verplicht tot het opstellen van een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en artikel 13, lid 10 van de Tracéwet verplicht tot het vaststellen van een bestemmingsplan na onherroepelijk worden van een Tracébesluit. Aan het besluit tot het vaststellen van een bestemmingsplan ligt een integrale belangenafweging ten grondslag. Daarbij is met de verbreding van de A9 zoveel	Nee

normen voor dag- en nachtperiode. De WHO heeft vastgesteld dat boven die normen sprake is van aantasting van de gezondheid.	mogelijk rekening gehouden met het geluidsaspect. Er worden voor delen van het tracé maatregelen aan de bron (2-laags ZOAB) genomen en er worden maatregelen in de overdrachtssfeer (absorberende en reflecterende geluidsschermen, geluidsabsorberende wandbekleding) genomen om de geluidhinder op omliggende woningen te beperken. Daarnaast zal na de onherroepelijke goedkeuring van het Tracébesluit er nog een onderzoek moeten worden verricht naar de binnenwaarden. Zo nodig zullen gevelisolatiemaatregelen worden getroffen op kosten van RWS. Ingevolge artikel 1 eerste protocol bij het EVRM wordt het recht op het ongestoord genot van zijn eigendom beschermd door de wet en ingevolge artikel 8 van het EVRM heeft een ieder recht op respect voor zijn privéleven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. De gevolgen van het plan voor de omgeving, hebben niet een zodanig negatieve invloed op het ongestoord genot van eigendom (als bedoeld in artikel 1 eerste protocol EVRM) en op het privéleven (als bedoeld in artikel 8 EVRM) dat van een inbreuk op deze rechten kan worden gesproken. De verbreding van de A9 voldoet echter aan alle wettelijke normen ten aanzien van geluidhinder. In de totstandkoming van deze normen zijn verschillende belangen afgewogen en worden diverse geluidwerende maatregelen getroffen om de geluidsbelasting te beperken. Het klopt dat ook onder de grenswaarden hinder ondervonden kan worden. Deze hinder is echter op een verantwoorde manier voldoende beperkt door de huidige norm.	
Bestemmingsplan		
7. De extra afslag van de A9 op de Meander is ongewenst en veroorzaakt fors hogere geluidbelastingen op de gevels en in de verblijfsruimten van woningen, en een slechtere luchtkwaliteit. Tweerichtingen verkeer leidt op de Meander tot hogere geluidwaardes. De hogere geluidbelasting op balkons is onaanvaardbaar en wordt onleefbaar, zodat de appartementen niet meer over een bruikbare buitenruimte beschikken. Het woon- en leefklimaat rond met name de eerste en tweede hoogbouwflat wordt onevenredig aangetast. Wat nu nog een woonomgeving is, verandert in een snelweglandschap met verkeersplein. Cliënten willen hiervoor financieel gecompenseerd worden en triple geluidwerend glas voor rekening van de gemeente	Er komt geen extra afslag. Wel zal afslag 5 (Amstelveen Centrum) bestaan uit een dubbelkruispunt waarbij de Meander en de Burgemeester Rijnderslaan worden aangetakt op het oostelijke kruispunt. Volgens het verrichte akoestisch onderzoek neemt het geluidniveau in beperkte mate toe. Daarvoor zijn hogere waarden vastgesteld. Na de onherroepelijke goedkeuring van het Tracébesluit zal er nog een onderzoek moeten worden verricht naar de binnenwaarden. Zo nodig zullen gevelisolatiemaatregelen worden getroffen op kosten van RWS.	Nee

geplaatst krijgen.		
