

Beantwoording aanvullende vragen wijziging GPP Haarlemmerweg / N200

Reactie op de mail van

Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) d.d. 31 oktober 2019

Vraag 1:

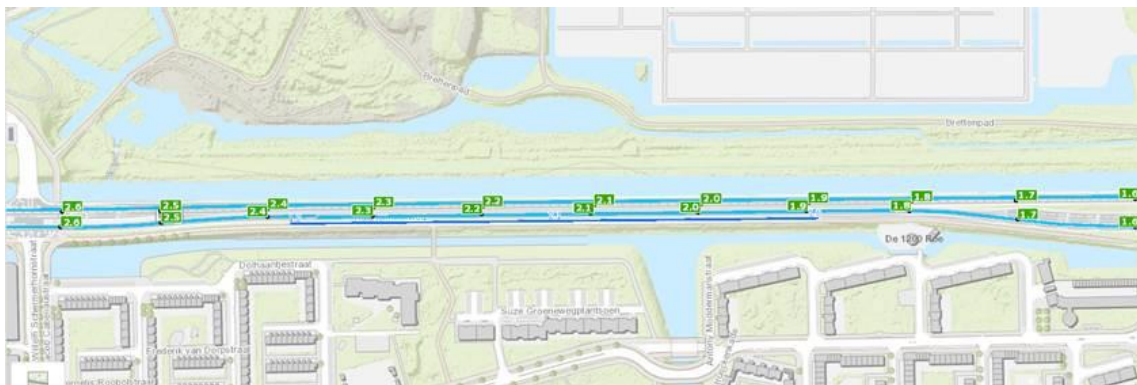
*In het aanvraagformulier wordt bij punt 4 ' te treffen maatregelen' alleen het volgende opgenomen: Verlaging snelheid op het traject tussen km 0,0 en km 1,6. Aanpassing profiel en asfalt voor traject N200 A10 tot aan N200 Osdorperweg. Voor verdere uitleg zie 'Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten N200 A10 tot Suikerfabriek'. Als brongegevens wordt slechts verwezen naar een shapes.zip bestand. Dit is onvoldoende. Voor de volledigheid zal het bestand ter inzage moeten worden gelegd. Nu kan niemand duidelijk opmaken waar het over gaat en wat er gaat gebeuren. Verwijzen naar een shape bestand is daarom ook niet mogelijk.*

Beantwoording vraag 1 door de heer Zeedijk, Rijkswaterstaat d.d. 4 november 2019:

Er worden een aantal snelheidsmaatregelen genomen die ervoor zorgen dat er een afname plaats zal vinden tot 6 dB.

Op het gedeelte van de N200 tussen de A10 en de Seineweg (km 1,5) wordt de snelheid verlaagd naar 50 km/uur, tevens wordt het wegprofiel aangepast naar een meer stedelijke weg dan nu een autoweg. Ook wordt de wegdekverharding op dit stuk aangepast naar SMA – Gelders mengsel, in geluidstermen DGD-A. Op het stuk tussen de Seineweg en de grens van de gemeente Amsterdam wordt de snelheid aangepast naar 80 km/uur. Ook het wegdek wordt hier aangepast naar SMA – Gelders mengsel, DGD-A. De weg wordt op beide wegvakken opgehoogd in verband met de waterkering.

Er worden geen nieuwe schermen geplaatst, anders dan vervanging van de huidige schermen die einde levensduur zijn. Het zal duidelijk zijn dat op basis van de maatregelen die genomen worden aan wegdek en rijnsnelheid er geen toename van de geluidbelasting ter plaatse van woningen zal plaats vinden. Bijgaand ook de locaties van de geluidschermen:



Figuur 1: Locatie geluidscherm.



Figuur 2: Locatie geluidscherm.

*Vraag 2:*

*Uit de memo blijkt dat er voor de intensiteiten is uitgegaan van de naleving over 2017 plus 1 dB. Graag willen wij de onderbouwing van deze gebruikte cijfers zien. We vragen ons tevens af waarom er niet van een prognose wordt uitgegaan? Immers, Is dit reëel aangezien het hier gaat om een afwaardering van de weg? Daarnaast is de vraag waarom de extra 1 dB niet verdisconteerd in de intensiteiten? Het heeft namelijk de voorkeur om geen Cp meer op te nemen na een wijziging.*

Antwoord vraag 2:

Tot 2012 fungeerde de N200 veelal als de verbindingsweg tussen de A10-west en de A9, nabij het knooppunt Rottepolderplein. Er ging relatief veel verkeer over deze weg. Met de aanleg van de A5 Westrandweg in 2012 (gelegen tussen de A10-West en het knooppunt Raasdorp even ten Zuidelijk van het knooppunt Rottepolderplein) is de functie van de Haarlemmerweg/N200 gewijzigd. Dit heeft geleid tot een daling van de verkeersintensiteit.

Met de aanpassing/herinrichting van het profiel van de Haarlemmerweg/N200 naar een stadsstraat zal de daling van de verkeersintensiteit doorzetten. De verwachting is dat de verkeersintensiteit in 2030 aanmerkelijk lager zijn dan in 2017. Verdere berekeningen wijzen uit dat de verkeersintensiteit na 2030 weer zal stijgen, maar dat deze, richting 2040, nog altijd lager zal zijn dan in 2017.

Als het Geluidsproductieplafond van de Haarlemmerweg/N200 in het geluidregister wordt aangepast en er wordt een toekomstige verkeersintensiteit in het geluidregister opgenomen, dan zal dat automatisch leiden tot een onmiddellijk knelpunt in de naleving, immers de komende jaren zal de verkeersintensiteit hoger zijn dan in 2030 en 2040.

Uitgaan van toekomstige verkeersprognoses is daarom dan ook geen optie. In dat kader is er uitgegaan van huidige verkeersintensiteiten. Voor de verkeersintensiteit uit 2017 is gekozen, omdat de naleving van de verkeersintensiteit van 2018 nog niet is vastgesteld door de minister. Ook is er gekozen voor deze cijfers om een veilige marge in fluctuaties in de verkeersintensiteit voor te zijn.

Het dalen van de verkeersintensiteit de komende jaren zal ook een positief effect hebben op de geluidsbelasting op de woningen langs de weg. Het proces om te komen tot woningen langs de Haarlemmerweg/N200 is ingezet en zal mede vanwege herinrichting aan de weg, doorzetten. Met het gekozen niveau heeft Rijkswaterstaat geen problemen met de naleving en heeft de gemeente Amsterdam de mogelijkheid om woningbouw te realiseren in de omgeving van de N200. Ook voor

de omwonenden zal de situatie de komende jaren verbeteren. De plus 1 dB is een veiligheidsmarge.

In de toekomst komt er een moment om het nu voorgestelde geluidproductieplafonds verder te verlagen. De keuze om de verkeersintensiteit niet te verhogen met 25% (=1 dB) is om duidelijk het houden dat het gaat om de verkeersintensiteiten van de naleving 2017.