



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017)

Besluit tot wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok

Deel I Besluit



TRACÉBESLUIT ZUIDASDOK (wijziging 2017)

Besluit tot wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok

I Besluit

Vastgesteld op

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

.....

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Inhoud

I	Tracébesluit	6
	Artikel 1.	6
	Artikel 2.	7
	Artikel 3.	7
	Artikel 4.	7
	Artikel 5. Slotbepaling	7
	Beroep	8
II	Kaarten	
III	Toelichting	

I Tracébesluit

Gezien de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 26 april 2017¹ en gelet op artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet stel ik, minister van Infrastructuur en Milieu, het Besluit tot wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) vast.

Het Tracébesluit voorziet in een aantal wijzigingen van het Tracébesluit Zuidasdok, zoals vastgesteld op 18 maart 2016 en gewijzigd op 10 november 2016, hierna te noemen 'Tracébesluit Zuidasdok 2016'.

Het Tracébesluit bestaat uit deze besluittekst (I) en detailkaart genummerd 3 (II). Bij het Tracébesluit hoort een toelichting met drie bijlagen (III). Deze toelichting met bijlagen maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit.

Dit Tracébesluit wijzigt het Tracébesluit Zuidasdok 2016 alleen op de hierna in de artikelen 1 tot en met 4 beschreven punten. Voor het overige blijft het bepaalde in het Tracébesluit Zuidasdok 2016 onverminderd van kracht.

Artikel 1

Aan artikel 8 van het Tracébesluit Zuidasdok 2016 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende als volgt:

11. Ter hoogte van de verhoogd liggende verbindingsweg van de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid (rechts, x) naar de A4 wordt ter hoogte van km 21.0 tot 21.3 een voertuigkering (prestatieklasse H4b volgens NEN-EN 1317-2) gerealiseerd.

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

Artikel 2

Aan artikel 9 van het Tracébesluit Zuidasdok 2016 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende als volgt:

- 7 Ter beperking van reflectie van geluid dat tussen en onder de bruggen doorkomt wordt op de bestaande Amstelbrug in de noordelijke hoofdrijbaan van de A10 van km 16.94 tot km 17.20 het hekwerk dat aanwezig is langs de zuidelijke rand van de brug vervangen door een tweezijdig akoestisch absorberend geluidscherm met een hoogte van 1 meter.

Artikel 3

De volgende regel wordt toegevoegd aan tabel 5, behorende bij artikel 9 van het Tracébesluit Zuidasdok 2016:

Soort en hoogte afscherming*	Locatie	Van km	Tot km
1 m hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm	A10 hoofdrijbaan rechts (linker zijberm)	16.94	17.20

* Geluidsabsorberend scherm dient te voldoen aan productklasse A3 volgens NEN-EN 1793-1

Artikel 4

De volgende regels van de in Bijlage 1 van het Tracébesluit Zuidasdok 2016 opgenomen tabel met gewijzigde geluidproductieplafonds

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
22960	121106,06	483041,31	61,0
22961	121106,22	482960,16	60,3
22962	121185,06	482941,58	63,0
22963	121285,05	482947,74	65,0
22964	121380,22	482977,42	67,0
22965	121465,87	482934,01	66,7

worden vervangen door:

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
22960	121106,06	483041,31	60,9
22961	121106,22	482960,16	60,2
22962	121185,06	482941,58	62,9
22963	121285,05	482947,74	64,9
22964	121380,22	482977,42	66,9
22965	121465,87	482934,01	66,6

Artikel 5 Slotbepaling

Dit Tracébesluit wordt aangehaald als: Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017).

Beroep

Beroepsmogelijkheid

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij tussenuitspraak van 26 april 2017 een aantal gebreken geconstateerd met betrekking tot het Tracébesluit Zuidasdok 2016. Ten aanzien van een aantal gebreken is een nadere motivering gegeven. Daar waar het herstel van de gebreken gevolgen heeft voor de tekst en kaarten van het Tracébesluit Zuidasdok 2016, worden deze met dit Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) hersteld.

Tegen het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De beroepen ingediend tegen het Tracébesluit Zuidasdok worden ingevolge artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht geacht mede te zijn gericht tegen het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017), tenzij dit daaraan geheel tegemoet komt. Deze appellanten hoeven dus niet opnieuw beroep in te stellen indien zij bezwaren hebben tegen het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017). Het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) is tevens toegezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Termijn

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken met ingang van de dag na die waarop het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) is bekendgemaakt. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

Terinzagelegging

Het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) en de daarop betrekking hebbende stukken liggen tijdens reguliere openingstijden ter inzage op de volgende plaatsen:

- het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijnstraat 8, Den Haag;
- het voorlichtingsloket van het stadhuis Amsterdam, Amstel 1, Amsterdam;
- Stadsdeel Zuid, President Kennedylaan 923, Amsterdam;
- Stadsdeel Nieuw-West, Osdorpplein 1000, Amsterdam;
- Stadsdeel Oost, Oranje-Vrijstaatplein 2, Amsterdam.

