

Notitie

Aan: Gemeente Diemen, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Kopie aan: Henk Janssen

Van: Monique van Troost
Telefoon:
E-mail:

Datum: 23 augustus 2019 / aanvulling 24 september 2019
Zaaknummer: 9053567

Onderwerp: Toets geluidonderzoek openstelling busbaan Diemen

Inleiding

Adviesvraag gemeente Diemen aan de OD:

Wij hebben RHDHV een geluidonderzoek laten uitvoeren voor het openstellen van een busbaan voor autoverkeer. Omwonenden hebben een tegenrapport laten opstellen door de NSG waarin vraagtekens worden gesteld bij het uitgevoerde geluidonderzoek en ook een eerder onderzoek van Goudappel Coffeng wordt gebruikt. Wij willen graag een kritische toets van het tegenrapport van de NSG en het RHDHV rapport.

Nadere toelichting per mail d.d. 4 juli 2019 van gemeente Diemen aan de OD:

Het is goed dat jullie inhoudelijk kijken naar het geluidonderzoek dat RHDHV voor ons heeft uitgevoerd. Het gaat daarnaast echter ook om de vraag of de Wet geluidhinder op de juiste wijze is toegepast door RHDHV, omdat de NSG volgens mij vooral daar kritiek op heeft.

De busbaan heeft nu de bestemming busbaan en kent een 50 km per uur regiem. Om de busbaan te kunnen openstellen voor autoverkeer moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Dat moet ook omdat de busbaan deels wordt verlegd in een groenbestemming. Ook is besloten dat het dan een 30 km/uur regiem wordt. Een nieuw verkeersbesluit is daarom ook nodig.

Beoordeelde documenten:

- Notitie 'Akoestisch onderzoek Diemen-Zuid Reconstructie van de route Venserbrug Boven Rijkersloot en Beukenhorst – Boven Rijkersloot – Gevolgen opstelling busbaan voor alle verkeer' (RoyalHaskoningDHV d.d. 30 januari 2019) (=RHKDHV notitie) + nadere toelichting ontvangen per mail;
- Notitie 'Geluidgevolgen openstelling Busbaan afwijkend van het bestemmingsplan Zuid te Diemen' (Nederlandse Stichting Geluidshinder d.d. 23 mei 2019) (=NSG notitie).
- Mails van RHKDHV met toelichting m.b.t. de gehanteerde snelheden in projectvariant 2 met kanttekeningen (mail d.d. 05-07-2019) en reactie op de vraag van OD over de verschillen in verkeersgegevens (mail d.d. 20-08-2019).

Achtergrondinformatie:

- Onderzoek Verkeersstructuur Diemen-Zuid' van Goudappel Coffeng (DMN083/Mqt/1224.03 d.d. 26 juni 2017) (=Goudappel Coffeng-rapport);
- Notitie gemeente 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid Afronding stap 2: Verkeersontwerp (d.d. 02-04-2019);

- Notitie gemeente 'Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid Afronding stap 3: Overzicht resultaten milieuonderzoeken' (12-02-2019);

Beoordeling RHKDHV rapport

Algemene uitgangspunten beoordeling

- de gehanteerde verkeersgegevens (intensiteit, samenstelling en verdeling) zijn correct en gebaseerd op een actueel verkeersmodel;
- de modellering van het rekenmodel is correct (er was geen aanleiding om deze verder door ons in detail te checken);
- de snelheidsverlaging naar 30 km/uur is reëel en de herinrichting van de weg leidt daadwerkelijk tot een lagere verkeerssnelheid.

Toets Wet geluidhinder

Het RHKDHV-rapport gaat uit van gekozen variant 2. Conform de variantenstudie in het GC rapport behelst deze variant een toekomstige situatie waarin autoverkeer wordt toegelaten op de busbaan en de snelheid op de busbaan en in geheel Diemen-Zuid wordt verlaagd naar 30 km/uur. Dit om sluipverkeer te ontmoedigen. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur kennen geen geluidszone. Dit betekent dat de Wet geluidhinder formeel niet van toepassing is.

Wettelijk kader

Artikel 74, eerste lid, van de Wet geluidhinder luidt: "Een weg heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg [...]."

Het tweede lid, aanhef en onder b, van dit artikel luidt: "Het eerste lid geldt niet met betrekking tot een weg waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt."

