

**ONDERWERP**

Memo Externe Veiligheid wTB 2022 Zuidasdok

**PROJECTNUMMER**

30070236

**DATUM**

Oktober 2022

**ONZE REFERENTIE**

D10036667:39

**VAN**

Ingenieursbureau Zuidasdok

**VERSIE**

A

**AAN**

Rijkswaterstaat WNN

---

**Inleiding**

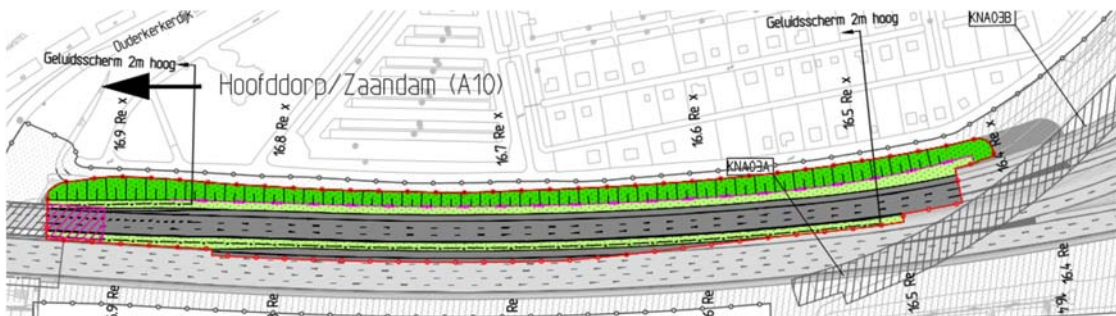
Op 18 maart 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (destijds: Infrastructuur en Milieu) het Tracébesluit (TB) Zuidasdok vastgesteld. Het TB is gewijzigd op 10 november 2016 (Wijziging 2016) en op 14 augustus 2017 (Wijziging 2017). Het TB zoals met inbegrip van de wijzigingen vastgesteld, is met de uitspraak van de Raad van State van 15 augustus 2018 onherroepelijk geworden en vormt samen met het op 20 april 2016 vastgestelde Bestemmingsplan (BP) Zuidasdok de juridisch-planologische basis voor de realisatie van het project Zuidasdok.

Tijdens de uitwerking van het voorlopig ontwerp zijn verschillende afwijkingen van het TB aan de orde gekomen. Voor de wijzigingen die nu noodzakelijk blijken, wordt het ontwerpwijzigingstracébesluit (OwTB) opgesteld, dat net als een ontwerp-tracébesluit (OTB) de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) doorloopt. Het OwTB wordt eerst als ontwerp vastgesteld en ter inzage gelegd, waarbij eenieder een zienswijze naar voren kan brengen. Tegen het vastgestelde wijzigingstracébesluit (wTB) staat beroep open bij de Raad van State.

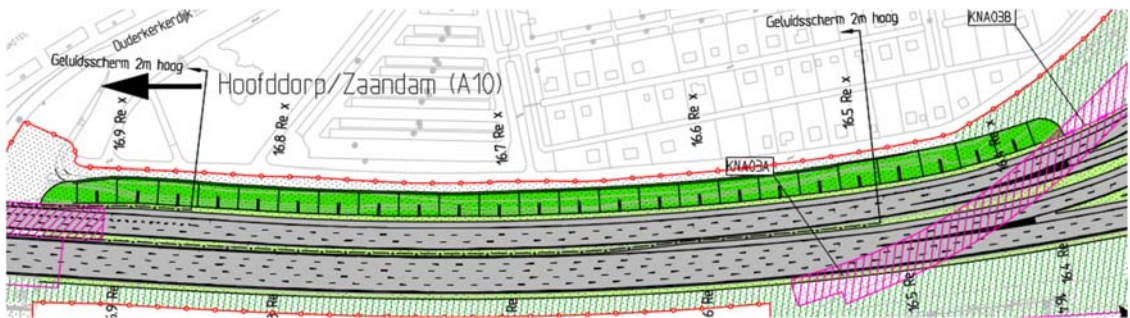
De relevante wijzigingen voor het thema externe veiligheid zijn:

- wijziging 2: realiseren vluchtstrook van 200 meter;
- wijziging 5: realiseren vluchtstrook;
- wijzigingen 7 en 11: wijzigen TB-grens;
- wijziging 12: vervangen taperinvoeger door rechts invoegende rijstrook.

