



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017)

Besluit tot wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok

Deel III Toelichting



Inhoud

1	Aanleiding voor de wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok	4
2	Beschrijving van de wijzigingen	5
3	Effecten van de wijzigingen	6
	Bijlage A	8
	Bijlage B	9
	Bijlage C	10

1 Aanleiding voor de wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok

Op 26 april 2017 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die zijn ingesteld tegen de besluiten tot vaststelling van het Tracébesluit Zuidasdok en het Bestemmingsplan Zuidasdok¹. Wat betreft de beroepen van drie appellanten tegen het Tracébesluit Zuidasdok ging het om een tussenuitspraak en heeft de Afdeling bestuursrechtspraak de minister van Infrastructuur en Milieu opgedragen een aantal gebreken in het Tracébesluit van 18 maart 2016 te herstellen en zo nodig het besluit te wijzigen. Daartoe is een brief, houdende een nadere motivering ten aanzien van een aantal getroffen maatregelen, aan de Afdeling bestuursrechtspraak toegezonden en het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) opgesteld, met bijbehorende kaart en (deze) toelichting.

Naar aanleiding van de uitkomsten van de onderzoeken over veiligheid en de onderzoeken naar reflectie van geluid tussen en onder de Amstelbruggen wordt met dit wijzigingsbesluit het Tracébesluit Zuidasdok 2016 op drie punten gewijzigd:

- Langs de verhoogd liggende verbindingsweg van de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid naar de A4 wordt ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel de meest sterke voertuigkering (prestatieklasse H4b) aangebracht.
- Langs de zuidelijke rand van de bestaande Amstelbrug in de noordelijke hoofdrijbaan van de A10 wordt een tweezijdig akoestisch absorberende geluidsscherm met een hoogte van 1 meter gerealiseerd.
- Als gevolg van dit scherm worden eveneens enkele geluidproductieplafonds gewijzigd en wordt detailkaart 03 aangepast door opname van dit geluidsscherm.

Overeenkomstig de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak is bij de voorbereiding van het wijzigingsbesluit geen toepassing gegeven aan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het wijzigingsbesluit is op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt en meegedeeld.

¹ ECLI:NL:RVS:2017:1141, zaaknummers 201603613/1/R6 en 201603945/1/R6

2 Beschrijving van de wijzigingen

Sterkere voertuigkering

Langs de verhoogd liggende verbindingsweg van de noordelijke A10 parallelrijbaan naar de A4 wordt ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel de meest sterke voertuigkering (prestatieklasse H4b volgens NEN-EN 1317-2) aangebracht. De extra sterke voertuigkering is toegerust om zwaarder vrachtverkeer tegen te houden.

Deze maatregel was reeds toegezegd, en wordt toegevoegd aan artikel 8 van de besluittekst van het Tracébesluit Zuidasdok 2016.

Geluidmaatregel bestaande Rozenoordbrug

Bij het aanvullend onderzoek naar geluid dat reflecteert tussen en onder de brugdelen van alle Amstelbruggen is een maatregel naar voren gekomen in de vorm van een geluidsscherm met een hoogte van 1 meter langs de zuidelijke rand van de bestaande Rozenoordbrug in de noordelijke hoofdrijbaan van de A10, die aan weerszijden akoestisch absorberend wordt uitgevoerd. Het geluidsscherm komt in de plaats van het hekwerk dat op dit moment aanwezig is langs het inspectiepad op de Amstelbrug. Artikel 3 van het wijzigingsbesluit sterkt ertoe deze maatregel toe te voegen aan Tabel 5 van de besluittekst van het Tracébesluit Zuidasdok 2016.

Als gevolg van het geluidsscherm wordt aan het huidige Register (publicatie 18 maart 2016) op basis van het Tracébesluit een scherm toegevoegd langs de A10 Zuid ter hoogte van de Amstelbrug. Het geluidproductieplafond van zes referentiepunten ter hoogte van km 17.3 li d tot en met 17.2 li y/d wordt door middel van dit tracébesluit gewijzigd vastgesteld.

De nieuwe waarde van het geluidproductieplafond is opgenomen in artikel 4 van dit tracébesluit.

Op detailkaart 03 is het geluidsscherm opgenomen.