Jurisprudentie

De Afdeling heeft eerder overwogen (zie uitspraak van 1 oktober 2008, [ECLI:NL:RVS:2008:BF3865](#)) dat een redelijke wetsuitleg ertoe leidt dat aan de voorwaarden voor het aannemen van een uitzondering als bedoeld in artikel 74, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wet geluidhinder niet alleen is voldaan indien een maximumsnelheid van 30 km per uur is vastgesteld, maar ook indien deze maximumsnelheid nog niet geldt ten tijde van de vaststelling van het plan, maar het tot het instellen daarvan bevoegde gezag daartoe al wel had besloten.

Conclusie: RHKDHV is er terecht van uitgegaan dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur

Beoordeling goede ruimtelijke ordening

Voorafgaande aan de openstelling van de busbaan zal een bestemmingsplanprocedure moeten worden doorlopen omdat de huidige bestemming "busbaan, uitsluitend voor een doorgaande autobusroute" wijzigt en de busbaan deels wordt verlegd naar een groenbestemming. In de ruimtelijke procedure is het wel noodzakelijk dat de gemeente de geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen op de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen beoordeelt. Hier is veel jurisprudentie over. Uit het rapport moet duidelijk naar voren komen dat na openstelling van de busbaan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie: RHKDHV heeft terecht de situatie akoestisch inzichtelijk gemaakt conform de berekeningswijze van de Wet geluidhinder. Deze berekeningswijze is niet wettelijk voorgeschreven maar voor de beoordeling van het aspect "goede ruimtelijke ordening" is dit een legitieme methode. Het bevoegd gezag heeft immers de interpretatieruimte c.q. beleidsvrijheid om de beoordelingssystematiek van de Wet geluidhinder te volgen dan wel andere relevante aspecten mee te wegen. De ODNZKG kan zich vinden in de aanpak van RHKDHV met daarbij de volgende kanttekeningen.

Kanttekeningen c.q. opmerkingen over de beoordeling in de 'geest van de Wet geluidhinder':

- In de gevallen dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder worden door RHKDHV geen geluidmaatregelen afgewogen om het reconstructie-effect teniet te doen. Omdat het hier 30 km/uur wegen betreft kan deze afweging achterwege blijven. Echter hiermee wordt wel afgestapt van de systematiek van de Wet geluidhinder. Dit kan inconsequent overkomen omdat wordt aangegeven dat in de beoordeling de systematiek van de Wet geluidhinder wordt gevolgd.
- In de beoordeling wordt wel gekeken of de toekomstige toename per weg niet meer is dan 5 dB en of de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Dit lijkt een valide beoordelingswijze maar indien de berekende geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale grenswaarde van de Wet geluidhinder niet wordt overschreden, betekent dit niet automatisch dat de geluidniveaus in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening (zie ook de jurisprudentie die wordt genoemd in de NSG notitie). In de bestemmingsplanwijziging t.b.v. de openstelling van de busbaan zal het bevoegd gezag moeten motiveren dat een toekomstige toename van 5 dB per weg t.o.v. het huidige geluidniveau niet onaanvaardbaar is en het volledig nieuwe geluidbeeld in Diemen -Zuid is aan te merken als "goede ruimtelijke ordening". Mogelijk is het raadzamer om in dit verband de conclusies en de resultaten ten aanzien van de cumulatieve geluidbelasting een nog prominenter plek te geven.
- Deze resultaten houden in dat met variant 2 in de toekomstige situatie de geluidbelasting voor geheel Diemen-Zuid:
 - voor 5% van de woningen de cumulatieve geluidbelasting toeneemt met 2 dB (dat als "nauwelijks waarneembaar verschil" mag worden gezien) => bij 95% van de woningen is de toename dus maximaal 1 dB (of blijft gelijk of is minder);
 - voor 34 woningen toeneemt met 2-4 dB vanwege busbaan en voor 118 woningen toeneemt met 2-3 dB vanwege Boven Rijkersloot west (oftewel voor 152 woningen neem de geluidbelasting voor de maatgevende weg toe met 2-4 dB);
 - maar er een berekende geluidafname is met 2-5 dB bij 329 woningen vanwege de Boven Rijkerslootweg oost, mag als "positief geluidsaldo" worden bestempeld.
- RHKDHV heeft voor de situatie 2015 en 2030 (autonoom en variant 2) de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt en de onderlinge verschillen. In het kader van een ruimtelijke afweging is dit een goede benadering omdat de gehele akoestische verandering vanwege de verkeersmaatregel hiermee in beeld is gebracht. Het kan zijn dat de geluidbelasting van een maatgevende weg toeneemt maar dat dit geen of weinig invloed heeft op de cumulatieve geluidbelasting.
- RHKDHV stelt dat de cumulatieve geluidbelasting maximaal 68 dB (exclusief aftrek artikel 110g) mag zijn. Dit is niet wettelijk vastgelegd en is ter afweging van het bevoegd gezag. Onduidelijk is of die 68 dB een waarde is die door Diemen vaker wordt gehanteerd maar deze waarde lijkt niet te zijn vastgelegd in het hogere waarden beleid van de gemeente Diemen. Het is echter wel een waarde die ook bij andere overheden wordt aangehouden als een "niet onaanvaardbaar" geluidniveau.