Wijziging 2 is weergegeven in Figuur 1. Het TB ter plaatse van wijziging 2 is weergegeven in Figuur 2.

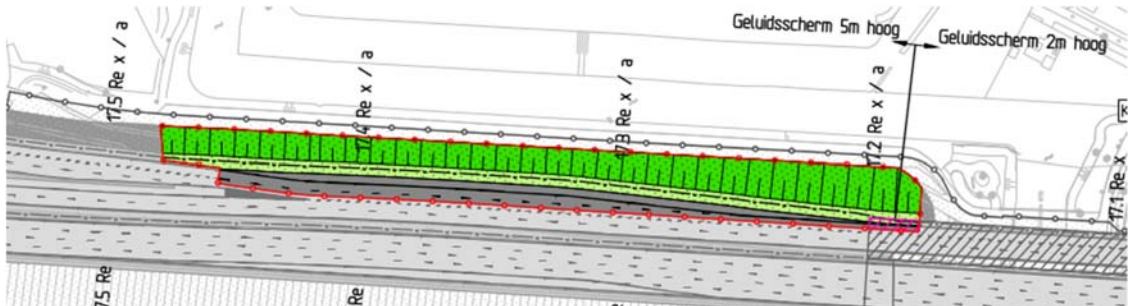


Figuur 1: Wijziging 2.

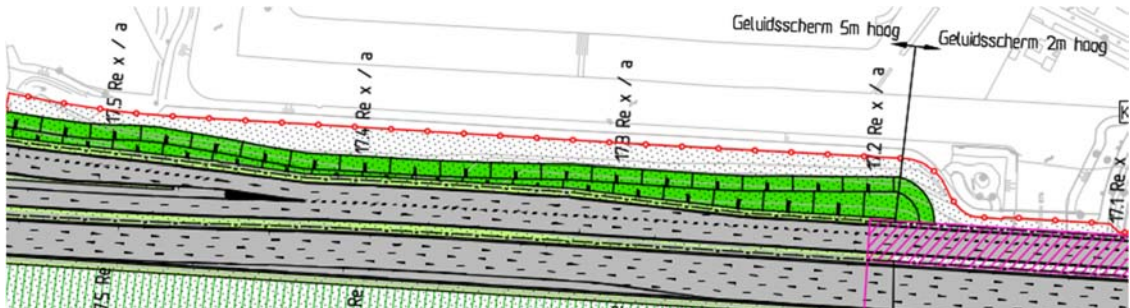


Figuur 2: Het TB ter plaatse van wijziging 2.

Wijziging 5 is weergegeven in Figuur 3. Het TB ter plaatse van wijziging 5 is weergegeven in Figuur 4.

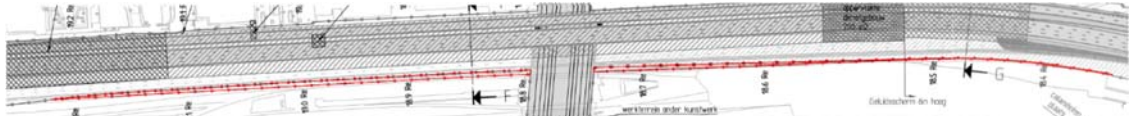


Figuur 3: Wijziging 5.

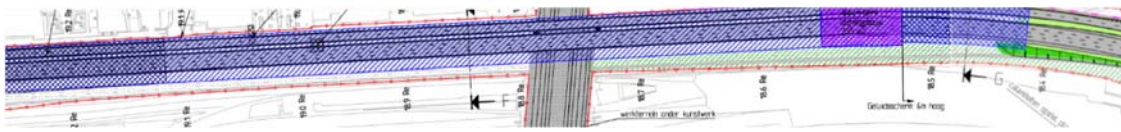


Figuur 4: Het TB ter plaatse van wijziging 5.

