



Gemeente
Amsterdam

Reactienota

Ontwerpbestemmingsplan "IJtram, Pampuslaan" en

Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

"IJtram, Pampuslaan"

(geanonimiseerd)

Algemeen

Het bestemmingsplan "IJtram, Pampuslaan" en het besluit Hogere waarden wet Geluidhinder IJtram, Pampuslaan hebben als ontwerp van 20 november 2020 tot en met 28 december 2020 ter inzage gelegen. In deze periode konden bewoners een zienswijze hiervoor indienen. Via Amsterdam.nl kon er ook via een online reactieformulier gereageerd worden op de plannen. Deze reacties worden in dit document behandeld.

De ontwerpbesluiten zijn ook voorgelegd aan verschillende (in dit proces relevante) instanties. Hiervan zijn geen reacties ontvangen.

Ontvankelijkheid zienswijzen

Aan de mensen die een reactie hebben ingediend is gevraagd of hun reactie bedoeld is als formele zienswijze of als een reguliere vraag of opmerking. Uiteindelijk hebben drie van de 14 indieners aangegeven dat hun reactie een formele zienswijze betreft. Deze mensen hebben hun zienswijze voorzien van de benodigde persoonsgegevens. Het gaat om de zienswijzen 4, 10 en 11. Deze zienswijzen zijn daarmee ondertekend, deze reclamanten zijn woonachtig binnen het invloedsgebied van de planologische wijziging dus daarmee belanghebbende en de reactie is tijdig ingediend. Deze zienswijzen zijn daarom ontvankelijk. De overige reacties zijn wegens het ontbreken van een volledige ondertekening niet te beoordelen als zienswijzen en daarmee als zienswijze niet-ontvankelijk. Ook zijn reacties 13 en 14 buiten de termijn voor het kenbaar maken van een zienswijze ingediend en ook al om die reden als zienswijze niet-ontvankelijk. Wel worden alle reacties verder meegenomen en inhoudelijk beoordeeld en voorzien van een beantwoording.

Reactienota "IJtram, Pampuslaan".

Zienswijzen en reacties:

Nr	Naam	Adres	mailadres	Formele zienswijze?
1	[redacted] Seegers		[redacted]seegers@gmail.com	Reactie
2	[redacted] Malcolm		[redacted]malcolm8900@hotmail.com	Reactie
3	[redacted] v. Banziger		[redacted]vzb@xs4all.nl	Reactie
4	[redacted] H. Soeters-Rooven	[redacted] Cola Debrorstraat 34, 1087 V	[redacted]tessa.coeters@ziggo.nl	Ja, zienswijze
5	[redacted] Stevens		[redacted]stevensv@gmail.com	Reactie
6	[redacted] M. Palmieri		[redacted]mauricepalmieri@hotmail.com	Reactie
7	[redacted] Vincent Notboom		[redacted]vincentnotboom@gmail.com	Reactie
8	[redacted] Kneekhoek		[redacted]kneekhoek@gmail.com	Reactie
9	[redacted] van der		[redacted]vanm@mail.com	Reactie
10	[redacted] Wolfkamp	[redacted] Julius Pendergraat 202, 1081 K	[redacted]jesse.wolkamp@gmail.com	Ja, zienswijze
11	[redacted] van der Blom	[redacted] Pieter Oosterhuisstraat 136, 1087 H	[redacted]lthvanderblom@gmail.com	Ja, zienswijze
12	[redacted] Hofman	[redacted] Pampuslaan 16B	[redacted]roosje.hofman@upcmail.nl	Reactie
13	[redacted] Felius		[redacted]sfelius@gmail.com	Reactie
14	[redacted] Pronk		[redacted]pronk3@gmail.com	Reactie

Beoordeling zienswijzen

De reacties geven geen aanleiding om het ontwerp-bestemmingsplan of het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder "IJtram, Pampuslaan" te wijzigen. De ontwerpbesluiten gaan daarom ongewijzigd verder in de besluitvormingsprocedure.

Indiener 1 (reactie):

"Ik begrijp de noodzaak van het doortrekken van het tramspoor, ik woon aan het nieuwe spoor. Wat ik belangrijk vind is het geluid van de tram waar hij de bocht neemt, dat piept meestal heel erg. Ik wil graag weten waar de bocht dan gaat zijn. Ik mag hopen dat dat ruim op het nieuwe stuk gaat zijn en niet pal voor de deur."

