



## Notulen

Aan	Aanwezigen en genodigden
Van	Bart van den Hoek, <a href="mailto:b.van.den.hoek@amsterdam.nl">b.van.den.hoek@amsterdam.nl</a>
Datum	Woensdag 3 juli 2019
Pagina	1 van 5
Vergadering	Dinsdag 25 juni 2019 Ibis Hotel, Valkenburgerstraat 68
Onderwerp	Klankbordgroep Valkenburgerstraat (nummer 7) – Toelichting resultaten CityTrees, modelstudie geluidsschermen en Knowledge Mile Park
Bijlage:	Bijlage 1: Presentatie Citytrees – Annemiek Vos Bijlage 2: Advies Citytrees begeleidingscommissie Bijlage 3: Rapport TNO Bijlage 4: Presentatie modelstudie geluidsschermen – Jan Hardlooper Bijlage 5: Rapport modelstudie geluidsschermen Bijlage 6: Presentatie Knowledge Mile Park – Carla van der Linden

### 1 Opening

Dimitri Drijver opent de avond en heet iedereen welkom. Hij bedankt het Ibis Hotel voor de gastvrijheid en het mogelijk maken de bijeenkomst hier te organiseren.

De agendapunten van de bijeenkomst zijn:

- Korte terugkoppeling eindresultaten van de Pilot met Citytrees - Annemiek Vos
- Korte terugkoppeling over de modelstudie naar geluidsschermen - Jan Hardlooper
- Introductie en toelichting Knowledge Mile Park (KMP) - Carla van der Linden

### 2 Citytrees

Annemiek wil kort stilstaan bij de resultaten van de pilot met Citytrees in de Valkenburgerstraat. Voor meer inhoud verwijzen wij graag naar het advies van de begeleidingscommissie (Nederlandstalig) of het rapport van TNO (Engels).

Annemiek licht toe dat het onderzoek naar de effectiviteit van de opstelling met acht Citytrees in het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit in twee stappen was bedacht. Allereerst een modelstudie naar de potentie van de opstelling, om vervolgens –in stap 2, bij voldoende potentie- de aannames in de modelstudie buiten op straat te verifiëren en valideren.

In het modelonderzoek is op basis van de verkeerscijfers, de achtergrondconcentratie luchtvervuiling en jaarcijfers met betrekking tot de wind modelmatig een inschatting gemaakt van het effect van de Citytrees. Hierbij is gekeken naar zowel fijnstof als stikstofdioxide. De resultaten laten voor fijnstof een zeer geringe afname zien op de gevel en voor stikstofdioxide een toename. Dat stikstofdioxide een toename laat zien was onverwachts.

De begeleidingscommissie, bestaande uit Wageningen universiteit, GGD en TNO, concludeert dan ook dat de Citytrees een te beperkt effect laten zien en niet waardevol zijn om toe te passen.

Er wordt gevraagd of er ook geleerd is van het onderzoek. Dit is het geval, bijvoorbeeld over het negatieve effect voor stikstofdioxide. Daarnaast is gemeente Amsterdam door meerdere partijen benaderd om de resultaten van het onderzoek te delen, omdat die ook eventueel interesse hebben in de Citytrees.

*Bewoners geven aan dat er nu twee jaar is verspild met deze onderzoeken; zij willen weten wat er nu **wel** gaat gebeuren. Men geeft daarnaast aan het nut van dergelijke modelstudies, onderzoek etc. niet meer te zien en wil dat er **nu** echt iets gebeurt. Er is geen behoefte aan een proeftuin, **er moeten oplossingen komen.***

*Er wordt aangegeven dat er steeds meer verkeer door de straat rijdt; touringcars, taxi's, motoren, enzovoort. Dit is sinds de verschillende 'knips' (Munt, Prins Hendrikkade) alleen maar erger geworden. De VRI's (stoplichten) staan niet goed afgesteld, als je wilt oversteken is het halverwege alweer rood. Dat leidt tot onveilige situaties.*

Dimitri neemt het gesprek van Annemiek over. Wat nu wel gaat gebeuren, op verzoek van de politiek, is het optuigen van een nieuwe kentekenonderzoek. Dit wordt een groot onderzoek om te achterhalen wat het verkeer op deze wegen doet (waar komen ze vandaan, waar gaan ze naar toe, wat voor soort voertuigen zijn het). In dit kentekenonderzoek wordt de hele as van A10 (noord) tot A10 (zuid) onderzocht, aangevuld met de Kattenburgerstraat. De politiek vraagt dit in relatie tot de motie 'Knip Weesperstraat' en omdat er in de afgelopen jaren, sinds het laatste kentekenonderzoek (2016), grote aanpassingen aan het netwerk zijn gedaan nieuwe cijfers wenselijk zijn. Een kentekenonderzoek als dit moet worden aanbesteed en neemt de nodige tijd in beslag om te organiseren. De resultaten worden binnen een jaar verwacht.