Wijziging 7 is weergegeven in Figuur 5. Het TB ter plaatse van wijziging 7 is weergegeven in Figuur 6.

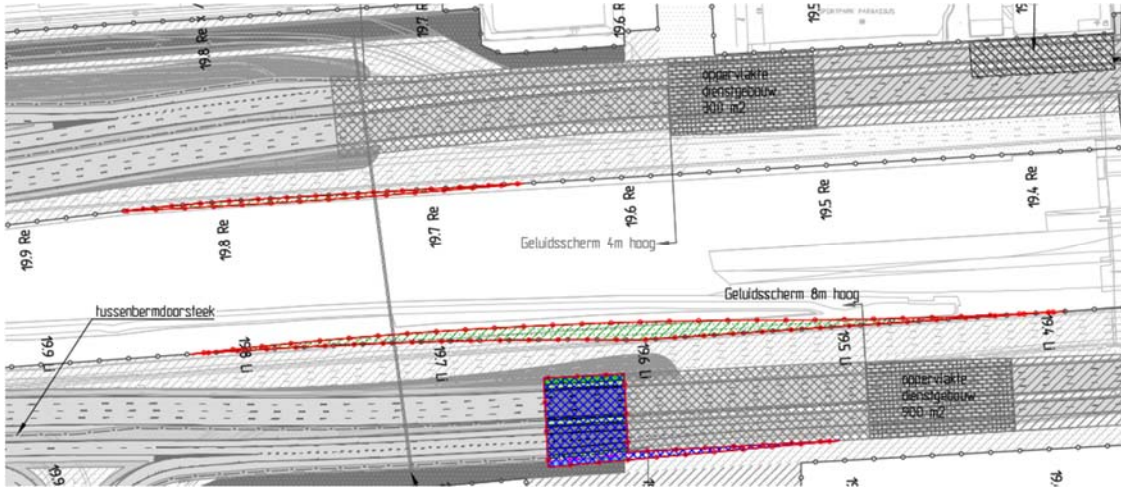


Figuur 5: Wijziging 7.

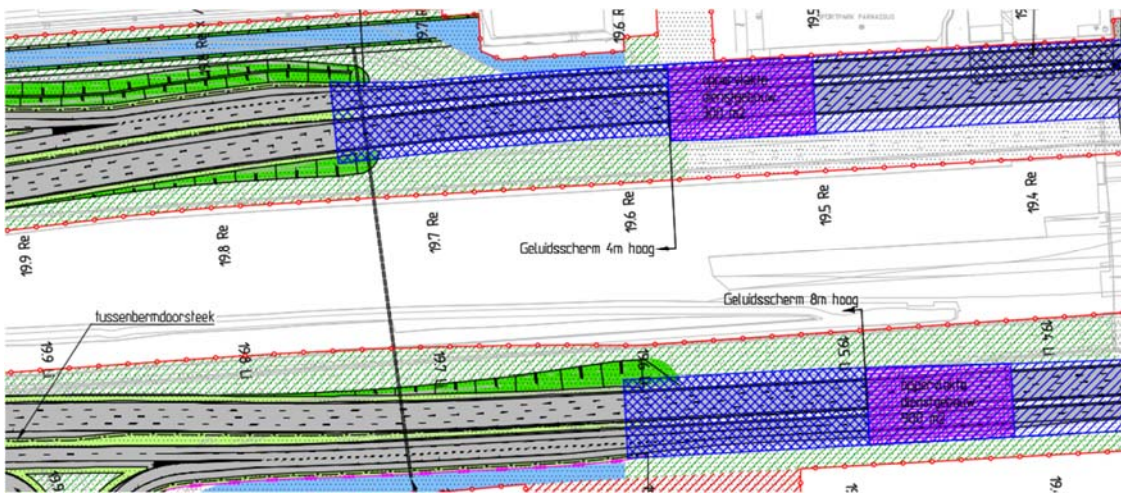


Figuur 6: Het TB ter plaatse van wijziging 7.