8. Tussen de appartementen aan de Meander en de bestemming "verkeer" ligt slechts een hele korte afstand. De bestemming "Verkeer" wordt ten opzichte van de huidige situatie nodeloos enkele meters opgeschoven in noordelijke richting. Het TB verplicht daartoe niet. Dit gaat ten koste van het Heempark en de woon- en leefklimaat van bewoners. Zo'n ruime bestemming "Verkeer" is voor de uitvoering van het TB niet nodig.	Aan de oostzijde van de overkapping bij het Stadshart ligt in het ontwerp bestemmingsplan Amstelveen A9 de bestemming Verkeer meer richting het heempark Meander. Dit punt van de A9 betreft het meest kritische profiel met impact op het Meanderpark. Vanwege het bij elkaar komen van de op- en afritten van de hoofdrijbaan komt het profiel van de A9 hier meer in het Meanderpark te liggen, wat ten koste gaat van groen in het Meanderpark. In het Tracébesluit SAA 2017 zijn de gronden direct grenzend aan én liggend in het Meanderpark nader aangeduid als 'maatregelvlak verkeersdoeleinden'. Naast de verharding van de A9 ('maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone wegverharding') zullen tevens keerwanden, geluidsschermen, wanden ten behoeve van de overkappingen, taluds, etc. gerealiseerd worden. Deze zullen zowel binnen het 'maatregelvlak verkeersdoeleinden zone wegverharding' als binnen het maatregelvlak verkeersdoeleinden' gerealiseerd worden. Deze maatregelen worden uitgevoerd ten behoeve van de verbreding van de A9 en behoren binnen de bestemming Verkeer en niet binnen de bestemming Groen. Dit betekent dat de bestemming Verkeer breder is opgenomen in het bestemmingsplan dan uitsluitend het 'maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone wegverharding' zoals opgenomen in het Tracébesluit.	Nee
9. Binnen de bestemming "Groen" zijn veel niet-groene functies toegestaan zoals, parkeervoorzieningen, bruggen, geluidwerende voorzieningen en kunstwerken. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat gronden met de bestemming "groen" volledig "grijs" en versteend worden.	De groenbestemming ten noorden van de A9, vallend binnen het Tracébesluit, sluit aan op de groenbestemming van het bestemmingsplan Amstelveen Stadshart. Voor zover die delen van het Tracébesluit, ten noorden van de A9, nu binnen de gronden van het vigerende bestemmingsplan Amstelveen Stadshart vallen, gold ook de groenbestemming van dit bestemmingsplan. Binnen de groenbestemming van het bestemmingsplan Stadshart zijn net zoals in de groenbestemming van het ontwerp bestemmingsplan Amstelveen A9 parkeervoorzieningen, verhardingen, voet- en rijpaden ten behoeve van het langzaamverkeer, lichtmasten, kunstwerken en speelvoorzieningen toegestaan. In dit geval maakt het ontwerp bestemmingsplan Amstelveen A9 geen extra verhardingen (grijs) mogelijk, dan in het vigerende bestemmingsplan Amstelveen Stadshart al mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast is in het ontwerp bestemmingsplan Amstelveen A9 tevens de realisatie van bruggen binnen de bestemming Groen toegestaan. Deze mogelijkheid is standaard binnen de bestemming Groen mogelijk gemaakt. Dit speelt met name wanneer een groenbestemming en waterbestemming naast elkaar liggen dat een brug over het water dan niet gerealiseerd kan worden omdat de 'aanlanding' van een brug dan binnen de bestemming Groen valt. Daarnaast zijn wij van oordeel	Nee

Zowel binnen de bestemmingen "groen" als "verkeer" zijn geluidwerende voorzieningen mogelijk. Dit lijkt dubbelop. Binnen de bestemming "groen" horen ze niet.	dat (de aanlanding van) een brug binnen de bestemming Groen geen dusdanige nadelige gevolgen heeft voor de groenvoorzieningen. Ten aanzien van nutsvoorzieningen zijn deze standaard mogelijk gemaakt binnen de bestemming Groen van de bestemmingsplannen binnen Amstelveen. De nutsvoorzieningen zijn ten behoeve van het openbaar nut en van belang voor iedereen. Indien een nutsvoorziening gerealiseerd moet worden, zal er een zorgvuldige afweging gemaakt worden, op welke locatie deze gerealiseerd wordt en of dit binnen een groenvoorziening gerealiseerd moet worden. Voor wat betreft de geluidwerende voorziening die binnen de bestemming Groen mogelijk gemaakt worden, horen deze binnen de bestemming Verkeer opgenomen te worden. De geluidwerende voorzieningen zijn uit de bestemming Groen gehaald.	Ja