Ook kunnen de stukken worden geraadpleegd op de volgende websites:

- www.platformparticipatie.nl/zuidasdok;
- www.amsterdam.nl/zuidas/zuidasdok.

Over het indienen van een beroepschrift

Een beroepschrift moet worden ingediend bij:

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Een beroepschrift moet worden ondertekend en ten minste bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- de gronden (redenen) van het beroep, waarbij wordt verwezen naar hetgeen hierna is vermeld over het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet.

Het is ook mogelijk om digitaal beroep in te stellen via het Digitaal Loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (<https://digitaalloket.raadvanstate.nl>). Digitaal beroep instellen is uitsluitend mogelijk voor burgers.

Voor de behandeling van een beroep is een griffierecht verschuldigd.

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke zijn beroepsgronden zijn. Indien niet binnen de beroepstermijn van zes weken beroepsgronden worden ingediend, wordt het beroepsschrift in beginsel niet ontvankelijk verklaard. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen deze gronden niet meer worden aangevuld.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag. De Voorzieningenrechter kan een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

De hiervoor genoemde eisen waaraan een beroepschrift moet voldoen, zijn van overeenkomstige toepassing op een verzoek om een voorlopige voorziening. De indiener van het verzoekschrift overlegt daarbij een afschrift van het beroepsschrift. Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening is een griffierecht verschuldigd.

Financiering

× Gemeente
× Amsterdam



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



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

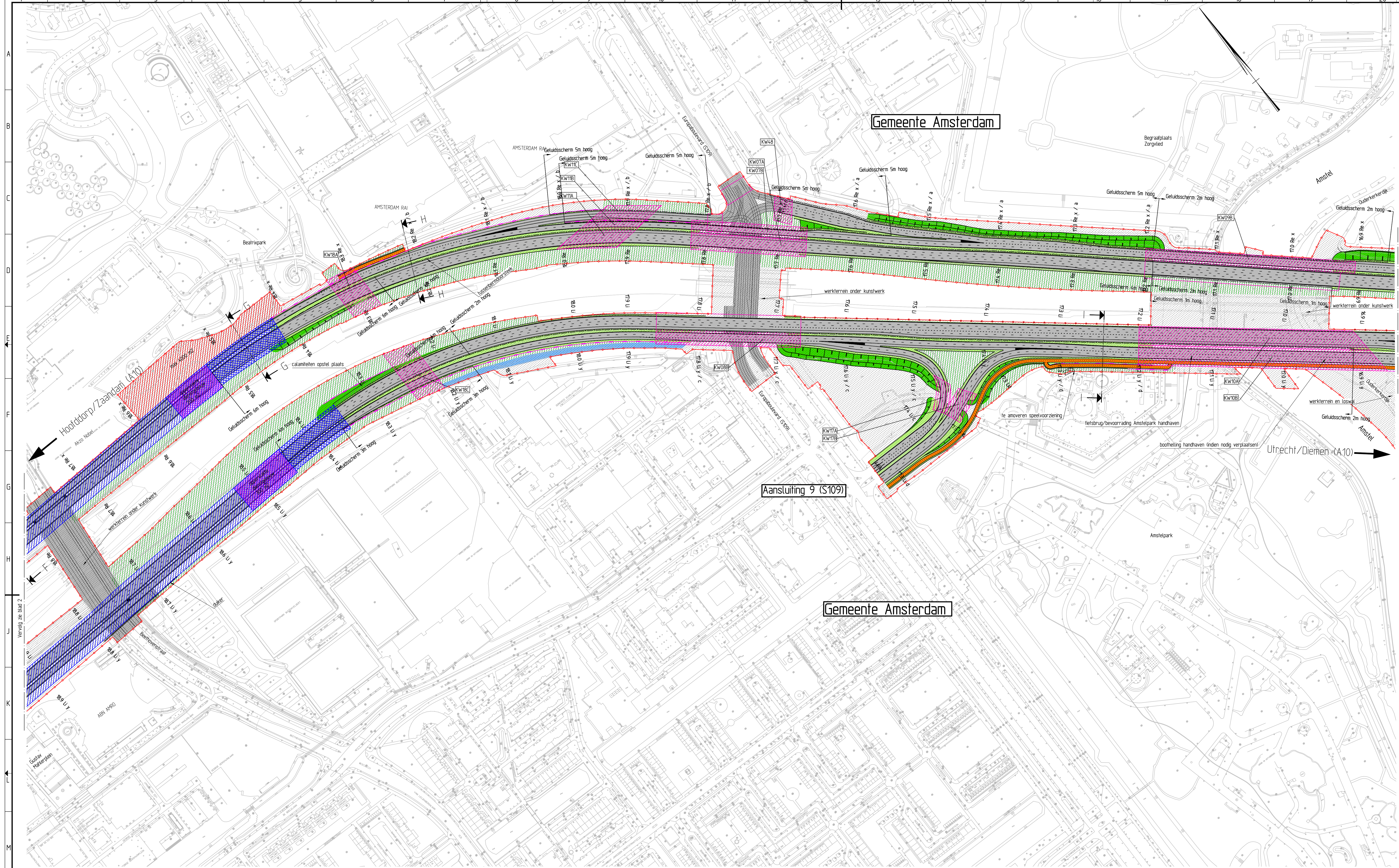
In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

