

AANTEKENEN

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Amsterdam, 6 mei 2011

Onderwerp: **beroepschrift inzake Tracébesluit wegbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere, gepubliceerd in de Staatscourant nr. 5779 van 30 maart 2011**

Hoogedelgestrenge Dames en Heren,

Hierbij tekenen wij beroep aan tegen het hierboven genoemd besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu om de punten genoemd bij de gronden van ons beroep.

Inleiding

De Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG) behartigt al 34 jaar de belangen van omstreeks 30.000 omwonenden van de A9/Gaasperdammerweg tegen de overlast en de gevaren waaraan zij door deze snelweg worden blootgesteld. Een weg, die van een wijkontsluitingsweg via een tijdelijke snelweg (aangelegd mede met het oog op de Floriade in 1982) een blijvende snelweg is geworden.

Bij de AGG zijn de volgende bewonersorganisaties/groepen aangesloten:

- Bewonersbelangenvereniging Kantershof
- Bewonersvereniging Koornhorst
- Bewonersbelangengroep Grote K-Buurt
- Bewonerscommissie Kleine K-Buurt
- Belangenvereniging Nieuw-Kempering
- Bewonersvereniging Laag Kralenbeek
- Bewonersbelangenvereniging Kelbergen
- Bewonersvereniging Huntum
- Bewonersvereniging Hakfort & Huigenbos
- Bewoners Platform H-Buurt
- Bewonersvereniging Nellestein
- Buurtvereniging De Laagbouw Holendrecht Oost
- Bewonersnetwerk Holendrecht West
- Tevens belangenbehartiger voor de wijken die net zijn opgeleverd (zoals Karspelhof) of nog in aanbouw zijn.

Notabene: zie voor de geschiedenis: www.gaasperdammerweg.nl .

Het moge duidelijk zijn dat de AGG nooit voorstander is geweest van deze snelweg en onaangenaam verrast was toen de doortrekking A6-A9 verbinding - het tunneltracé langs het Naardermeer en onder het Gein - niet doorging. Deze afgewezen verbinding is in onze ogen nog steeds een betere oplossing dan de gekozen oplossingen in het onderhavige besluit, te meer daar deze verbinding in de toekomst mogelijk alsnog zou moeten worden aangelegd.

Gronden

1 Herinrichting taluds en tunneldak, compensatie gekapte bomen, landschappelijke invulling en watercompensatie

1.1 Bomencompensatie (o.a. art. 11, 12 & 13 en o.a. blz. 74 t/m 92, Nota van Antwoord blz. 47/48). *Alhoewel het uitgangspunt is dat groencompensatie vanwege de A9/Gaasperdammerweg op de tunneltaluds en langs dit tracédeel*

wordt ingevuld is dit niet verzekerd. Compensatie in het Diemberbos wordt open gelaten. Wij zijn van mening dat alle bomen, struiken die verwijderd worden i.v.m. dit gedeelte van het tracé (ook i.v.m. mogelijke watercompensatie in het Centraalpark) weer op de tunneltaluds en op het tunneldak dienen te worden gecompenseerd. Voor herplanting op de taluds en het tunneldak is voldoende ruimte. Nergens is onderbouwd dat dit niet het geval zou zijn!

Amsterdam-Zuidoost was een zeer boomrijk stadsdeel maar in hoog tempo zijn de laatste drie jaar meer dan 10.000 bomen gekapt o.a. in het Bijlmerpark en langs/ bij de Gooiseweg, de Karspeldreef en bij de Kromwijkdreef /Langbroekdreef. Compensatie heeft voor het grootste deel niet in de directe omgeving plaats gehad.

Ook de watercompensatieplannen in het Centraalpark i.v.m. de aanleg van de tunnel en de bouwplannen van het stadsdeel in de directe omgeving van de snelweg zullen leiden tot verdere achteruitgang van het aantal bomen en daarmee de groenbeleving in de directe woonomgeving van de bewoners.

De huidige bomen langs de Gaasperdammerweg zorgen nu voor een bosachtige zoom, schermen tevens de hoogbouw af en verhogen het woongenot.