Reactie op mail van RHKDHV d.d. 05-07-2019 waarin het volgende wordt toegelicht:

Beste Monique,

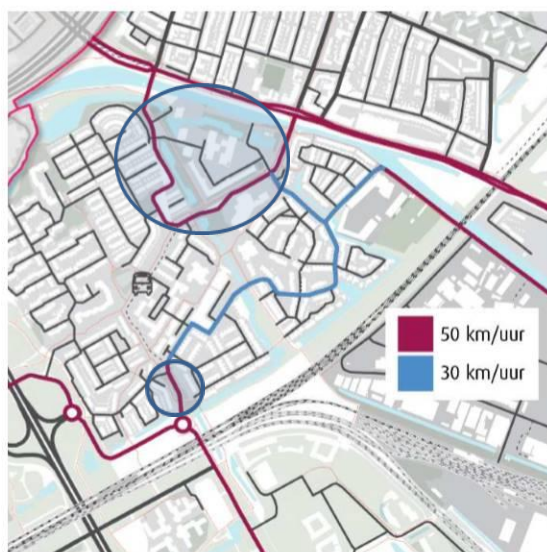
Ik stuur de shapes van de drie berekende scenario's op via WeTransfer.

Het zijn shapes van:

- *De huidige situatie 2015;*
- *De toekomstige situatie in de autonome ontwikkeling 2030;*
- *De projectvariant 2 voor peiljaar 2030 met busbaan 30 km/u (deels Boven Rijkersloot 30 km/u en de rest 50 km/u).*

Kanttekeningen:

- *We hebben de projectvariant 2 (worst-case) berekend met de busbaan 30 km/u en de aansluitende lus (zie ellips) met de Hartveldseweg/Muiderstraatweg en de Diemerdreef (cirkel) 50 km/u aangehouden in het rekenmodel. Dit ondanks dat deze stukken 30 km/u zullen worden. Als je deze stukken met 30 km/u modelleert neemt de geluidbelasting met 3 tot 4 dB af op deze wegvakken. Dus de eventuele afname op deze wegvakken door de snelheidsreductie worden in het akoestisch onderzoek onderschat en zeker niet te positief ingeschat. De opengestelde busbaan is wel 30 km/u!*



Figuur 2.1: Huidige snelheidsregime doorgaande wegen Diemen-Zuid

Zoals RHKDHV al aangeeft is er een worst-case scenario doorgerekend. Als alles 30 km/uur wordt dan betekent dit 3-4 dB geluidreductie t.o.v. 50 km/uur. Dit is natuurlijk een positieve uitkomst.

Algemene opmerkingen m.b.t. de inhoud van het RHKDHV rapport

1. De gehanteerde verkeersgegevens m.b.t. intensiteit, verdeling en samenstelling zijn niet allemaal terug te vinden in het rapport. Geadviseerd wordt om deze gegevens in een aparte bijlage op te nemen in het rapport.
2. De gehanteerde verkeersintensiteiten staan weergegeven in tabel 2 op pagina 3 en zijn afkomstig uit het van Goudappel Coffeng-rapport uit 2017. Er is niet duidelijk aangegeven uit welk Goudappel Coffeng-rapport uit 2017 de gegevens afkomstig zijn en dat er een omrekenfactor van 0,9 is toegepast. Dat laatste blijkt slechts uit de "kleine letters" in de tabel.
3. De verkeersintensiteiten van variant 1, 3, 4 en 5 zijn ook in tabel 2 op pagina 3 vermeld. Omdat deze varianten niet worden doorgerekend kunnen deze achterwege blijven. Het rapport wint hiermee aan leesbaarheid.
4. Voor de busbaan zijn de verkeersintensiteiten en verkeersverdeling voor de situatie 2015 en 2030 (autonoom) niet in tabel 2 op pagina 3 weergegeven. Geadviseerd wordt om deze wel in het rapport te vermelden.
5. Op pagina 3 wordt verwezen naar bijlage 7. Dit moet bijlage 6 zijn.