Wijziging 11 is weergegeven in Figuur 7. Het TB ter plaatse van wijziging 11 is weergegeven in Figuur 8.

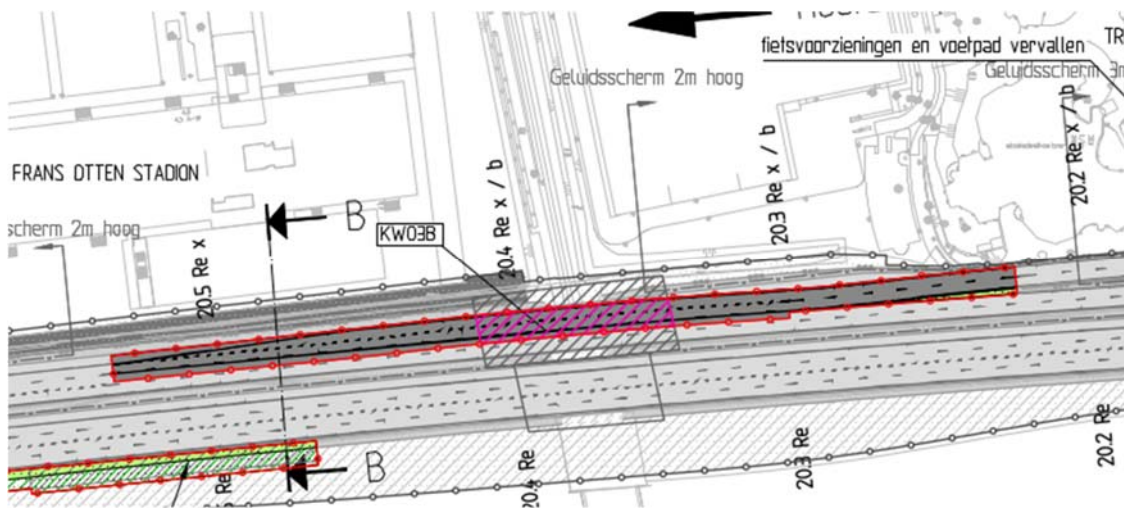


Figuur 7: Wijziging 11.

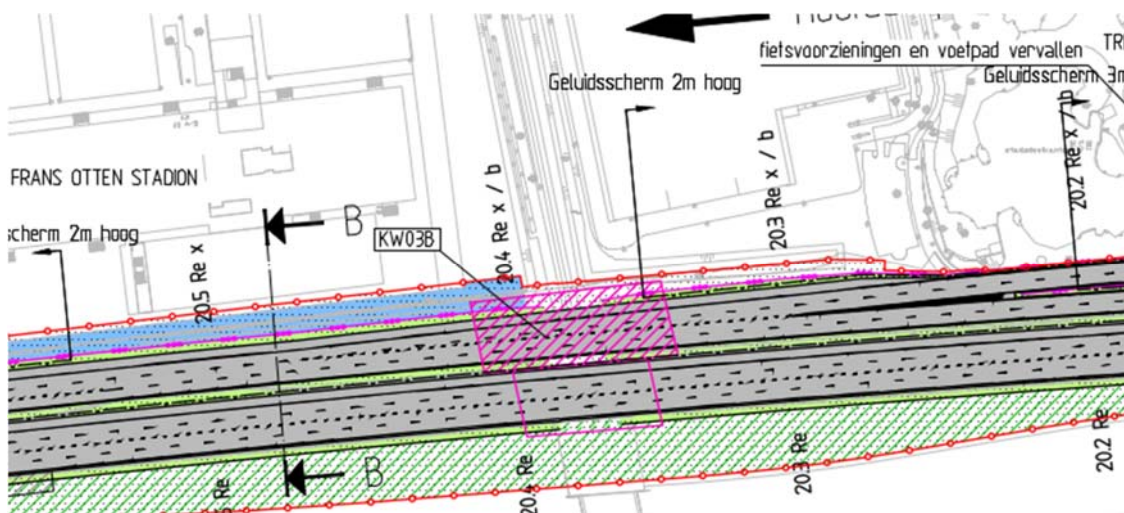


Figuur 8: Het TB ter plaatse van wijziging 11.