In de visie over de toekomstige stedelijke ontwikkeling van het stadsdeel Amsterdam Zuidoost, - het programma Groen & Blauw - staat op blz. 64: 'Natuurlijk groen heeft een positieve invloed op herstel van stress en aandachtsmoeheid, zelfs zicht op stedelijke natuur is daarbij al voldoende. Een uitnodigende omgeving stimuleert tot beweging in de vorm van wandelen, joggen en fietsen. Groen heeft een gunstige invloed op de concentratie en zelfdiscipline. Het vergemakkelijkt het sociaal contact bij kinderen en daarmee hun sociale ontwikkeling. Tenslotte kan Groen bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Zo zijn onder meer de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en ozon doorgaans lager in buurten met meer Groen. De concentratie aan stof kan tot 90% lager zijn in een straat met bomen. Groen absorbeert fijnstof en kan daarmee onder bepaalde condities bijdragen aan de luchtkwaliteit; in drukke verkeersstraten kunnen bomen er echter juist de oorzaak van zijn dat er relatief veel fijn stof in de straat blijft hangen'. Wat de verbetering van de luchtkwaliteit betreft klopt dit verhaal als het om bomen gaat maar niet als het om grasvelden voor sportvoorzieningen gaat zoals uit de plannen voor het benutten van het tunneldak blijkt.

Gezien het voorgaande zou men verwachten dat men het aantal bomen in de wijken en langs de Gaasperdammerweg en op het tunneldak zou uitbreiden in plaats van aanzienlijk te verminderen! De zoom langs de Gaasperdammerweg en het tunneldak kunnen zeer goed gebruikt worden om een bos of bosachtig park aan te leggen mede ter compensatie van de hiervoor genoemde duizenden gekapte bomen en verder ter verbetering van de luchtkwaliteit in de wijken en de gezondheid van omwonenden. Dit is zeker van belang voor omwonenden die in de buurt van de tunnelmond wonen waar een verhoogde luchtverontreiniging blijft. Verder is e.e.a. ook van belang ter vermindering van geluidsoverlast van de Langbroekdreef (zie ook punt 4.2). **Met compensatiebeplanting in het**

Diemberbos schieten de omwonenden van de Gaasperdammerweg niets op!

1.2 Herinrichting en hoogte van de nieuw te planten bomen.

De ruimtelijke inrichting van het tracé - en daarmee van de taluds en het tunneldak - dient een onderdeel te zijn van het Tracébesluit. De stukken van het besluit waaronder de landschapsplannen geven echter geen duidelijk inzicht hoe de taluds en het tunneldak worden ingericht en zijn derhalve onvolledig. Zoals bij 1.1. aan de orde is gekomen is de herinrichting van wezenlijk belang voor de omwonenden vanwege de bosachtige uitstraling en de afscherpende werking van de bomen van de hoogbouw.

Uit de stukken blijkt ook niet of de nieuw te planten bomen al een redelijke hoogte hebben dan wel dat het om zeer jonge bomen (boomspruitjes) gaat waarbij de afscherpende functie pas na een jaar of 10-20 zal plaatsvinden. Gezien de afscherpende functie die de huidige beplanting ook heeft van de hoogbouw, willen wij dat er bomen geplant worden die tenminste dezelfde hoogte hebben of binnen afzienbare tijd bereiken als de huidige bomenzoom.

1.3 Watercompensatieplannen in het Centraal Park

Wij willen dat watercompensatie op andere minder ingrijpende plaatsen kan geschieden dan in het Centraal Park. Onvoldoende is onderbouwd waarom die juist daar dient te geschieden. Door deze watercompensatie vindt er een aanzienlijke aantasting plaats van het bestaande groen.