10. Blijkens het Tracébesluit wordt de A9 verdiept aangelegd. Dit is niet gewaarborgd in het bestemmingsplan.	Om de verdiepte ligging van de A9 naast het Tracébesluit tevens te waarborgen in het bestemmingsplan is in de regels de maximale dekhoogte van de overkappingen ten opzichte van het NAP opgenomen. Op deze manier moet de A9 verdiept gerealiseerd worden. In het bestemmingsplan zijn drie extra regels ten aanzien van de dekhoogte van de overkappingen opgenomen in artikel 6.2.2.	Ja
11. In de bouwregels is een maximale hoogte van bouwwerken voorgeschreven. Het is niet duidelijk vanaf welk peil die hoogte moet worden gerekend. In de begripsbepaling voor "peil" wordt aangegeven hoe moet worden gemeten, maar artikel 1.38 maakt niet duidelijk wat bij de verdiepte ligging nu exact het peil is.	Voor Amstelveen is middels een paraplubestemmingsplan de begripsbepaling voor 'peil' vastgesteld. Deze begripsbepaling is hoofdzakelijk van toepassing voor bouwwerken waarbij sprake is van een gevel. Voor bouwwerken (geen gebouwen zijnde) die op een verkeersbestemming gerealiseerd worden is deze begripsbepaling niet hanteerbaar. De begripsbepaling onder 1.38 is aangepast/aangevuld.	Ja
12. Binnen de bestemming "Verkeer" worden bouwwerken mogelijk gemaakt met een maximale hoogte van 20 meter. Deze hoogte is niet nodig voor geluidsschermen, nog voor andere bouwwerken. Verzocht wordt de bouwhoogte te verlagen.	De bouwwerken, geen gebouwen zijnde die in artikel 6.2.2. onder c genoemd worden zijn ten dienste van de bestemming Verkeer. Bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van verkeersregeling, verkeersgeleiding, handhaving van de verkeersregels, wegaanduiding, het opladen van accu's van voertuigen, verlichting, tolheffing of het verschaffen van toegang tot het openbaar vervoer of openbaar vervoersgebouwen, zijn ingevolge artikel 2 lid 18 onder b van bijlage II van het Bor vergunningvrij. Voor deze bouwwerken is in het Bor geen maatvoering opgenomen. Dit betekent dat deze bouwwerken niet in het bestemmingsplan geregeld hoeven te worden. Ten aanzien van geluidsschermen wordt er wel een maximale bouwhoogte opgenomen in het bestemmingsplan. Artikel 6.2.2. onder c van de regels van het bestemmingsplan is gewijzigd, waarin is opgenomen dat de maximale bouwhoogte van geluidsschermen niet meer mag bedragen dan 10 meter.	Ja

13. Toegezegd is dat de vijvers in het Meander park niet worden gedempt voor werkzaamheden van RWS, in tegenstelling tot wat in het TB staat. Cliënten zien dit graag in het bestemmingsplan bevestigd.	In het Tracébesluit zijn twee waterkommen/ vijvers in het Meanderpark aangeduid als 'maatregelvlak verkeersdoeleinden'. De beide waterkommen zullen echter geen onderdeel vormen van het project. RWS heeft dit als zodanig aangegeven in de gebiedstekeningen die behoren bij het werkgebied van de opdrachtnemer (aannemer). De waterkommen kunnen dus niet worden gedempt. Voor alle duidelijkheid hebben wij in overleg met RWS de beide waterkommen dan ook de bestemming 'Water' gegeven. De overige waterkommen ten oosten van het Bovenlandpad zijn buiten de grenzen van het Tracébesluit gelegen. Deze zijn gelegen binnen het bestemmingsplan Amstelveen Stadshart en hebben ook de bestemming 'Water'.	Nee
2. Zienswijze ingediend via Ropubliceer d.d. 15 oktober 2018, xx Amstelveen		
1. Indiener van zienswijze is van oordeel dat er, zoals in het oorspronkelijke plan, een tunnel moet komen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze welke is genoemd onder 1, punt 1 t/m 3.	Nee