Reactie college van burgemeester en wethouders:

In het met het nieuwe bestemmingsplan te verlengen nieuwe spoordeel zijn geen (nieuwe) bochten voorzien. Ook zal een smeerinstallatie (een zogenaamd wielrailconditioneringsysteem) ervoor zorgen dat minder slijtage van de rails plaatsvindt en voorkomt de smering het piepen in de bocht. Dat geluid noemt men booggeluid en is het geluid waar mensen het meest last van hebben. Daarnaast is van belang dat de bestaande keerlus door de Julius Pergerstraat en de Eva Besnyöstraat als onderdeel van de reguliere dienstregeling komt te vervallen. Hierdoor zijn er in de toekomstige situatie juist minder bochten dan in de huidige situatie. De keerlus blijft uitsluitend behouden om te kunnen gebruiken bij calamiteiten of onderhoud.

Indiener 2 (reactie):

"Neem gewoon een buslijn naar Amsterdam cs naar IJburg"

Reactie college van burgemeester en wethouders:

Een buslijn is vanwege de lange reistijd geen aantrekkelijk vervoersmiddel op de verbinding IJburg - Amsterdam Centraal. Grootste voordeel van de tramlijn is dat deze onafhankelijk rijdt van het overige verkeer. Hierdoor is er minder kans op vertraging, verbetert de bereikbaarheid en is de reistijd korter. Verder gaat een tram veel langer mee, er kunnen meer mensen worden vervoerd, tramstellen kunnen eenvoudig worden toegevoegd of weggenomen en de trams hebben een laag energieverbruik. Tenslotte is een tram beter toegankelijk voor ouderen en minder-validen.

Indiener 3 (reactie):

"Uitstekend. meteen doen. niet wachten op de woningen."

Reactie college van burgemeester en wethouders:

Dit hangt af van verschillende factoren, zoals de planning van de aanleg van de infrastructuur op IJburg 2 en vooral ook de bruggen op Centrumeiland en Strandeiland. Wel willen we zo snel mogelijk met de aanleg beginnen. We gaan ervan uit dat de tram, ruim voor IJburg 2 geheel ontwikkeld is, gaat rijden.

Indiener 4 (zienswijze):

"Ik zou graag willen dat de tram meteen verder wordt doorgetrokken naar het begin van het toekomstige Strandeiland. Dat moet toch gebeuren, dus waarom niet. Je kunt daarvoor dezelfde tramtoestellen gebruiken als die straks in Amstelveen (lijn 25) gaat rijden. Dan heb je ook geen keerlus meer nodig. Dit vraag ik, omdat de eerste bewoners van IJburg destijds ook veel te lang moesten wachten op de tram."

Verder zou ik willen dat het doortrekken hoe dan ook zsm wordt gedaan: er komen de komende maanden (vanaf deze maand al) steeds meer mensen op Centrumeiland wonen en die verdienen ook een snelle tramverbinding!

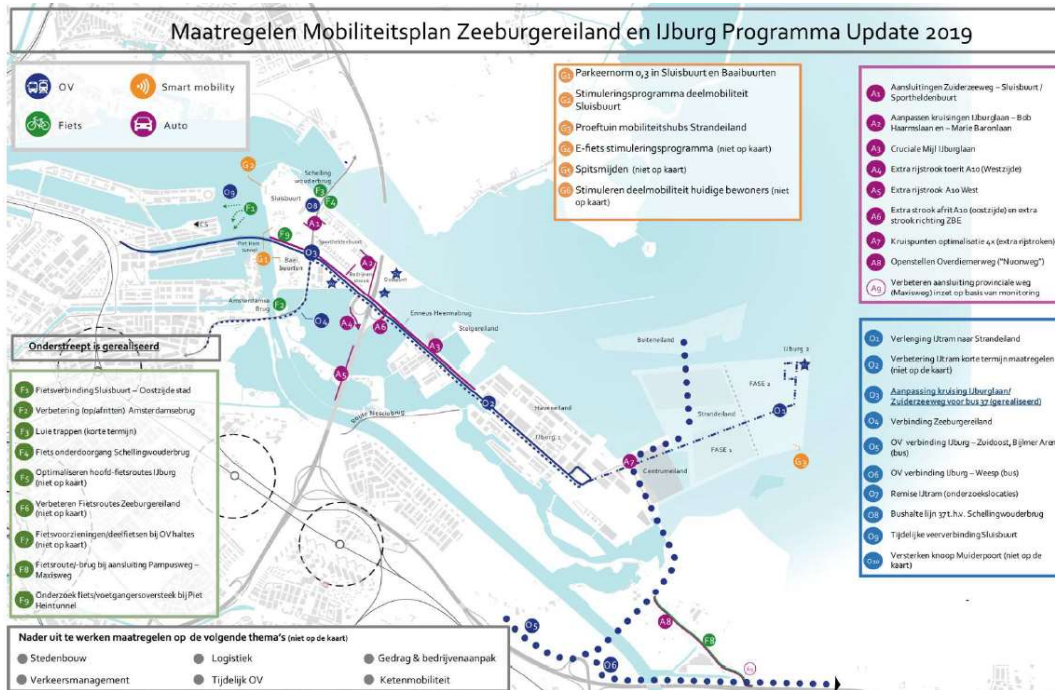
En waarom is er bij het voorstel niet meteen een plaatje meegeleverd?"