2. Barrièrewerking, fiets-/wandelpaden, privacy

2.1 Inleiding

Bij de keuze voor het onderhavige traject heeft het wegnemen van de barrièrewerking van de huidige Gaasperdammerweg een belangrijke rol gespeeld. Dit blijkt uit de MER-stukken, (o.a. blz. 26 en 36 MER) en uit de argumenten van het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost om voor dit traject te kiezen. De barrièrewerking wordt echter versterkt (zie Nota van Antwoord 2010 blz. 55) en niet weggenomen: de Gaasperdammerweg blijft als een dijk van 4,5 tot ruim 6 meter hoog tussen de wijken liggen maar nu zonder de fietstunnels die de verschillende wijken met elkaar verbinden. Omdat de wandel/fietstunnels verdwijnen, moet men nu dit hoogteverschil overwinnen om naar een wijk aan de andere kant van de tunnel te komen dan wel enige kilometers omlopen/-fietsen of omrijden. Voor mensen die minder valide zijn is dit een aanzienlijke barrière!

2.2 Vervallen fiets- en wandelpad Geerdinkhofpad

De verbinding tussen de wijken Geerdinkhof en Kantershof met de zuidzijde van de Gaasperdammerweg (A9) via een ondertunneling van het Geerdinkhofpad komt te vervallen (Toelichting blz. 43) en wordt omgeleid (Nota van Antwoord blz. 55, en tracékaart 25). In tegenstelling tot hetgeen wordt beweerd in de toelichting op blz. 43 is dit pad voor de bewoners van Geerdinkhof en Kantershof een belangrijke verbinding met de zuidzijde van de Gaasperdammerweg, zowel onder andere voor fietsforensen, ouders met schoolgaande kinderen, gebruik als doorsteekroute naar de ruiterspaden in het Gaasperpark en voor bejaarde mensen (uit Koornhorst en Garskamp) die een korte verbinding hebben met recreatiegebied Gaasperpark.

Omdat ter hoogte van de wijk Kantershof de tunnelmond bovengronds komt, moet een hoogteverschil overwonnen worden van 6,5 meter. Er is daarom gekozen voor een fietspad dat aan de noordzijde rechtsaf buigt naar het westen en de Gaasperdammerweg (A9) kruist via het tunneldak ter hoogte van de plek waar nu het Gaasperparkpad ligt. Deze keuze is juist een versterking van de barrièrewerking in plaats van een vermindering hetgeen juist een van de doelstellingen van de tunnel is. De huidige fietspaden liggen onderling op een afstand van ongeveer 300 meter. Afhankelijk van waar de bewoners van deze

wijken aan de andere kant van de tunnel moeten zijn betekent de gekozen oplossing zelfs een omweg van ongeveer maximaal 900 meter. **De bewoners van Kantershof en Koornhorst hebben door middel van een gehouden enquête aangegeven dat zij de voorkeur geven aan behoud van het fiets- en wandelpad via een tunnel onder de A9 naar de zuidzijde van deze weg. Wij zijn van mening dat, gezien hun belang bij deze tunnel, dit zwaarder dient te wegen. Juist omdat ter hoogte van de wijk Kantershof de tunnel omhoog rijst, komt er ruimte vrij onder de tunnelvloer en het dijklichaam waarop de tunnel rust voor een fietstunnel. Technisch is e.e.a. goed mogelijk.**

2.3 Vervallen fiets- en wandelpad Gaasperparkpad, nieuw fiets- en wandelpad Kromwijkdreef

De wijken Nieuw Kempering en Karspelhof worden via de tunnel van het Gaasperparkpad verbonden met het Gaasperpark. Voor de bewoners van deze wijken is het van belang dat met het vervallen van dit pad deze wijken via een fiets- en wandelpad langs de Kromwijkdreef weer verbonden worden met het Gaasperpark om de barrièrewerking van de tunnel te verkleinen. Uit de stukken blijkt hooguit uit de tracékaart 25 dat deze mogelijk wordt aangelegd. Verder is niet duidelijk of en hoe de wijk Nieuw Kempering via de tijdelijk afgesloten doorgang onder de Kromwijkdreef verbonden wordt met dit nieuwe pad. Wij zijn van mening dat het besluit op dit punt onvoldoende duidelijk is en aanvulling verdient. Mocht dit pad langs de Kromwijkdreef niet worden aangelegd dan hebben wij bezwaar tegen het vervallen van het Gaasperparkpad.