2. Er is zeer veel hinder van het verkeer op de A9. Dit is constant hoorbaar. Buiten zitten is niet meer aangenaam. Slapen met geopende ramen is niet mogelijk. De zwarte fijnstof zorgt dagelijks voor een film op de vensterbanken en is zeer ongezond.	Het wonen langs een Rijksweg heeft tot gevolg dat er sprake kan zijn van geluidshinder en fijnstof. Met de verbreding van de A9 en de daarmee te treffen geluidsreducerende maatregelen, neemt de geluidsbelasting vanwege het verkeer over de A9 ter plaatse van xxx af. Het geluid van het verkeer op de A9 geeft een geluidsbelasting op de gevel van xxxx (dichter bij de A9) van 53 dB. Na de realisatie van de verdiepte ligging zal de nieuwe geluidsbelasting 45 dB bedragen, een afname derhalve van 8 dB. De verbreding van de A9 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Projecten die daarin zijn opgenomen hoeven niet rechtstreeks getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (Wm). Het Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft PM10 en NO2, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, van de Wm. Via de NSL-viewer is voor eenieder inzichtelijk welke concentratiewaarde in respectievelijk de jaren 2015, 2020 en 2030 op de verschillende toets- en rekenpunten in de omgeving van het project van toepassing is. Uit deze viewer blijkt dat de grenswaarden voor de verschillende concentraties (PM10 en NO2) ter plaatse van xxxx niet worden overschreden. Wat betreft PM2,5 blijkt uit de monitoringstool dat als gevolg van het project de grenswaarde voor die stof niet wordt overschreden. Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de	Nee

	grenswaarden voor PM10 en NO2 wordt voldaan. Op 27 februari 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan in het beroep tegen het vastgestelde Tracébesluit SAA 2017. De beroepen zijn ongegrond verklaard. Het Tracébesluit is in deze onherroepelijk geworden. Dit betekent tevens dat de aan het Tracébesluit ten grondslag gelegen onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit niet meer ter discussie staan.	
3. Brief d.d. 16 oktober 2018, Liander N.V.		
1. Aan Bolwerk 1, ten noorden van de A9, is het 50 kV-onderstation gelegen. Deze is van belang voor de openbare energievoorziening. Het vigerende bestemmingsplan op deze locatie betreft 'Amstelveen Noord-West'. Deze gronden hebben grotendeels de bestemming 'nutsgebouwen'. Daarnaast heeft het perceel aan de oostzijde de bestemmingen 'groen' en 'verblijfsgebied'. Het zuidelijk deel van het perceel en het deel van de ontsluitingsweg aan de zuidoost zijde, dat in eigendom is van Liander Infra N.V., is in het ontwerp bestemmingsplan Amstelveen A9 gewijzigd. De bestemming 'nutsgebouwen' is gewijzigd naar 'groen' en de bestemmingen 'groen' en 'verblijfsgebied' zijn gewijzigd in 'verkeer'.	De strook aan de noordzijde van de A9 ter hoogte van het Liander hoogspanningsstation wordt alleen gebruikt voor het maken van een tijdelijke bouwweg voor de bouwlogistiek voor het realiseren van de verdiepte ligging. Na afloop van de werkzaamheden wordt de bouwweg weer verwijderd en de nieuwe groenstrook ingezaaid. In eerdere overleggen tussen Rijkswaterstaat en Liander is afgesproken om de huidige eigendomsgrenzen te handhaven. In dit geval geldt er voor het terreingedeelte van Liander de bestemming Bedrijf – Nutsvoorziening. Deze is zowel op de verbeelding als in de regels opgenomen.	Ja
2. Verzocht wordt de huidige bestemming 'nutsgebouwen' te handhaven en dit aan te passen op de verbeelding en in de plantekst van het ontwerp. Dit omdat deze gronden feitelijk niet in gebruik zijn als groen, maar in gebruik zijn als nutsvoorziening, in het bijzonder ten behoeve van de ligging van kabels vanaf de installaties en ontsluiting van het terrein. Door een groenbestemming te geven zou dit deel van het perceel onder het overgangsrecht vallen. Aangezien het gebruik als nutsvoorziening niet zal eindigen, is het onwenselijk de gronden niet als zodanig te bestemmen. Juist een groenbestemming conflicteert met de ligging van de kabels, omdat de wortels van gewassen de kabels kunnen beschadigen. Daarnaast is nu ter plaatse	Zie onze reactie onder 1.	