Reactie college van burgemeester en wethouders:

De tram wordt ook meteen doorgetrokken naar Strandeiland. In het bestemmingsplan voor Centrumeiland is daar ook al rekening mee gehouden en is deze ook al juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Verder wordt de bestaande keerlus via de Julius Pergerstraat en de Eva Besnyöstraat straks niet meer gebruikt, alleen nog bij storingen en onderhoud.

Omdat er nog geen sprake is van een definitief uitgewerkt beeld, is er nog geen plaatje gedeeld. Onderstaand beeld geeft hopelijk meer informatie. De afbeelding is tevens via deze link te bekijken: <https://www.amsterdam.nl/projecten/mobiliteitsplanoost/mobiliteitsplan/>

Reactienota "IJtram, Pampuslaan".



In reactie op de opmerking over de tramstellen die gaan rijden in Amstelveen geven wij aan dat de inzet van 15G materiaal een optie is voor de toekomst. De eerste instromende 15G trams worden ingezet op de Amsteltram. De verdere instroom is nog niet concreet bepaald. Het inzetten van deze nieuwe tram op lijn 26 is een optie, maar zal worden afgewogen tegen de vraag vanuit andere delen van de stad om de capaciteit op drukke lijnen te verhogen. Op de IJtram is de capaciteit door gekoppeld rijden pas verhoogd en bestaat hier vanuit de capaciteit van de lijn voorlopig geen noodzaak om het nieuwe materieel (met een hogere capaciteit) in te zetten.

Indiener 5 (reactie):

"Gewoon doen."

Indiener 6 (reactie):

"Ik maak ernstig bezwaar tegen deze plannen. Ik ben woonachtig aan de IJburglaan en mijn drie kinderen slapen aan de voorzijde. Deze plannen gaan ten koste van hun nachtrust. Ik vraag u deze plannen te heroverwegen. IJburg is al druk genoeg, waarom deze plannen?"

Reactie college van burgemeester en wethouders:

Wij hebben begrip voor dit standpunt. Wel moeten wij hierbij aangeven dat IJburg – en dit deel van IJburg in het bijzonder – een sterk stedelijke omgeving is en bij een stedelijke omgeving horen onder meer de geluiden van verkeer. Verder is bij de ontwikkeling van IJburg Haveneiland al bekend gemaakt dat er nog een uitbreiding van IJburg zal volgen. Dit neemt niet weg dat de hoeveelheid geluid nu en in de overzienbare toekomst binnen de wettelijke normen moet blijven. Door deze uitbreiding zal de hoeveelheid verkeer op bijvoorbeeld de IJburglaan naar verwachting toe gaan nemen. Om te beoordelen of het geluid binnen de wettelijke normen blijft zijn geluidsonderzoeken uitgevoerd. In die geluidsonderzoeken is rekening gehouden met deze toename van de hoeveelheid verkeer. Om te beoordelen of ook in de toekomst nog sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau in de woningen is ook de bestaande gevelwering van de woningen langs de IJburglaan onderzocht. Conclusie daaruit is dat voor alle woningen geldt, dat de verblijfsruimten, waaronder slaapkamers voldoen aan de norm. Dat geldt voor de bestaande situatie, maar ook voor de toekomstige situatie. Voorwaarde daarvoor is wel dat wij als gemeente de maatregelen treffen die nodig zijn om het geluid zoveel mogelijk te beperken. Die maatregelen zijn:

- het plaatsen van mini geluidsschermen (max 80 cm hoog) langs het tramspoor aan de Pampuslaan;
- het aanbrengen van de smeerinstallatie (het wielrailconditioneringssysteem);
- het toepassen van stil asfalt.