2.4 Inpassing fiets- en wandelpad Huntum naar Maldenhof

Dit fietspad wordt gedeeltelijk verlegd ter hoogte van Huntum. Hiervoor moet de waterloop worden aangepast in een gebied met voor bewoners hoge landschapswaarde en exotische diersoorten (roodwangschildpadden). Weliswaar niet beschermd maar behorend tot de belevingswereld van de omwonenden. Compensatie dient in het gebied zelf plaats te vinden.

2.5 Inpassing fiets- en wandelpad Reigersbospad

Ingepland is een haakse glooiende helling die een aantasting is van het nieuwe Bijlmerpark. In de landschapsplannen wordt dit niet genoemd. De haakse glooiing dient te worden vervangen door een parallel aan de tunnel lopend talud met behoud van de bestaande brug die toegang geeft tot het park.

2.6 Inpassing fiets- en wandelpaden, privacy, kruisen met andere paden, barrière werking, liften

Barrièrewerking/roltrappen/liften

Eén van de doelstellingen van de aanleg van de tunnel is geweest het wegnemen van de barrièrewerking tussen de wijken aan weerszijden van de A9/Gaasperdammerweg. Doordat de fiets- en wandelpaden nu 4 tot 6 meter moeten overwinnen wordt, door het vervallen van de tunnels, deze barrièrewerking juist versterkt met name voor minder valide mensen. Dit zou verholpen kunnen worden door het aanleggen van liften/en of roltrappen. In de Nota van Antwoord 2010 op blz. 55 staat 'Vanwege gebrek aan toezicht op deze locatie zouden de liften bloot staan aan vandalisme, kapot worden gemaakt en zeer snel vervuilen'. Wij zijn het hier niet mee eens. *Door toezicht op afstand via camera's, uitgerust met luidsprekers, kan vandalisme vrijwel geheel worden voorkomen en een gedeelte van de vervuiling.* Daarnaast dient vanzelfsprekend zoals bij alle openbare buitenliften, bijvoorbeeld bij de metrostations, deze regelmatig te worden schoongemaakt. Wij wijzen u erop dat bijvoorbeeld bij het Park Güell in Barcelona buitenroltrappen zijn gebruikt om de toegankelijkheid te vergroten.

Kruisen met andere paden

Uit het besluit blijkt niet wat de gevolgen zijn voor het kruisen van de bestaande fiets- en wandelpaden die haaks staan op de te verhogen fietspaden. Wij vinden dat de te verhogen fietspaden zodanig moeten worden aangelegd dat dit niet tot omleidingen leidt van de andere paden die daarop uitkomen.

Het ontwerpbesluit gaat er vanuit dat de fiets-/wandelpaden (Nellestein-, Kelbergen-, Reigerbos, Huntum- en Abcouderpad haaks de tunnel zullen overstijgen. Afhankelijk van de aanleg zouden dit ook nieuwe barrières kunnen worden. Wij vragen ons af waarom er niet voor een zigzaggende inpassing is gekozen. Bij de nieuwe aanleg van de paden dient er rekening mee gehouden te worden dat verschillende paden dicht langs tuinen van woningen gaan waardoor de privacy van de bewoners wordt aangetast. Ook liften kunnen mogelijk een oplossing zijn voor minder valide mensen. Er dient dus beter zicht te komen op de verschillende inpassmogelijkheden (komen de paden op palen of wordt het een dijk met een brug om de sloten te overstijgen?) en de gevolgen daarvan voor omwonenden!

2.7 Privacy algemeen

Uit de stukken blijkt niet duidelijk hoe bij het inrichten van het tunneldak rekening gehouden wordt met de privacy van omwonenden. Gezien het hoogteverschil en de afstand op verschillende plekken tot de woonbebouwing is aantasting daarvan niet uitgesloten. Ook hoe hiermee rekening wordt gehouden tijdens de aanleg van de tunnel is niet duidelijk.

2.8 Geluidsoverlast fiets-/en wandelpaden

Uit het besluit blijkt niet welke maatregelen er worden genomen om geluidsoverlast van bijvoorbeeld bromfietsen te verminderen voor de omwonenden gezien het feit dat deze straks de tunnel over moeten en daarbij o.a. op gelijke hoogte komen van slaapkamers. Tevens zal door de hoogte van het tunneldak het geluid verder reiken.