Wijziging 12 is weergegeven in Figuur 9. Het TB ter plaatse van wijziging 12 is weergegeven in Figuur 10.



Figuur 9: Wijziging 12.



Figuur 10: Het TB ter plaatse van wijziging 12.

### Wet- en regelgeving

Na het opstellen van het TB is de wet- en regelgeving omtrent externe veiligheid aangepast. Tegenwoordig gelden onder andere de Regeling basisnet (Rbn) en de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten (Beleidsregels EV). Voor een wijziging van een weg die deel uitmaakt van het basisnet geldt dat zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het groepsrisico (GR) moet worden beoordeeld conform paragraaf 2.1 van de Beleidsregels EV. De relevante wijzigingen voor het thema externe veiligheid zijn beoordeeld ten opzichte van het TB.

Verder geldt sinds 1 december 2016 artikel 16, lid 5 van de Regeling basisnet (Rbn). In artikel 16, lid 2 van de Rbn, waarnaar gerefereerd wordt in het TB, staat dat op een wegvak de breedte van de zone van 30 meter (het plasbrandaandachtsgebied (PAG)) wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen. In artikel 16, lid 5 van de Rbn staat dat in afwijking van artikel 16, lid 2 van de Rbn de breedte van de zone van 30 meter (het PAG) wordt gemeten vanaf de buitenste kantstrepen van de hoofdrijbanen als in bijlage I, kolom 7 bij de Rbn is vermeld dat een wegvak is onderverdeeld in hoofdrijbanen voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen voor lokaal verkeer.

Dat is het geval voor het project Zuidasdok. Wegvak N12 (de A10 tussen knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel) is onderverdeeld in hoofdrijbanen voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen voor lokaal verkeer.

Ten behoeve van het OwTB is daarom ook in kaart gebracht of de relevante wijzigingen voor het thema externe veiligheid invloed hebben op de ligging van de buitenste kantstrepen van de hoofdrijbanen (en daarmee op de ligging van het PAG en het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG). Voor nieuwe objecten binnen het PAG gelden immers, in tegenstelling tot voor bestaande objecten binnen het PAG, aanvullende bouweisen.

### Bijgestelde effectbeoordeling

Ten opzichte van in het TB verschuiven de referentiepunten (gelegen op het midden van het asfalt van de hoofdrijbanen) in het OwTB als gevolg van wijziging 2 en niet als gevolg van wijzigingen 5 en 12. Wijzigingen 2, 5 en 12 hebben betrekking op wegvak N12 (de A10 tussen Knooppunt De Nieuwe Meer en Knooppunt Amstel). Het van toepassing zijnde PR-plafond en het van toepassing zijnde GR-plafond zijn weergegeven in Tabel 1. Zowel in het TB als in het OwTB liggen er ter plaatse van wijzigingen 2, 5 en 12 geen nieuwe en bestaande objecten binnen het PR-plafond. Hiermee wordt voldaan aan de inspanningsplicht conform artikel 3 van de Beleidsregels EV.

Tabel 1: Het van toepassing zijnde PR-plafond en het van toepassing zijnde GR-plafond conform bijlage I bij de Rbn.

Wegvak	PR-plafond (PR 10-6 contour)	GR-plafond (PR 10-7 contour)
N12 (de A10 tussen Knooppunt De Nieuwe Meer en Knooppunt Amstel)	0 meter	81 meter

De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt bepaald door de vraag naar gevaarlijke stoffen en de locaties van herkomst en bestemming. De vraag naar gevaarlijke stoffen en de locaties van herkomst en bestemming worden niet beïnvloed door wijzigingen 2, 5 en 12. Als gevolg van wijzigingen 2, 5 en 12 wordt geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht. De vervoerscijfers die zijn opgenomen in bijlage I bij de Rbn blijven van toepassing. Ook wordt geen wijziging van de ongevalsfrequentie verwacht, omdat het wegtype niet wijzigt. De ongevalsfrequentie blijft  $8,3 \times 10^{-8}$  per voertuigkilometer. Dit is de ongevalsfrequentie voor het wegtype autosnelweg. Daarom is er geen sprake van een overschrijding of dreigende overschrijding van het van toepassing zijnde PR-plafond en het van toepassing zijnde GR-plafond.