Het plan voor het doortrekken van het tramspoor heeft verder als positief effect nog dat de huidige keerlus via de Julius Pergerstraat als regulier onderdeel van de dienstregeling komt te vervallen. Het spoor zal blijven liggen voor calamiteiten of werkzaamheden, maar er zal geen regulier gebruik meer van worden gemaakt. Aangezien de woning van reclamant zich direct bij de huidige keerlus bevindt, zal daarvan zeker in positieve zin effect gemerkt gaan worden. Het meest hinderlijke geluid afkomstig van de tram wordt geproduceerd in de bochten. Wanneer de bocht in de nabijheid van de woning van reclamant wordt opgeheven, dan leidt dat onmiskenbaar tot een lager geluidsniveau dan momenteel het geval is. Tot slot komt er nog een smeerinstallatie, waardoor de wielen van de tram op het spoor minder geluid maken.

Reclamant stelt nog de vraag waarom dit nodig is aangezien IJburg al te druk is. Juist vanwege de drukte is een ov-verbinding waar meer mensen gebruik van kunnen maken noodzakelijk. Dat is

wat in de toekomst gerealiseerd moet gaan worden. Om ervoor te zorgen dat er geen woningtekort in Nederland ontstaat, moeten er veel woningen worden bijgebouwd. Amsterdam draagt daar ook aan bij. De uitbreiding van het bestaande IJburg met Centrum-eiland, Strandeiland en Buiteneiland is hard nodig. Om ervoor te zorgen dat iedereen gebruik kan maken van goed openbaar vervoer, is uitbreiding van het tramspoor nodig. Daarnaast wil het gemeentebestuur van Amsterdam mensen uit de auto te krijgen en in het openbaar vervoer. De tram is hierin een geschikt transportmiddel. De tram wordt elektrisch aangedreven, dus geen schadelijke uitstoot, en een tram rijdt voor het grootste deel onafhankelijk van het overige verkeer wat het minder gevoelig maakt voor vertragingen en incidenten. Het is wat dat betreft een schoon en betrouwbaar vervoermiddel. De tram sluit effectief aan op het uitgebreide ov-netwerk van tram en metro in Amsterdam en aangezien met een dubbel tramstel gaat worden gereden is er ruimte voor een aanzienlijk aantal passagiers.

Indiener 7 (reactie):

"Het uitbreiden van het Tram netwerk lijkt niet logisch, het is minder ruimte effectief dan de bussen, het eist meer onderhoud aan de weg, het veroorzaakt meer geluidsoverlast in opbouw, gebruik, en onderhoud, en verkeersgevallen bij een tram zijn vaker dodelijk dan bij bussen.

Elektrische bussen, of trolley bussen zijn een logischere ontwikkeling voor de stad, ze zijn makkelijk van route te vervangen, kunnen met minimum overlast worden onderhouden, en hebben een kortere acceleratie tijd en remweg. Het lijkt beter om Amsterdam zijn toekomstige OV netwerk zo modern flexibel mogelijk te maken met zo min mogelijk onderhoud. Amsterdam is altijd al een vooruitdenkende community geweest en trams zijn een prachtig deel van het centrum maar absoluut niet een vervoer middel van de toekomst."

Reactie college van burgemeester en wethouders

Wij kiezen voor de tram. Uiteraard kleven aan alle opties zowel voor- als nadelen. In dit geval kiezen wij voor uitbreiding van het tramtracé op basis van een aantal goede argumenten. Uiteraard beschikt Amsterdam al over een uitgebreid goed werkend tramnetwerk, met veel aansluitingen op het metro- en busstelsel. Het gaat ook om een verlenging van een al een bestaande lijn, waarmee al lange tijd in alle plannen rekening is gehouden. Ook is de keuze voor onder meer verlenging van de IJtram, naast het toevoegen van hoogwaardige bus- en tramverbindingen en verbeteringen in de huidige infrastructuur een van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan voor Zeeburgereiland en IJburg, waarmee een goede bereikbaarheid tot stand

moet worden gebracht. Met onder meer optimalisering van het tramnetwerk wordt een goed werkend, robuust vervoerssysteem gecreëerd. De gemeente zet dus op het gebied van openbaar vervoer niet alleen in op de tram, maar ook op de bus en overige vervoersmiddelen.