Verwezen wordt naar de gemeente Amsterdam die een oplossing moet vinden voor deze problematiek (Nota van Antwoord pag. 45).

2.9 Afsluiting fiets-en wandelpaden en tijdelijke paden tijdens de bouw

Uit de Nota van Antwoord blz. 59 blijkt dat tijdens de bouw van de tunnel het Abcouder-, Reigersbos-, Kelbergen- en Geerdinkhofpad permanent worden afgesloten. Verder zullen tussentijds ook de andere paden tijdelijk dienen te worden afgesloten. E.e.a. betekent dat de omwonenden waarschijnlijk alleen via de Kromwijkdreef, de Gooiseweg, de Huntumdreef/Meerkerkdreef en de Muntbergweg naar de andere kant van de A9/Gaasperdammerweg kunnen komen. **E.e.a. zal ertoe leiden dat tijdens de bouw de omwonenden vaak 1,5 tot 3 kilometer per keer moeten omrijden/verder moeten lopen, terwijl veel ouders bijvoorbeeld op de fiets of lopend kinderen naar school moeten brengen die zich vaak aan de andere kant van de snelweg bevindt. Wij vinden dit niet aanvaardbaar en vinden dat er tijdelijke overgangen moeten komen tijdens de bouw.**

Vroeger lag er een fietspad langs de Huntum- en Meerkerkdreef (onder de Gaasperdammerweg door). Veel Zuidoost-fietsers maakten hier gebruik want vooral 's avonds is het veiliger om langs een autoweg te fietsen. Omdat het stadsdeel Zuidoost geen geld meer beschikbaar wilde stellen voor onderhoud van dit fietspad werden ca. 10 jaar geleden de tegels van het pad verwijderd en de vrijgekomen grond met gras ingezaaid. **Wij pleiten er voor dat dit veilige fietspad voor een goede noord-zuidverbinding in ere wordt hersteld.**

3 Doortrekking tunnel onder de Gaasp

Wij achten doortrekking van de tunnel onder de Gaasp door nog steeds een betere oplossing voor de vermindering van de overlast (o.a. geluid, smog, fijnstof) die de bewoners van Kantershof van het verkeer ondervinden. De verlegging van de tunnelmond verder naar het noordoosten zorgt er ook voor dat de piekbelastingen van gezondheidsschadelijke stoffen voor de bewoners van deze wijk aanzienlijk zullen verminderen. Dit voorkomt ook mogelijke ingrepen in de toekomst indien de Europese normen voor de verschillende stoffen verder worden aangescherpt zoals al eerder is gebeurd.

4. Geluidsoverlast

4.1 Kromwijkdreef

Volgens de Nota van Antwoord blz. 45 behoeven voor wijzigingen aan de Kromwijkdreef pas in het kader van een ander project getoetst te worden of deze voldoen aan de eisen uit de Wet Geluidhinder. Dit is bevreemdend omdat de wijzigingen uitgevoerd worden als gevolg van het onderhavige besluit.

4.2 Toename geluidsoverlast ten noorden van de tunnel

Door de aanleg van de tunnel neemt de geluidsoverlast toe voor de omwonenden ten noorden van de tunnel (Nota van Antwoord, blz. 45) doordat de tunnel nu op gelijke hoogte komt te liggen als de Langbroekdreef waarbij de huidige geluidsschermen zijn vervallen en dit terwijl het uitgangspunt van de aanleg van de tunnel is dat het verkeerslawaaï voor omwonenden dient af te nemen. In verband hiermee is juist de aanleg van een bos op de tunnel van groot belang om dit lawaaï tegen te gaan vanwege de geluiddempende werking van bomen op verkeerslawaaï. Verder is de vraag of bij de geluidsberekeningen rekening is gehouden met sluipverkeer door files op de A1 en de A9 (zie ook 4.3).