Het uitvoeren van een afwijkende beoordeling van het groepsrisico conform artikel 7 van de Beleidsregels EV en het verantwoorden van het groepsrisico conform artikel 8 van de Beleidsregels EV is niet nodig. Ten opzichte van in het TB wordt wegvak N12 in het OwTB niet verbreedt met twee of meer rijstroken aan één zijde of aan beide zijden van wegvak N12 als gevolg van wijzigingen 2, 5 en 12. Ten opzichte van in het TB verschuiven de referentiepunten in het OwTB ook niet als gevolg van wijzigingen 2, 5 en 12. Artikel 7 van de Beleidsregels EV is niet van toepassing. Artikel 8 van de Beleidsregels EV is daarom ook niet van toepassing.

Conform bijlage I bij de Rbn heeft wegvak N12 een PAG. De effecten van wijzigingen 2, 5 en 12 voor de ligging van het PAG worden hieronder conform artikel 9 van de Beleidsregels EV per wijziging toegelicht.

### Wijziging 2

De buitenste kantstreep van de hoofdrijbaan verschuift hier ongeveer een halve vluchtstrookbreedte naar het zuiden. De buitenste kantstreep van de parallelrijbaan verschuift hier ongeveer een halve vluchtstrookbreedte naar het noorden. Conform artikel 16, lid 5 van de Rbn is geldt het PAG alleen voor de hoofdrijbaan. Ten opzichte van in het TB verschuift het PAG in het OwTB van de omgeving ten noorden van de A10 af (het PAG wordt kleiner) als gevolg van wijziging 2. Wijziging 2 heeft geen invloed op het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG. Ter plaatse van wijziging 2 blijft het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG 0.

## **Wijziging 5**

Voor wijziging 5 geldt dat ter plaatse van afrit 9 (Amsterdam-Buitenveldert) er geen rijstroken verschuiven, er komt alleen een vluchtstrook bij. Zowel de buitenste kantstreep van de hoofdrijbaan als de buitenste kantstreep van de parallelrijbaan verschuift niet. Daarom verschuift het PAG als gevolg van wijziging 5 niet.

## **Wijziging 12**

Voor wijziging 12 geldt dat ter plaatse van het viaduct de buitenste kantstreep wel verschuift. Dit is echter een kleine verschuiving en het gaat om de buitenste kantstreep van de invoeger naar parallelrijbaan. Conform artikel 16, lid 5 van de Rbn geldt het PAG alleen voor de hoofdrijbaan. Daarom verschuift het PAG als gevolg van wijziging 12 ook niet.

### **Bijgestelde effectbeoordeling realisatiefase**

Tijdens het realiseren van de tunnelbuizen vindt het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de tijdelijke hoofdrijbanen voor doorgaand verkeer. Het gebruik van tijdelijke hoofdrijbanen was in het TB al voorzien. Ten opzichte van het TB verschuift tussen kilometer 18.3 en kilometer 19.3 de tijdelijke noordelijke hoofdrijbaan in het OwTB enkele meters meer richting het zuiden. De rijstrookconfiguratie verandert hier niet. Om dit mogelijk te maken wordt de TB-grens hier verschoven (wijziging 7). Ten opzichte van in het TB verschuift tussen kilometer 19.4 en kilometer 19.9 de tijdelijke noordelijke hoofdrijbaan in het OwTB enkele meters meer richting het zuiden en de tijdelijke zuidelijke hoofdrijbaan in het OwTB enkele meters meer richting het noorden. De rijstrookconfiguratie verandert hier niet. Om dit mogelijk te maken wordt de TB-grens hier verschoven (wijziging 11).