De keuze voor de tram is hiernaast ingegeven door de langere levensduur van de tram ten opzichte van een bus, de moduleerbaarheid (aanpassen van de samenstelling van de tramstellen) en het energieverbruik. Ook is een tram beter toegankelijk voor ouderen en mindervaliden. Qua geluid kan nog gesteld worden dat met het aanbrengen van de geluidsschermen de tram stiller zal zijn dan een bus, ervan uitgaande ook dat een gekoppelde tram minimaal door een gelede of dubbelgelede bus vervangen zou moeten worden die een hogere geluidsemissie geven en meer trillingen veroorzaken. Daarbij komt nog dat door langs de OV-baan minischermen te plaatsen, de OV-baan ook fysiek gescheiden wordt van de omgeving wat de kans op aanrijdingen verkleint.

In dat opzicht ziet Amsterdam de tram zeker wel als een vervoermiddel van de toekomst. De bus is wel geschikt voor de aanvullende vervoerverbindingen zoals lijn 37, 66 en de nieuwe lijnen vanuit het HOV Oostflank programma. Het opvangen van de volledige vervoervraag vanuit IJburg en IJburg 2 is met de bus echter onmogelijk. Dan moeten er veel te veel bussen gaan rijden. De (gekoppelde) tram is de enige manier om de grote vervoerstromen te verwerken (zonder ombouw naar metro).

Indiener 8 (reactie):

"Lijkt mij een erg goed plan om de lijn door te trekken."

Indiener 9 (reactie):

"Ik sta achter het plan. Akkoord!"

Indiener 10 (zienswijze):

"Ik woon op de 1e verdieping op de Julius Pergerstraat nr 10. Volgens de plannen zou ik net buiten alle eventuele aanpassingen vallen tegen het extra geluidsoverlast. En zelfs extra last hebben van de aanpassingen bij onderburen. Daarom heb ik toch een aantal voorstellen, die volgens mij alle extra geluidshinder voor dit hele complex langs de IJburglaan onnodig teniet zou doen. Mogelijk is dit ook goedkoper dan vele gevels isoleren tegen geluidshinder.

- 1. laat de tram niet meer door de lus in de Julius Pergerstraat rijden als die van centrumeiland naar het centrum rijdt, maar gewoon rechtdoor over de Pampuslaan en dan IJburglaan. De tram maakt relatief veel lawaai in die lus. En aan deze zijde zijn de slaapkamers ook.*

2. *de trams zullen dan een wat hogere snelheid hebben voor ons pand. Waarom daar ook niet die 80cm hoge geluidsschermen plaatsen? De heggen zijn er al.*
3. *trek de plaatsing van dat geluidsisolerende asfalt aub door t/m de George Sliekerkade. Volgens mij wordt het stiller dan nu als al deze dingen gedaan zouden worden."*

Reactie college van burgemeester en wethouders

De tram rijdt ook niet meer door de Julius Pergerstraat. Met het doortrekken van het tramspoor vervalt de huidige keerlus. Het spoor blijft wel liggen voor calamiteiten of werkzaamheden, maar er zal geen (dagelijks) gebruik meer van worden gemaakt. Het meeste geluid van de tram wordt veroorzaakt in de bochten. Wanneer deze bochten er straks niet meer zijn, leidt dit tot minder geluid(overlast). Er is berekend of geluidsschermen op de IJburglaan ook zouden bijdragen, maar dit effect bleek minimaal. Wel komt er een smeerinstallatie in de bocht om het geluid van de tram te verminderen.

Voor wat betreft punt 3 wordt nog aangehaald dat het stille asfalt is voorzien tot het noodspoor dat uit de Julius Pergerstraat loopt. Het stille asfalt kan niet over de trambaan geplaatst worden. Vanaf de Julius Pergerstraat tot de George Sliekerkade (en verder) blijft zoals in de huidige situatie het wegdektype dunne geluidsreducerende deklaag type A (dgd-A) aanwezig. Dit wegdek heeft een vergelijkbare (zelfs iets hogere) geluidsreductie als het nieuwe SMA-NL8G+. De keuze om tussen de Julius Pergerstraat en de Pampuslaan SMA-NL8G+ aan te leggen is genomen, omdat dit wegdektype over kruisingen en in bochten gelegd kan worden. Het toepassen van dit type asfalt tussen de Julius Pergerstraat en de George Sliekerkade leidt niet tot een verbetering van het geluid.