4.3 Langbroekdreef

In de Nota van toelichting blz. 45 staat dat de geluidsbelasting van de Langbroekdreef, ten zuiden van de A9, in lichte mate afneemt ten opzichte van de situatie in 2010 doordat de verkeersintensiteit op de weg licht zou afnemen. Echter op blz. 57 van deze nota staat dat de verkeersberekeningen die zijn gedaan voor het Ontwerp-Tracébesluit uitwijzen dat er op de Langbroekdreef meer verkeer komt te rijden als gevolg van deze aanpassing. Het besluit is op dit punt tegenstrijdig. Uit de stukken blijkt niet dat verder rekening is gehouden met sluipverkeer ten gevolge van files die nog steeds zullen voorkomen (zoals blijkt uit de Toelichting op het besluit blz. 110).

5. Inrichting tunneldak en overlast

In de Nota van Antwoord staat o.a.:

- dat voor nieuwe ontwikkelingen op het tunneldak Rijkswaterstaat niet verantwoordelijk is. De bevoegde instantie zal een aparte planologische procedure volgen voor de invulling van deze ontwikkelingen. Afhankelijk van de ontwikkelingen zullen de akoestische effecten hiervan in de besluitvorming worden meegenomen (pag. 46).
- dat de inrichting van het tunneldak door de gemeente Amsterdam wordt bepaald. Aangezien deze inrichting nog niet is vastgesteld, vormen eventuele bomen die op het tunneldak worden geplant geen onderdeel van de compensatieopgave van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (pag. 48);

- dat de gemeente Amsterdam via een bestemmingsplanprocedure de nadere invulling van het tunneldak zal regelen. Infrastructuur en Milieu kan niet bij voorbaat aan de gemeente de eis stellen dat geen wegen/sportvelden mogelijk gemaakt kunnen worden. In de Trajectnota/MER is melding gemaakt van woningbouwplannen van de gemeente Amsterdam voor deze locatie. De inspreker wordt geadviseerd de bestemmingsplanprocedure van de gemeente Amsterdam te volgen (pag. 48). Op pag. 56 wordt aan deze tekst nog de volgende zin toegevoegd: Middels het treffen van andere maatregelen wordt bereikt dat aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid wordt voldaan.
- dat de Minister van Infrastructuur en Milieu niet bij voorbaat aan de gemeente de eis kan stellen dat deze invulling geen activiteiten mogelijk mag maken die geluidhinder veroorzaken. In de Trajectnota/MER is melding gemaakt van woningbouwplannen van de gemeente Amsterdam voor deze locatie. Gelet op de na de realisatie van het Tracébesluit beschikbare geluidruimte, bestaat de verwachting dat de ontwikkeling door de gemeente Amsterdam geen geluidhinder zal veroorzaken. De inspreker wordt geadviseerd deze zienswijzen in te brengen tijdens de bestemmingsplanprocedure (pag. 61).

Voor de tunnel is juist gekozen om o.a. de geluids- en andere overlast aanzienlijk terug te brengen. Uit de stukken blijkt dat het gebruik van het tunneldak voor o.a. wegen (geluid-, luchtverontreiniging) en sportvelden (o.a. geluidsoverlast van geluidsinstallaties) niet is uitgesloten. **Hier tegen hebben wij ernstig bezwaar omdat dit juist afbreuk doet aan de argumenten die voor de aanleg van de tunnel zijn gebruikt. Gezien de hoogte van de tunnel zal een groot aantal omwonenden daarvan last ondervinden. Bijvoorbeeld het geluid uit luidsprekerinstallaties kan zeer storend zijn. Wij vinden dat het dak een natuurbestemming dient te krijgen en dient te worden ingericht als een bos of bosachtig park en dat dit in het besluit dient te worden vastgelegd** (zie ook punt 1 en 4.2).

6. Externe veiligheid

De Gaasperdammertunnel wordt een tunnel waarin alle gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Wij zijn er niet gerust op of de gehanteerde normen voor (externe) veiligheid voldoende bescherming bieden zowel in als buiten de tunnel, temeer daar er een grote toename van dergelijk verkeer te verwachten is.