3 Effecten van de wijzigingen

Opname geleiderail met een sterkere voertuigkering

Naar aanleiding van de tussenuitspraak is nader beoordeeld in hoeverre het toepassen van een H4b-voertuigkering een noodzakelijke maatregel is. Verwezen wordt hierbij naar de als bijlage A bij deze toelichting gevoegde notitie “Nadere onderbouwing verkeersveiligheid TB” van het Ingenieursbureau Zuidasdok (IBZ). In onderdeel 4 van de notitie wordt ingegaan op het toepassen van een H4b voertuigkering ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel en tevens is daarvoor bijlage 2 van de notitie relevant.

In bijlage 2 van de notitie wordt toegelicht dat in Nederland standaard een H2-voertuigkering wordt toegepast langs snelwegen. Een H2-voertuigkering heeft een hoog keringsniveau. In bijzondere gevallen wordt een H4b-voertuigkering toegepast. Een H4b-voertuigkering heeft een zeer hoog keringsniveau. In de vigerende richtlijn ROA 2014 Veilige inrichting van berm (ROA 2014 VIB) wordt het toepassen van een H4b-voertuigkering noodzakelijk geacht op plaatsen waar de gevolgschade van een ongeval met een doorgebroken vrachtwagen onacceptabel hoog is. Als voorbeeld van een situatie waar een hoger keringsniveau noodzakelijk kan zijn, wordt in de richtlijn onder andere “bebouwing met instortingsgevaar” binnen een afstand van 25 meter van de snelweg genoemd.

In onderdeel 4 van de notitie wordt geconcludeerd dat toepassing van een H4b-voertuigkering ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel niet als een aanvullende maar als een noodzakelijke maatregel moet worden gezien. Een aantal omstandigheden is hierbij doorslaggevend:

- In het gebouw is op werkdagen langdurig een relatief groot aantal personen aanwezig, mede gelet op het aantal bedrijfsunits, het mede gebruiken van de bedrijfsunits als kantoor en bedrijfsfuncties die ingevolge het bestemmingsplan zijn toegestaan.
- De rand van de fly-over komt tot 6 m van de gevel en daarmee op korte afstand van het gebouw en op een hoogte die vrijwel gelijk is aan de hoogte van het gebouw.
- Bij doorschrijding van de voertuigkering is sprake van een risico op instorting van een constructie en gevaar voor de in het gebouw aanwezige personen.
- De aanwezigheid van een vluchtstrook geeft een risico op een grotere inrijdhoek. Dat ter hoogte van het gebouw sprake is van een buitenbocht geeft een groter risico op het buiten de rijstrook raken van een voertuig en aanrijding met de voertuigkering.

Mede aan de hand van de hiervoor genoemde uitkomsten zijn de gevolgen van het Tracébesluit Zuidasdok 2016 voor gebouw De Zuidcirkel integraal afgewogen. Wat betreft het aspect (externe) veiligheid is van belang, dat de kans op doorschrijding van een H4b-voertuigkering kleiner is dan bij een H2-voertuigkering. Een H4b-voertuigkering is kerend tot een massa van 38 ton bij een inrijdhoek van 20 graden. Een H2-voertuigkering is kerend tot een massa van 13 ton bij een inrijdhoek van 20 graden. Dat de externe veiligheidssituatie verbetert omdat de tunnels in de A10 Zuid worden ingedeeld in tunnelcategorie C, laat onverlet dat van de parallelrijbaan van de A10 Zuid gebruik zal worden gemaakt door vrachtwagens met een grotere massa dan 38 ton. Het risico op doorschrijding ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel is bepaald als kans van eens per 20.000 jaar. Omdat er ter hoogte van gebouw de Zuidcirkel sprake is van een gebogen wegtracé in combinatie met de aanwezigheid van een vluchtstrook (grotere inrijdhoek) is het doorschrijdingsrisico groter dan de standaardwaarde. De kans van eens per 20.000 jaar is daarmee groter maar blijft op basis van deze vergrotende factoren klein. Het doorschrijdingsrisico is klein en verdere aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Met de appellanten van gebouw De Zuidcirkel zal door projectorganisatie Zuidasdok gesprekken gevoerd gaan worden om de mogelijkheid van aankoop van het geheel dan wel de eigenaren die daaraan toch de behoefte hebben uit te kopen.