Indiener 11 (zienswijze):

"Ik zou graag toelichting willen op hoofdstuk 7 van uw plan. Ik zie daar nl. dat op het kaartje rood wordt aangegeven dat o.a. het appartement waarin ik woon het reconstructie-effect juridisch niet mogelijk is. Wat houdt dit precies in? Het valt me nl. op dat het vooral de sociale huurwoningen zijn die rood zijn gemarkeerd.

Omdat ik 6 hoog woon en ik de mensen op straat al letterlijk kan verstaan ben ik bezorgd dat de geluidsnorm in ieder geval in mijn appartement zal worden overschreden. Betekent "juridisch niet mogelijk" dat (ook?) hier niets aan wordt gedaan....

Kortom graag heldere uitleg zodat ik weet waar ik aan toe ben."

Reactie college van burgemeester en wethouders:

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat op de adressen met een rode stip sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, omdat daar de geluidtoename tussen 2022 en 2040 meer dan 1 dB bedraagt. Dit heeft niet te maken met het type woningen dat zich daar bevindt, maar met de afstand tot de weg en vooral de hoeveelheid verkeer op de weg. Op basis van het Verkeersmodel Amsterdam kan een inschatting worden gemaakt van de verkeersintensiteit in de toekomst. Uit deze cijfers blijkt dat als gevolg van trends en ontwikkelingen en vooral ook de toevoeging van Centrumeiland, Strandeiland en Buiteneiland de hoeveelheid verkeer toeneemt. Daar wordt in het akoestisch onderzoek rekening mee gehouden en op basis daarvan is berekend wat de toename in het geluidsniveau gaat worden. Uit het Verkeersmodel blijkt dat de Pampuslaan in de richting van Centrumeiland steeds drukker wordt. Dat heeft te maken met verkeer van en naar Centrumeiland en dat veel verkeer ook IJburg in en uit gaat via de Muidenlaan. Omdat er dus meer verkeer rijdt, bevinden zich meer rode stippen aan dit deel van de Pampuslaan. Dat heeft niets te maken met het type woningen.

"Juridisch niet uitvoerbaar" betekent in dit geval dat wanneer we geen maatregelen treffen om het geluid te beperken, dat dan verlenging van de IJtram niet mogelijk is. Dan kan namelijk niet worden aangetoond dat het plan ruimtelijk inpasbaar is en niet worden voldaan aan de eisen en normen die gelden voor wat betreft het toelaatbaar geluidsniveau. Om het geluid te beperken worden geluidsschermen geplaatst, stil asfalt toegepast en een voorziening geplaatst waarmee slijtage van de rails zoveel mogelijk wordt voorkomen. Bij alle woningen moet voldaan worden aan de wettelijke geluidseisen. Dit gebeurt door het treffen van de genoemde maatregelen.

Indiener 12 (reactie):

"Wat zijn de voorgestelde maatregelen om de te verwachten toename aan geluidshinder tgv het doortrekken van de trambaan te beperken? Als bewoners van de IJburglaan () vinden wij de huidige geluidshinder al behoorlijk storend.

We stellen voor:

- 1. een extra groenstrookje met struiken tussen stoep en straat.*
- 2. compensatie door geluidsdichte gevelglas op begane grond en 1 en 2 hoog voor betrokken woningen*
- 3. groenstrook tussen tram en weg voorzien van hoger groen."*

Reactie college van burgemeester en wethouders

De maatregelen die worden getroffen om het geluid zoveel mogelijk te beperken bestaan uit:

- Het plaatsen van geluidsschermen (ca 80 cm hoog) direct langs het tramspoor op de Pampuslaan. Uit onderzoek is gebleken dat geluidsschermen langs de IJburglaan echter weinig effect hebben.
- Het aanbrengen van een wielrailconditioneringsvoorziening (smeerinstallatie) waarmee slijtage en geluid als gevolg van die slijtage zoveel mogelijk wordt teruggedrongen.
- Het toepassen van stil asfalt (uitgevoerd met SMA-NL8G+), dat ook over de kruisingen wordt toegepast.