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

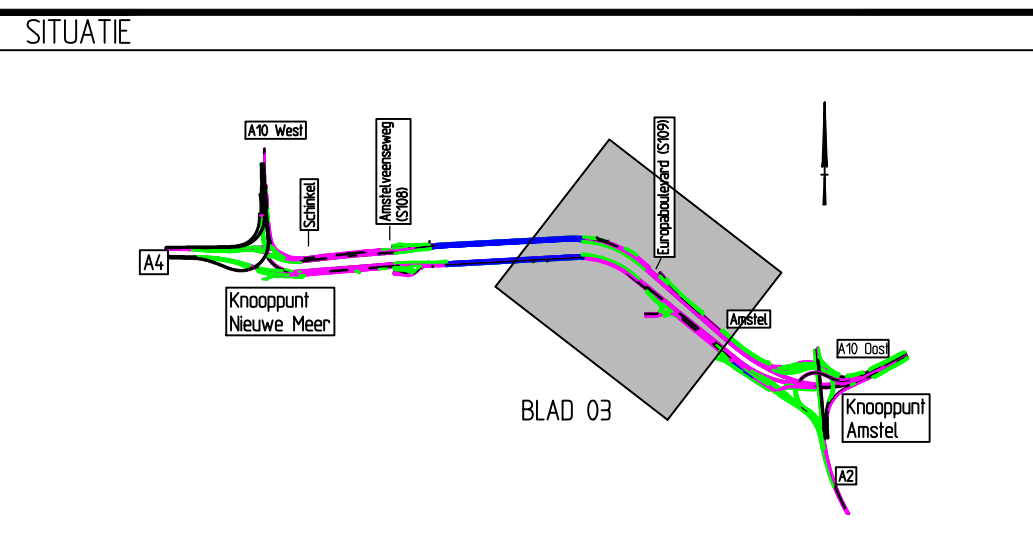
Augustus 2017 | 104772



- LEGENDA DWARSPROFIELEN
- Bestaande situatie
 - Nieuwe verharding
 - Nieuwe situatie
 - NAP-lijn
 - TB-grens
 - Verhoging
 - Geluidsscherm