7. Luchtkwaliteit

7.1 Onjuiste beschrijving van het project in het NSL

Uit de toelichting blz. 64 en verder blijkt dat het tracébesluit afwijkt van het traject dat is opgenomen in het Nationaal Samenwerkings Programma Luchtkwaliteit (NSL) dat gemeld is aan de Europese Commissie en waarvoor de Europese Commissie op basis van het Ontwerp NSL op 7 april 2009 aan Nederland derogatie heeft verleend voor fijn stof (PM10) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO2) tot 1 januari 2015. Ten onrechte gaat de minister ervan uit dat door deze afwijking de verleende derogatie geldig blijft. Mede hierdoor zijn de verleende vrijstellingen niet geldig en is verder ook ten onrechte beslist dat niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarde voor fijnstof PM2,5. **Mocht u onze mening niet delen dan verzoeken wij u het Europees Hof een prejudiciële vraag te stellen over de uitleg van de toepasselijke Europese regelgeving op dit punt.**

7.2 Gezondheidsonderzoek

In het gezondheidsonderzoek in het Tracébesluit wordt niet gesproken over verhoogde concentraties NOx en PM10/2,5 bij de tunnelmonden. Het onderzoek is 2 jaar oud en goedkeuring van het Tracébesluit is sterk afhankelijk van een belangrijke knellende factor bij een tunnel, de vervuiling uit de tunnelmonden. Wij wensen dat de effecten hiervan nader worden onderzocht en beter worden onderbouwd. Immers, in veel landen is het niet geoorloofd om een tunnel aan te leggen binnen 1000 meter van woningbouw.

7.3 Luchtfiltering

Niet duidelijk is hoe de filtering van de uitstoot van vuile lucht is geregeld.

8. Onderliggend wegennet

Uit de stukken blijkt niet wat de gevolgen zijn voor de verkeersintensiteit door het vervallen van de op- en afrit S113 voor de Karspeldreef. Door het vervallen van de oprit S113 richting Utrecht zal het verkeer uit de omliggende wijken ten noorden van de tunnel nu via de Karspeldreef naar de oprit S112 bij de Gooiseweg moeten. Verder zal door het vervallen van de afrit S113 vanuit de richting Badhoevedorp/Utrecht het verkeer eveneens bij S112 er af moeten wat ook een toename van het verkeer over de Langbroekdreef en de Karspeldreef tot gevolg heeft (zie ook punt 4.3 wat de tegenspraak betreft over de verkeersintensiteit op de Langbroekdreef en verder punt 9).

9. Wijzigingen S113 vervallen op- en afrit

Wij zijn het niet eens met het vervallen van de oprit S113 richting Utrecht/Badhoevedorp en de afrit S113 vanuit de richting Utrecht/Badhoevedorp. In onze ogen is het vervallen van deze op- en afrit niet nodig en zou deze door een van de buizen kunnen lopen dan wel door een extra buis. In de parallelbuis zou een lagere snelheid kunnen gelden indien er geweven zou moeten worden met verkeer van de afrit S112. Uit de stukken blijkt niet dat deze oplossing goed is bestudeerd. In de Nota van Antwoord staat op blz. 41 , 2.2.1 dat de maximumsnelheid op de parallelbanen van de Gaasperdammertunnel 80 km/uur wordt in plaats van 100 km/uur waarvan tijdens het ontwerp en de inspraakfase sprake was. De afstand tussen de huidige oprit S113 richting Utrecht en de Gooiseweg is ruim 1000 meter. Gezien de 10 seconde is er bij 80 km/uur een afstand van 223 meter nodig na de toerit van S113 en 223 meter voor de afrit S112. Wij hebben begrepen dat de Europese regelgeving inzake tunnelveiligheid in ieder geval weven bij 70 km/uur niet verbiedt indien, zoals hier het geval is, de afstand op het trajectdeel voldoende groot is.

Door het vervallen van de op- en afrit zal zowel het verkeer op de Langbroekdreef als op de Karspeldreef onnodig toenemen. Zie ook punt 8.

10 Wijzigingen Kerriestraat Nieuw Kempering

Uit het Landschapsplan (kaart 102) blijkt dat zowel de waterloop ter plekke als de Kerriestraat zelf worden aangepast waardoor de parkeerplaatsen komen te vervallen en de straat dichterbij de woningen komt te liggen. In de wijk Nieuw Kempering zijn er al geregeld tekorten aan parkeerplaatsen. Uit het besluit blijkt nergens of en waar deze parkeerplaatsen in de omgeving van de Kerriestraat worden gecompenseerd.