De precieze inrichting van het wegprofiel is nog niet bekend. De ruimte is beperkt, maar daar waar de mogelijkheid bestaat, of door herinrichting mogelijk ontstaat, wordt bekeken of een groene(re) invulling tot de mogelijkheden behoort. De minischermen worden overigens sowieso groen ingekleed, wat betekent dat daar waar de minischermen worden geplaatst in elk geval groen wordt toegevoegd. Dit geldt overigens alleen voor de Pampuslaan, waar daadwerkelijk een herinrichting van het wegprofiel plaatsvindt. Het profiel van de IJburglaan wijzigt niet, dus daar ontstaat ook geen mogelijkheid voor het toepassen van extra groen. Gelet op de maatregelen die worden toegepast, zoals bijvoorbeeld de smeerinstallatie in de bochten, maar ook het laten vervallen van de keerlus als onderdeel van de dienstregeling, kent het plan echter ook daar een positief effect op het huidige geluidsniveau.

Van alle gebouwen in de directe omgeving van het plangebied langs de IJburglaan en de Pampuslaan heeft onderzoek plaatsgevonden naar de bestaande gevelwering. Wij zijn verplicht om voor de woningen waar een nieuwe hogere waarde aangevraagd wordt, te onderzoeken of de huidige gevelwering voldoende is. In de geluidsrapportage is een quickscan op basis van de (bouw)vergunningstekeningen van de woningen (geluidweringrapporten) uitgevoerd op basis waarvan gesteld wordt dat de gevelwering voldoet aan de normen.

Indiener 13 (reactie):

"Wij wonen op de IJburglaan [REDACTED], direct voor de huidige eindhalte. Bij deze zou ik graag willen voorstellen dat voor de bewoners van de getroffen woning een regeling wordt getroffen om

geluidswerend glas te laten plaatsen. Daarnaast is het de moeite waard om de subsidie op een groene gevel voor deze woningen te verhogen. Het groen neemt niet alleen extra stikstof op dat door het verkeer wordt uitgestoten, het werkt ook als natuurlijke (geluids)isolatie."

Reactie college van burgemeester en wethouders:

Zoals ook bij de beantwoording van de vorige reactie is aangegeven, wijst onderzoek naar de toegepaste gevelwering uit dat de gevelwering overal voldoet aan de normen. In die zin bestaat geen noodzaak voor het toepassen van extra geluidswerende voorzieningen. Evenwel stimuleert de gemeente het toepassen van groene gevels. Voor het toepassen van groene gevels bij woningen bestaan subsidiemogelijkheden. Samen met de gemeente kan daarbij worden gekeken naar de mogelijkheden. Meer informatie daarover is hier te vinden: <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/duurzaam-amsterdam/groen/>.

Indiener 14 (reactie):

"Ivm met deze aanpassing wilde ik graag een drietal maatregelen voorstellen:

- 1. groenstrookje tussen stoep en straat,*
- 2. hoger groen langs trambaan,*
- 3. geluidsdicht gevelglas betrokken woningen.*
- 4. verlagen snelheid op de IJburglaan tot 30 km/u of in ieder geval permanente controle op het naleven van de maximum snelheid.*

Ik hoop dat een of meer van bovenstaande kan worden meegenomen in de besluitvorming."

Reactie college van burgemeester en wethouders:

Zoals in de reactie op de vraag onder 12 is aangegeven is de inrichting van de weg nog niet duidelijk, maar wordt daar waar herinrichting van het wegprofiel plaatsvindt een mogelijke groene(re) invulling meegenomen in de concrete planvorming. Ook is bij de beantwoording van die reactie aangegeven dat de gevels van de woningen in het plangebied voldoen qua geluidswering. De geluidswering van een woning moet voldoen aan de nieuwbouweisen en dat is een binnenniveau van 33 dB. De gevelwering zoals deze op de vergunde bouwtekeningen is aangegeven is op basis van het uitgevoerde geluidsonderzoek voldoende.

Verlaging van de maximumsnelheid op de Pampuslaan en de IJburglaan is voorlopig niet aan de orde, omdat deze wegen functioneren als belangrijkste ontsluitingsroute voor IJburg. Aanpassing

naar 30 km/u betekent onder meer dat er geen voorrangssituatie geldt en alle kruisingen dan gelijkwaardig worden. In dat geval ontstaan problemen met betrekking tot de doorstroming. De politie ziet tenslotte toe op naleving van de maximumsnelheid. De inrichting van de IJburglaan met tal van oversteekplaatsen en verkeerslichten zou in principe in voldoende mate moeten zorgen voor een voldoende regeling van de rijsnelheid. Overigens is dat ook niet iets wat met voorliggend bestemmingsplan kan worden geregeld.