Zowel wat betreft het plaatsgebonden risico als wat betreft het groepsrisico worden wijzigingen 7 en 11 op dezelfde manier beoordeeld als wijziging 2 (referentiepunten verschuiven, geen nieuwe en bestaande objecten binnen hetzelfde PR-plafond en geen overschrijding of dreigende overschrijding van hetzelfde PR-plafond en hetzelfde GR-plafond). Het uitvoeren van een afwijkende beoordeling van het groepsrisico conform artikel 7 van de Beleidsregels EV en het verantwoorden van het groepsrisico conform artikel 8 van de Beleidsregels EV is ook niet nodig voor wijzigingen 7 en 11. Artikel 7 van de Beleidsregels EV is niet van toepassing. Artikel 8 van de Beleidsregels EV is daarom ook niet van toepassing.

De buitenste kantstreep van de tijdelijke noordelijk hoofdrijbaan verschuift als gevolg van wijzigingen 7 en 11 enkele meters meer naar het zuiden (van de omgeving ten noorden van de A10 af). De buitenste kantstreep van de tijdelijke zuidelijke hoofdrijbaan verschuift als gevolg van wijziging 11 enkele meters meer naar het noorden (van de omgeving ten zuiden van de A10 af). Het PAG wordt kleiner. Wijzigingen 7 en 11 hebben geen invloed op het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG. Ter plaatse van wijzigingen 7 en 11 blijft het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG 0.

Als gevolg van wijziging 11 komt de tijdelijke zuidelijke hoofdrijbaan tijdens de realisatiefase dicht bij het geluidscherm tussen het spoor en de weg te liggen. In dit geluidscherm zitten vluchtdeuren om vluchten van de spoorzijde naar de wegzijde mogelijk te maken. Tijdens de realisatiefase blijft dit mogelijk. Aan de wegzijde wordt de vluchtroute afgeschermd van de weg met een voertuigkering.

### **Conclusie voor het ontwerpwijzigingstracébesluit**

Ten opzichte van het TB hebben de voor het thema externe veiligheid relevante wijzigingen geen effect op externe veiligheid. Externe veiligheid is daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het OwTB.

### **Plaatsgebonden risico en groepsrisico**

Ten opzichte van in het TB verschuiven de referentiepunten in het OwTB als gevolg van wijziging 2 en niet als gevolg van wijzigingen 5 en 12. Er is geen sprake van een overschrijding of dreigende overschrijding van het van toepassing zijnde PR-plafond en het van toepassing zijnde GR-plafond. Het uitvoeren van een afwijkende beoordeling van het groepsrisico conform artikel 7 van de Beleidsregels EV en het verantwoorden van het groepsrisico conform artikel 8 van de Beleidsregels EV is niet nodig. Voor wijzigingen 7 en 11 tijdens de realisatiefase geldt hetzelfde als voor wijziging 2.

### **Plasbrandaandachtsgebied**

De buitenste kantlijnen van de hoofdrijbanen verschuiven als gevolg van wijziging 2. Daar verschuift de buitenste kantlijn ongeveer een halve vluchtstrookbreedte naar het zuiden, van de omgeving ten noorden van de A10 af (het PAG wordt kleiner). Wijziging 2 heeft geen invloed op het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG. Ter plaatse van wijziging 2 blijft het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG 0.

Tijdens de realisatiefase verschuift de buitenste kantstreep van de tijdelijke noordelijk hoofdrijbaan als gevolg van wijzigingen 7 en 11 enkele meters naar het zuiden (van de omgeving ten noorden van de A10 af). Tijdens de realisatiefase verschuift de buitenste kantstreep van de tijdelijke zuidelijke hoofdrijbaan als gevolg van wijziging 11 enkele meters naar het noorden (van de omgeving ten zuiden van de A10 af). Het PAG wordt kleiner. Wijzigingen 7 en 11 hebben geen invloed op het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG. Ter plaatse van wijzigingen 7 en 11 blijft het aantal bestaande en nieuwe objecten binnen het PAG 0 in de realisatiefase.