van de ontsluitingsweg van het terrein de bestemming 'water' toegekend, dit zou de toegang tot het perceel onmogelijk maken.		
3. Liander is als regionale netbeheerder onder andere belast met het beheer, onderhoud en de instandhouding van het hoogspanningsnet met een spanningsniveau tot en met 50 kV. Het is belang dat de ligging van de kabelverbindingen planologisch wordt veiliggesteld en dat het tracé van de kabelverbindingen gevrijwaard blijft van ruimtelijke ontwikkelingen en activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de functionaliteit van de kabelverbinding. Er lopen meerdere kabelverbindingen door en direct grenzend aan het plangebied. Deze verbindingen liggen in gronden met diverse bestemmingen. Verzocht wordt de tracés van de kabelverbindingen te voorzien van een dubbelbestemming waarmee, door middel van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden - gebruiksbeperkingen kunnen worden gesteld aan de grond.	Vanuit het belang van externe veiligheid is er soms aanleiding kabels en leidingen in een bestemmingsplan op te nemen en met een dubbelbestemming te beschermen. Doorgaans is dit echter niet aan de orde. In die gevallen is bestemmen van het tracé in een bestemmingsplan niet gewenst en ook niet in het belang van de leidingeigenaar. Voor het uitvoeren van werkzaamheden aan leidingen is een omgevingsvergunning nodig en voor het verleggen van leidingen of aanleggen van nieuwe leidingen is zelfs een planologische procedure noodzakelijk. De belangen van de eigenaar zijn voldoende gewaarborgd door het doorgaans op de betreffende gronden gevestigde zakelijk recht. Gelet op het dichte netwerk aan kabels en leidingen in de grond dient uiterste terughoudendheid te worden betracht bij het bestemmen van tracés van kabels en leidingen. Conform de standaardbestemmingen, vormgegeven in SVBP2012, worden kabeltracés niet bestemd binnen de gemeente Amstelveen. Daarnaast bestaat voor grondwerkzaamheden de wettelijk verplichte systeem van een klic-melding. Tot slot passen de kabelverbindingen binnen de geldende bestemmingen die in het bestemmingsplan Amstelveen A9 zijn opgenomen. Hierbinnen zijn openbare nutsvoorzieningen toegestaan.	Nee
4. Brief d.d. 16 oktober 2018, Reddyn B.V.		
De zienswijze wordt bekend gemaakt namens TenneT TSO B.V. TenneT is eigenaar van een 150 kV-hoogspanningsverbinding in het plangebied en is daarmee belanghebbend. Als landelijk netbeheerder is TenneT onder andere belast met het beheer, het onderhouden de instandhouding van het hoogspanningsnet met een spanningsniveau van 110 kV en hoger. Het is belang dat de ligging van de kabelverbindingen planologisch wordt veiliggesteld en dat het tracé van de kabelverbindingen gevrijwaard blijft van ruimtelijke ontwikkelingen en activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de functionaliteit van de kabelverbinding. Er lopen meerdere kabelverbindingen door het plan. Deze verbindingen liggen in gronden met diverse bestemmingen. Verzocht wordt de tracés van de kabelverbindingen te voorzien van een dubbelbestemming waarmee, door middel	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze welke is genoemd onder 3, punt 3.	Nee

van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden - gebruiksbeperkingen kunnen worden gesteld aan de grond.		