11 Scholen, kindertehuizen, kinderdagverblijven en tehuizen voor ouderen

Op een aantal plaatsen langs de Gaasperdammerweg bevinden zich binnen 40 tot 300 meter scholen, kindertehuizen, kinderdagverblijven en voorzieningen voor ouderen. Deze lijken niet in de berekeningen voor veiligheid, geluid en luchtkwaliteit te zijn meegenomen. Het betreft hier o.a.:

In de wijk Huntum:

- basisschool De Achtsprong, Huntum 15,
- kinderdagverblijf, Huntum 15
- basisschool de Rozenmarn, Huntum 16,
- buitenschoolse opvang, Huntum 16
- twee kindertehuizen, die dan respectievelijk op ca. 40 meter (Huntum 55a, 55b en 55c) en ca. 250 meter (Huntum 11c, 12a en 12b) meter van de weg liggen.

In de flat Hogevecht:

- Kinderdagverblijf, Hogevecht nr. 138/C

Bij de flat Huigenbos:

- Kinderdagverblijf, Bullewijkpad 35

In de wijk Kelbergen:

- Twee kinderdagverblijven: Kelbergen 16 en 28

In de wijk Nellestein op korte afstand van de weg:

- Daltonschool voor basisonderwijs, Leksmondplein 31
- Prof. Dr. I. van Houteshool, voor bijzonder basisonderwijs, Leksmondplein 27
- Nellestein Partou Buitenschoolse Opvang, Leksmondplein 26
- Woon- en Zorgcentrum voor ouderen Nellestein, Lopikhof 1

In de wijk Holendrecht:

- Maarsenhof 87

12 Aanvullend bureau/veldonderzoek

Ad punten 9.3 tot 9.5 wordt er aangenomen dat het gebied geen archeologische waarde heeft. Op 300 meter van het weg tracé zijn overblijfselen van een Romeinse tempel gevonden en diverse artefacten uit de Romeinse tijd. In latere tijden is de locatie deels de dijk langs de Bijlmermeer geweest. Het is raadzaam het gehele weggebied te onderzoeken op overblijfselen uit deze vroege perioden.

13 Verschuiving ligging weg

Aan de noordzijde wordt de weg verder opgeschoven namelijk 56 meter in plaats van in het Ontwerp Tracé Besluit 43 meter. Op dit stuk grond verdwijnt heel veel groen en ook een aantal parkeerplaatsen. Het groen wordt grotendeels gecompenseerd in het Diemberbos zodat de compensatie niet plaatsvindt in de eigen woonomgeving. Bovendien betekent het innemen van deze brede strook grond voor de aanleg van de weg dat eigen woningbezitters in hun jaarlijkse erfpachtprijs of reeds betaalde afkoopsom hebben meebetaald voor de in hun exploitatiegebied gelegen groen dat nu wordt afgenomen. Hierover is niet gecommuniceerd met de betrokken bewoners en er is geen compensatieregeling aangeboden. Deze bewoners dienen aanspraak te maken op een schadevergoeding.

14 Ontbrekende stukken

Tenslotte willen wij nog melden dat wij niet konden beschikken over alle van belang zijnde stukken. Wij bedoelen hier het bestuurconvenant dat afgesloten is/wordt tussen het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, de gemeente Amsterdam en stadsdeel Zuidoost over de inrichting van het tunneldak. Daardoor zijn wij niet in staat geweest om te reageren op alle met elkaar verband houdende zaken in dit project. Een loskoppeling van onderdelen is funest voor het totaaloverzicht.

Gezien het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit vernietigd dient te worden.

In geval van geheel of gedeeltelijke vernietiging van het besluit maken wij aanspraak op vergoeding van alle door ons in en buiten rechte gemaakte kosten.

Hoogachtend,

namens Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg (AGG):

Mevr. A.C.M. Wesseling – van der Kleij,
(voorzitter)

R.E. Duvivier,
(penningmeester)

Bijlagen:

- statuten (in drievoud)
- zienswijze (in drievoud)
- uittreksel Kamer van Koophandel (in drievoud)