6. De figuren 1a, 1b en 1c zouden duidelijker kunnen. Als je onbekend met de lokale situatie is het nu een zoekplaatje. De volgende verbeterpunten kunnen worden overwogen.
 - Het rapport gaat over de openstelling van de busbaan. Echter in figuur 1a is de locatie van de busbaan niet aangegeven. Het is duidelijker om in het figuur met tekst aan te geven wat de busbaan is.
 - In figuur 1a worden de wegvakken 07 en 08 weergegeven terwijl die niet relevant zijn voor de berekende scenario's. Deze weergave kan achterwege blijven.
 - In figuur 1b is het pas duidelijk waar de busbaan ligt als wegvak 20 wordt opgezocht in tabel 2. Het is duidelijker om in het figuur met tekst aangegeven wat de busbaan is.
 - Figuur 1b en 1c komen niet helemaal met elkaar overeen. Beide beschrijven de voorgenomen reconstructie met opgestelde busbaan. Het zou duidelijker zijn doel en de verschillen tussen beide figuren weer te geven.
 - Figuur 1c en figuur 2 zijn niet helemaal gelijk aan elkaar. Dat roept wat vragen op.
 - De busbaan wordt ook deels verlegd en ook zijn er een paar aanpassingen aan andere wegen. Geadviseerd wordt om in één figuur de bestaande situatie en de toekomstige situatie weer te geven zodat hiermee alle wijzigingen duidelijk in beeld worden gebracht.
7. Het opnemen van veel tabellen met cijfers en de beschrijving hierbij heeft invloed op de leesbaarheid c.q. presentatie van het rapport. Duidelijk is dat intentie is geweest om een zo compleet mogelijk overzicht te geven over de toe- en afnames voor de verschillende berekende scenario's voor de 4 deelgebieden en geheel Diemen-Zuid. Maar dat maakt het ook een taai verhaal. Geadviseerd wordt om te kijken of de leesbaarheid kan worden verbeterd.
8. De eerste zinnen van de laatste paragraaf op pagina 18 lopen niet helemaal. Voor 115 woningen neemt de geluidbelasting vanwege de Boven Rijkersloot oost voor 2030 var2 t.o.v. 2015 af naar 48 dB of minder. Dit maakt de aanvulling "*dit overschrijdt de grenswaarde van 63 dB voor binnenstedelijk gelegen woningen opgenomen in de Wet geluidhinder niet*" geheel overbodig. Daarmee loopt ook de opvolgende zin "*De geluidbelasting neemt namelijk af op de Boven Rijkersloot van 59 naar 56 dB*" niet.
9. Op pagina 19 wordt gesteld dat voor geheel Diemen bij 5% van de woningen de cumulatieve geluidbelasting toeneemt met 2 dB. Dit vertekend enigszins vanwege de gunstige afronding. Uit Tabel 8c blijkt dat er ook woningen zijn waarbij de toename 3 dB is. Uit tabel 8d blijkt dat het totaal inderdaad 5% is. Maar als je netto kijkt dan zijn dat volgens Tabel 8c $147+13=160$ woningen. Uitgaande van het totaal aantal woningen 2681 conform de betreffende kolom, kom je vervolgens uit op 6%.
10. Op pagina 19 wordt gesteld dat voor 329 woningen de geluidbelasting afneemt met 2-5 dB. Klopt dit? Is het niet 312?
11. Op pagina 24 wordt de beoordeling/toetsing en de algemene conclusie in één paragraaf gegeven. Het is duidelijker als de beoordeling/toetsing en de conclusie uit elkaar worden getrokken. Bijvoorbeeld door de gehanteerde beoordelingswijze eerder in het rapport te zetten en een beknopte conclusie in de laatste paragraaf.
12. In Bijlage 6 worden hele duidelijke figuren gepresenteerd met de gehanteerde snelheden en verhardingen voor peiljaar 2015 en peiljaar 2030 autonoom. Waarom is er niet een figuur met peiljaar 2030 variant 2 opgenomen?