5. Brief d.d. 23 oktober 2018, xx Amstelveen		
Fijnstof		
1. Ter hoogte van de woning van adressant zit fijnstof al boven de norm. De opmerking dat de hoeveelheid fijnstof gemiddeld zal afnemen, kan alleen kloppen, wanneer de uitgangspunten (fijnstofuitstoot per auto) fors naar beneden zijn bijgesteld. Immers het aantal passerende auto's zal fors toenemen. De eerstkomende jaren zal een eventuele daling niet of maar ten dele waar zijn: het huidige wagenpark blijft voorlopig nog op de weg.	Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL Projecten die daarin zijn opgenomen hoeven niet rechtstreeks getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (Wm). Het Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft PM10 en N02, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, van de Wm. Uit de aanvullende modelberekeningen, die in het kader van het Tracébesluit zijn uitgevoerd, volgt dat de grenswaarde voor PM10 en PM2.5 in het jaar 2030 niet wordt overschreden. Daarnaast blijkt uit de NSL-viewer dat de concentratie van fijnstof ter hoogte van de woning onder de grenswaarden ligt. Dit zowel in 2017 als in de jaren 2020 en 2030. Om een prognose te kunnen maken van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de toekomst wordt, zoals u aangeeft, gewerkt met aannames over de ontwikkeling van o.a. de verkeersintensiteit en emissiefactoren. Mettertijd wordt het huidige wagenpark vervangen door nieuwere voertuigen. Dit is ook terug te zien in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit door de tijd heen. Overigens is de bijdrage van de weg aan de fijnstof concentraties een van de vele bronnen. Emissies van industrie, scheepvaart en huishoudens vormen een belangrijk deel, net als het deel dat uit het buitenland afkomstig is Om te kunnen beoordelen of de luchtkwaliteit voldoende verbetert, vindt jaarlijks (sinds 2010) een monitoring plaats van de voortgang van het NSL. Uit de meest recente monitoring van de luchtkwaliteit in het kader van het NSL blijkt dat, rekening houdend met de effecten van de wegaanpassing, overal langs het tracé van de wegaanpassing tijdig wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. De systematiek van het NSL met de jaarlijkse monitoring en eventuele bijstelling van de projecten dan wel de maatregelen wordt door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geaccepteerd.	Nee
2. Daarnaast wordt uitgegaan van gemiddelden: gesteld wordt dat de gemiddelde concentratie van fijnstof in de nieuwe situatie lager zal zijn dan nu het geval is. De	Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de luchtkwaliteit in Nederland, liggen er meer dan 300000 toetspunten verspreid in de NSL gebieden. Deze zijn geplaatst conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving en worden	Nee

woning van adressant is gelegen ter hoogte van de uitgang van de tunnelbuis. Bij de tunnelmond zal de concentratie fijnstof aanzienlijk hoger liggen dan de gemiddelde concentratie die wordt weergegeven. Door de overwegend zuidwestelijke windrichting komt de woning midden in de verhoogde concentratie te liggen.	representatief geacht voor het beoordelen van de luchtkwaliteit. De toetspunten kunt u inzien via de viewer van het NSL. In het project is geen sprake van een tunnel en er zijn dan ook geen tunnelmonden. Aangezien de overkappingen langer zijn dan 100 meter wordt in het model voor luchtkwaliteit wel de zogenaamde 'tunnelfactor' toegepast. Het model rekent daarbij alle vrijkomende emissies op het stuk weg ervoor toe aan het toetspunt bij de uitgang van de overkapping (uitgaande richting). Naast deze toerekening van emissies zijn ook de meteo-omstandigheden verdisconteerd in het model. De wind speelt immers een rol bij de verspreiding van de emissies. Over het algemeen is de bijdrage van de weg aan de concentraties aan de noordzijde van een weg hoger dan aan de zuidzijde. Dit effect wordt niet 'gemiddeld' maar is verdisconteerd in de modelberekeningen. De concentraties ter hoogte van de overkappingen geven daarmee de waardes weer waarin zowel het effect van de overkapping als de meteo is meegenomen. In het NSL is het project opgenomen in de eindsituatie, dus na verbreding. Dit betekent dat ook de maatregelen die bij de verbreding van toepassing zijn, waaronder de verdiepte ligging en geluidschermen doorwerken in de luchtkwaliteit. Zoals aangegeven voldoet de luchtkwaliteit overal in het plangebied aan de normen.	