Geluidmaatregel bestaande Amstelbrug

Als bijlage B is bij deze toelichting de rapportage “Aanvullend akoestisch onderzoek Amstelbruggen” van het Ingenieursbureau Zuidasdok gevoegd. Met het aanvullend akoestisch onderzoek is nader in beeld gebracht wat het maximaal mogelijke geluidseffect is van geluid dat reflecteert tussen en onder de bruggen van de Amstelbruggen en is inzichtelijk gemaakt of dit leidt tot andere uitkomsten ten opzichte van het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het Tracébesluit Zuidasdok 2016.

Door het Ingenieursbureau Zuidasdok is een maatwerk SRM2 berekeningsmethodiek toegepast. Deze methodiek is beoordeeld door TNO en als geschikt bevonden om op verantwoorde wijze de bovengrens van de toenames vast te stellen. In deze situatie is er geen noodzaak alternatieve rekenmodellen of andere methoden toe te passen. De bevindingen van TNO zijn opgenomen in de als bijlage C bij deze toelichting gevoegde notitie “Toepassing SRM2 voor Rozenoordbrug A10 Zuidas”.

Uit het aanvullend akoestisch onderzoek blijkt dat voor de woonboot aan de Ouderkerkerdijk 45 geen sprake is van een toename ten opzichte van het Lden,GPP. Door op worst-case wijze rekening te houden met het effect van reflectie en het geluid dat tussen de bruggen door kan komen, wordt het verschil tussen Lden,GPP en de geluidbelasting in de plansituatie wel kleiner maar is de geluidbelasting in de plansituatie nog steeds lager.

Uit het aanvullend akoestisch onderzoek blijkt tevens dat niet uitgesloten kan worden dat de geluidbelasting ten zuiden van de A10 Zuid ter hoogte van de woningen Amsteldijk 319 en 320 toeneemt ten opzichte van het Lden,GPP als ook rekening wordt gehouden met geluid dat op basis van de worst-case berekening tussen en onder de bruggen door kan komen.

Naar aanleiding van deze uitkomsten zijn de effecten van een aanvullende maatregel onderzocht in de vorm van een geluidscherm van 1 meter hoog ter vervanging van het bestaande hekwerk langs de zuidelijke rand van de bestaande Amstelbrug in de noordelijke hoofdrijbaan van de A10 Zuid. Omdat hiermee is verzekerd dat de effecten van geluid tussen en onder de bruggen niet tot een knelpunt leiden voor de woning Amsteldijk 319 is deze maatregel met artikelen 2 en 3 van het wijzigingsbesluit toegevoegd aan de geluidmaatregelen van het Tracébesluit Zuidasdok 2016. Bij de realisatie wordt uitgegaan van een akoestisch absorberende uitvoering aan weerszijden, waarmee wordt voorkomen dat op enigerlei wijze sprake kan zijn van negatieve akoestische effecten door reflectie in deze constructie.

Het geluidscherm is primair bedoeld om het effect van geluid onder- en tussen de bruggen door te beperken en is niet bedoeld als bovendoelmatig of bovenwettelijk geluidscherm. Niettemin zal deze maatregel ook, zij het in beperkte mate, extra afscherming geven op geluid dat bovenlangs de noordelijke brug afstraalt en hiermee van invloed zijn op de vastgestelde geluidproductieplafonds. Om deze reden is de aanvullende voorziening alsnog opgenomen in het geluidregister. Hierbij wordt opgemerkt dat de maatwerk SRM2-berekeningen met toepassing van aanvullende voorziening een afname van de geluidbelasting in de plansituatie van 2dB oplevert voor beide appellanten, zie daarvoor ook Tabel 4 van bijlage B. Dit verschil is groter dan de gewijzigde geluidproductieplafonds die op enkele locaties met enkele tienden dB's afnemen en geen rekening houden met de effecten zoals gemodelleerd in de maatwerkberekeningen.

Bijlage A

Nadere onderbouwing verkeersveiligheid

Bijlage B

Aanvullend akoestisch onderzoek Amstelbruggen

Bijlage C

Toepassing SRMz voor Amstelbruggen, beoordeling TNO

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Provincie
Noord-Holland



Stadsregio Amsterdam



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Augustus 2017 | 104772