Beoordeling NSG notitie

1. NSG heeft gekeken naar de geluidgevolgen bij de woningen binnen de invloedssfeer van de busbaan. Er is niet gekeken naar de cumulatieve geluidbelasting. De cumulatieve geluidbelasting vormt juist een deel van de ruimtelijke onderbouwing uit de RHKDHV notitie. Zoals eerder gesteld is het inzichtelijk maken van de effecten op basis van de cumulatieve geluidbelasting een goede benadering.
2. De NSG verwijst op pagina 3 naar de geluidniveaus uit het GC rapport. Echter het RHKDHV rapport is een verdere uitwerking van de in het GC rapport beschreven variant 2. Het RHKDHV rapport is dan ook leidend voor de berekende geluidniveaus. Het zou inderdaad kunnen dat er verschillen zitten tussen de berekende geluidniveaus van GC en RHKDHV. Die verschillen zouden echter niet groot moeten zijn. Wij hebben dit niet nader onderzocht.
3. Op pagina 3 wordt door de NSG gesteld dat RHKDHV niet de heersende geluidbelasting heeft vastgesteld. Verder geeft NSG aan dat wel de geluidbelasting in de toekomst is vastgesteld maar niet is vergeleken met de heersende geluidbelasting. Deze redenering van de NSG wordt niet helemaal gevolgd. In de bijlagen van de RHKDHV notitie is namelijk de heersende geluidbelasting voor peiljaar 2015 weergegeven. De NSG heeft het over een bronbeheersingscorrectie. Hiermee doelt de NSG waarschijnlijk op de correctie artikel 110g Wet geluidhinder. Vanwege het stiller worden verkeer mag deze correctie toegepast worden bij wegen met een snelheid van 70 km/uur of lager. Uit jurisprudentie blijkt dat ook bij 30 km/uur wegen het is toegestaan deze correctie toe te passen. Uit de door RHKDHV toegestuurde gegevens blijkt voor het peiljaar 2015 als peiljaar 2030 (autonoom en variant 2) de 5 dB correctie conform artikel 110g Wet geluidhinder correct is gehanteerd. Dat artikel 110g Wet geluidhinder is toegepast wordt trouwens niet specifiek in de bijlagen van het rapport vermeld maar is wel te herleiden. Op zich klopt de bewering van de NSG dat er in feite gekeken moet worden naar het verschil tussen ongecorrigeerde geluidbelastingen. Maar bij bepalen van dit verschil tussen peiljaar 2015 versus 2030 (autonoom en var2) lijkt dit in het RHKDHV rapport niet tot verkeerde conclusies te hebben geleid. Verder is het zo dat als in de toekomstige situatie de geluidbelasting inclusief de 5 dB ex artikel 110g de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder dan betekent dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
4. De NSG is correct als ze op pagina 4 stelt dat er een belangenafweging gegeven dient te worden over de geluidssituatie bij de woningen van belanghebbenden. Deze afweging zou ook in moeten gaan op aspecten die niet toe zien op in de sectorale wetten betrokken aspecten. Zoals in punt 1 is aangegeven, geeft het RHKDHV notitie inzicht in de cumulatieve geluidbelasting voor het gehele gebied Diemen-Zuid. In het kader van de ruimtelijke afweging heeft de gemeente haar eigen interpretatieruimte en beleidsvrijheid om dit nader in te vullen. De keuze om in het kader van goede ruimtelijke ordening niet naar specifieke woningen te kijken maar naar alle optredende gewijzigde geluidsbelastingen van woningen in het gebied is binnen de beoordelingsruimte van bevoegd gezag. De vraag kan worden gesteld of in een ruimtelijke beoordeling naast een berekening van de gevelbelasting ook het binnenniveau moet worden beschouwd.
5. De NSG stelt dat de in het vigerende bestemmingsplan Diemen-Zuid d.d. 27-06-2013 opgenomen planregel artikel 11 lid d "*busbaan, uitsluitend voor een doorgaande autobusroute*" uitgelegd kan worden als een soort geluidproductieplafond analoog aan artikel 11 Wet milieubeheer met betrekking tot geluidplafonds van Rijkswegen waarbinnen een maximale geluidtoename van 1,5 dB is opgenomen. Deze planregel borgt echter niets anders dan de aanduiding "*doorgaande busroute*" in de betekenis van verkeerstype. Daarmee vormt de regel geen kwantitatieve beperking, met in het verlengde daarvan, een beperking van de gevelbelasting die optreedt vanwege de voor overig verkeer opengestelde busbaan. De busbaan is overigens een gemeentelijke weg die formeel niet valt onder de bepalingen die gelden voor geluidproductieplafonds zoals is vastgelegd in de Wet milieubeheer. De busbaan valt op dit moment formeel onder de bepalingen van de Wet geluidhinder. Na invoering van het 30 km/h voor de busbaan is hiervan echter geen sprake meer. De weg kent dan ook niet langer een geluidzone waarvoor een wettelijk geluidkader geldt.