Geluid		
3. Gesteld wordt dat de geluidsbelasting zal afnemen, terwijl het aantal passerende auto's zal toenemen. Het gebruik van zeer stil ZOAB zal het effect van de toename van auto's mogelijk voor een deel teniet doen, evenals het verdiepen van de rijbanen, maar het overgrote deel van het wagenpark zal de komende jaren niet noemenswaardig veranderen, waardoor de geluidsuitstoot per auto niet sterk zal afnemen. Gevreesd wordt dat de tunnelbuis als klankkast gaat werken, waardoor het geluidsniveau ter hoogte van de tunnelmond aanmerkelijk hoger zal zijn dan gemiddeld langs de weg.	De huidige geluidbelasting (gebaseerd op de situatie in 2010) op de woningen nabij de A9 is hoger dan na realisering van de maatregelen in het Tracébesluit 2017. In het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit 2017 is beoordeeld wat de effecten van het project zijn op de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie (peiljaar 2010). In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de situatie zoals deze is na verbreding van de A9. Dit inclusief verdiepte ligging, de te nemen geluidsreducerende maatregelen en de realisatie van drie overkappingen. Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen in de toekomstige projectsituatie afneemt. De afname varieert van 1 tot meer dan 10 dB. De afname wordt gerealiseerd na de toepassing van het definitieve pakket aan geluidmaatregelen.	
4. Een substantieel deel van de bomenstrook ter hoogte van de woning zal vanwege de verbreding verdwijnen. Deze dient nu als extra geluidsbuffer.	Aan de zuidzijde van de xxx bevindt zich momenteel een geluidscherm met een hoogte van 4 meter t.o.v. het asfalt van de toerit naar de A9. Bij de verdiepte ligging gaat de toerit vanaf de Keizer Karelweg meteen naar het niveau van de A9 (circa 6 meter lager). Bovendien wordt op de rand van de verdiepte ligging een geluidscherm met een hoogte van 5 meter geplaatst. Door de lagere ligging van de toerit en het geluidscherm van 5 meter daalt het geluidsniveau door het	

	verkeer op de A9 op de gevel van xxx van 48 dB naar 43 dB, een afname derhalve van 5 dB. De huidige bomenstrook dient niet als geluidscherm wordt kennelijk door de bewoners als subjectief geluidscherm te ervaren. In de groenstrook tussen de nieuwe toerit en de xxx worden na de reconstructie weer nieuwe bomen geplant.	
	Op 27 februari 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan in het beroep tegen het vastgestelde Tracébesluit SAA 2017. De beroepen zijn ongegrond verklaard. Het Tracébesluit is in deze onherroepelijk geworden. Dit betekent tevens dat de aan het Tracébesluit ten grondslag gelegen onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit niet meer ter discussie staan.	
5. Verwezen wordt naar de WHO die recent heeft gewezen op de nadelige effecten van zowel geluid als fijnstof.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze welke is genoemd onder 1, punt 5 en 6.	Nee