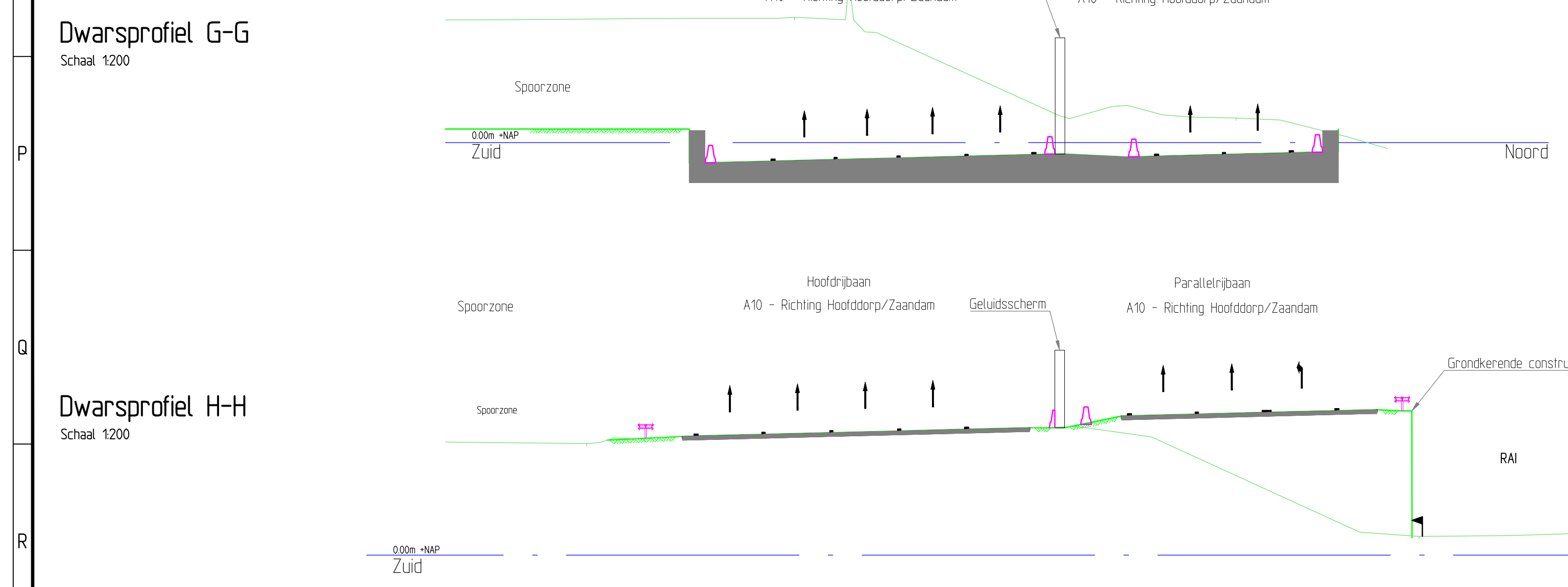
- LEGENDA SITUATIE
- TB-grens
 - Gemeente-grens
 - Grondkerende constructies
 - Geluidsscherm
 - Bestaande situatie/rooiveld
 - Zone bestaande kunstwerken
 - Duker
 - Locale dwarsprofielen
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, Werkterrein
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zoekgebied Werkterrein
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zone Calanthele Opstel Plaats
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zone Wiegverharding
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zone Fietsspad
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zone open Tunnelbak
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zone gesloten Tunnel
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, zone nieuwe/aan te passen Kunstwerken
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, Groen, Water
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, Berm
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, Talud
 - Maatregelvlak Verkeersbaleinden, Waterhuishouding
 - Maatregelvlak zoekgebied Dienstgebouwen tunnel/brug
 - Te anoveren bebouwing

Voor het lengteprofiel van de noordelijke en zuidelijke hoofdrijbaan zie de kaartbladen met lengteprofielen genummerd 5 en 6 van het Tracebesluit Zuidasdok 2016

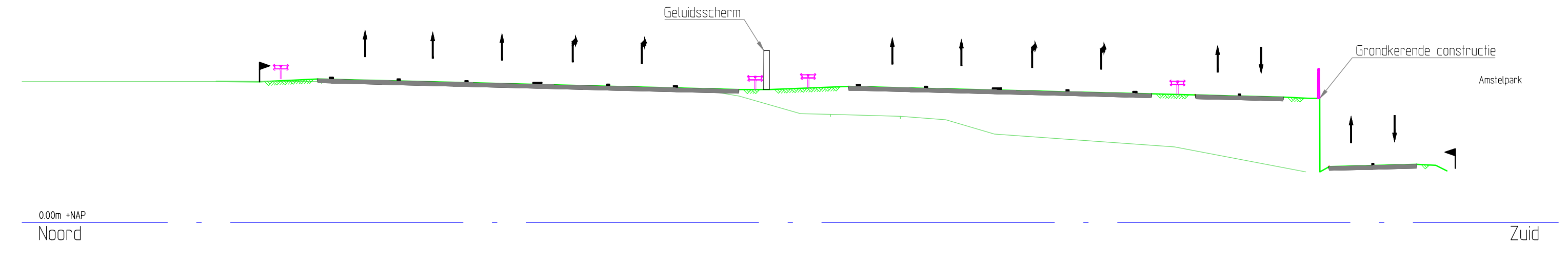


Tracebesluit Zuidasdok (wijziging 2017)

RW A10 De Nieuwe Meer - Amstel
Ontwerpkilometreering A10 km. 18,5 - 16,9



Dwarsprofiel I-I
Schaal 1200





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 geluidsschermbaan 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 geluidsschermbaan 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 geluidsschermbaan 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 geluidsschermbaan 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 bermen (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 vluchstrook (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 SRM2 voor Amstelbruggen, beoordeling TNO

Financiering

x Gemeente
x Amsterdam



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



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

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weer-
gegeven. 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