6. De aanname van de NSG dat de geluidruimte binnen het geluidplafond van de busbaan in stand moet blijven treft geen doel nu geen sprake is van een geluidplafond voor de busbaan.
7. De NSG maakt op pagina 6 en 7 een link naar het binnenniveau bij de woningen. De borging van het binnenniveau is alleen in het geval er voor de betreffende woning een hogere waarde vanwege een bepaalde weg is vastgesteld. Echter de Wet geluidhinder is niet van toepassing op 30 km/uur wegen. Dit betekent dat er geen hogere waarden kunnen worden vastgesteld en daarmee is er ook geen borging van het binnenniveau. Daarbij komt dat in de huidige geluidregelgeving geen beperking is opgenomen aan de autonome groei van het wegverkeer van gemeentelijk en provinciale wegen en daarmee ook geen wettelijk maximum aan het toegestane geluidniveau (zgn. handhavingssgat). In tegenstelling tot wat de NSG beweerd, er is geen borging van het binnenniveau. Het is de vraag of in het kader van een goede ruimtelijke afweging naast de gevelbelasting ook het binnenniveau moet worden beschouwd nu in de toekomstige situatie de wettelijke grond hiervoor niet meer aanwezig is. Wellicht kan hierover een toelichting van het bestemmingsplanwijziging worden opgenomen omdat een zienswijze op basis van het NSG-rapport in de lijn der verwachting ligt.
8. Op pagina 6 merkt de NSG op dat het RHDHV-rapport geen volledige beschrijving geeft van de gehanteerde verkeersgegevens. Zoals eerder opgemerkt wordt geadviseerd het RHKDHV-rapport hierop aan te vullen. De NSG had deze gegevens natuurlijk ook bij de gemeente of RHKDHV kunnen opvragen.
9. Op pagina 6 gaat de NSG in op de geluidwering van de woning en de toepassing van de gevelreflectie. Bij een gevelisolatieberekening kan worden uitgegaan van de berekende invallend geluidniveau op de gevel.
10. De NSG geeft op pagina 6 aan dat voor de busbaan in de huidige situatie uitgegaan wordt dat deze reeds in gebruik is als een 30 km/uur weg. Dit uitgangspunt wordt niet gevolgd omdat in het RHKDHV-rapport in Bijlage 6 in figuur 6.1 aangegeven is dat de wettelijke snelheid voor de busbaan voor peiljaar 2015 50 km/uur bedraagt. Aangenomen mag worden dat hiermee is gerekend.
11. In de tabel op pagina 6 en in de tekst pagina 7 gaat de NSG in op de effecten op de geluidbelasting indien de wettelijke snelheid van 30 km/uur niet wordt gewaarborgd en de verkeersomvang stijgt naar 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Niet duidelijk is waar de aanname van de NSG op is gebaseerd dat de snelheid van 30 km/uur niet kan worden gehandhaafd. Verder is het handhaven van de maximum snelheid van de 30 km/uur weg een wettelijk taak van de politie. Bij de geluidberekeningen hoeft geen rekening gehouden te worden met hogere snelheden. Het door Diemen gehanteerde verkeersmodel komt uit op een toekomstige prognose van circa 3400 motorvoertuigen per etmaal voor de busbaan. Met dit aantal wordt gerekend. De door NSG genoemde verkeersintensiteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de busbaan is niet onderbouwd en kan als "onrealistisch" worden gezien voor een weg die ontworpen wordt als 30 km-weg en waaraan een verkeersmodel ten grondslag ligt waarmee een veel lagere verkeersintensiteit is berekend.
12. De conclusies van het NSG-rapport, die voorbijgaan aan de door RHDHV gekozen aanpak, worden niet door de ODNZKG gedeeld.