Op de vraag of er **nu** oplossingen zijn, is het antwoord dus nee. De oplossing die op dit moment door de politiek wordt aangedragen is de 'Knip Weesperstraat', maar tegelijkertijd vraagt de politiek nog steeds om hier uitvoerig onderzoek naar te doen. Dat zij dit vragen komt omdat zij het algemeen belang van de hele stad in ogenschouw moeten nemen. De effecten van een dergelijke knip, het omrijden via woongebieden en het aantal omrijdkilometers incl. extra luchtvervuiling, wordt daarin meegenomen. Als je de Weesperstraat zou knippen, betekent dit dat het verkeer de weg door woongebieden gaat zoeken in plaats van op het hoofdnet. In dit geval is de Valkenburgerstraat 'Plusnet Corridor' zoals beschreven in het Beleidskader Verkeersnetten (link: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/infrastructuur/verkeersnetten/>). Uiteindelijk is het aan de politiek om de keus te maken of zij het verkeer op het hoofdnet willen houden of in de woonwijken accepteren. Het Beleidskader Verkeersnetten is een door de raad vastgesteld kader.

Men reageert verontwaardigd dat zij hier toch ook wonen. *"Is de Valkenburgerstraat dan geen woon- of verblijfsgebied?"*

Er wordt nogmaals aangegeven dat er uiteindelijk niets gebeurt, en er geen geloof is in tellingen en berekeningen; *"We voelen ons belazerd"*.

Dimitri licht toe dat dit projectteam in basis vanuit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) is gevraagd te kijken naar de doorstroming in de Valkenburgerstraat. De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is een uitvoeringsprogramma van de gemeente; en wij bepalen niet het beleid. Om

beleid te veranderen is de politiek de ingang. Hier hebben wij in 2018 ook al eens een bijeenkomst voor georganiseerd om dit proces toe te lichten.

Omdat wij op basis van de kentekenonderzoeken 2016 geen mogelijkheden zagen iets aan de doorstroming te doen, zijn wij verder gaan kijken. Wij zijn toen een weg ingeslagen om te onderzoeken wat wij wel konden proberen met betrekking tot het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. De geluidsonderzoeken, plannen voor vergroening, een schetsontwerp herprofilering Valkenburgerstraat, aanpassing van de IJtunnelmond en de pilot met Citytrees zijn daar uit voortgekomen.

Een aantal bewoners heeft het afgelopen jaar ook al contact gehad met wethouder Dijkema. Dat is onder andere de reden dat er wederom een kentekenonderzoek wordt georganiseerd.

Uit de groep van aanwezigen komen een aantal voorstellen:

- "Een variant op de knip Weesperstraat, eenrichtingsverkeer": de effectiviteit en gevolgen hiervan zullen moeten worden onderzocht.
- "Doe gewoon eens een pilot met 30 km/u": 30 km/u is in een eerdere bijeenkomst al uitgebreid behandeld en gepresenteerd door een verkeerskundige. Hierin kwam naar voren dat in de spits de gemiddelde snelheid in de Valkenburgerstraat al onder de 30 km/u ligt en dat de omrijdbewegingen te lang zijn. Dit betekent dat de verwachting is dat het verkeer geen andere route zal gaan kiezen. Daarnaast zal het geen tot nauwelijks effect hebben op het te snel rijden op rustigere momenten.
- "Handhaving van de snelheid": dit is iets wat de gemeente **niet** zelf organiseert. Hiervoor zijn wij afhankelijk van het openbaar ministerie.

Wat het projectteam zelf destijds aan wethouder Litjens heeft voorgesteld als een van de in te zetten maatregelen is om het (rijdend) verkeer te beprijsen. Dit is toen ook in de media verschenen en vanuit Den Haag zacht gezegd afgekeurd. Het projectteam ziet op dit moment het instrument van beprijzing als voornaamste middel om ook daadwerkelijk het autogebruik te verminderen. Andere maatregelen leiden vooral tot het verplaatsen van verkeer.

De milieuzone (2030) van wethouder Dijkema zal positief bijdragen, maar laat nog wel op zich wachten.

Men vraagt zich af of de milieuzone voldoende effect heeft. Elektrische auto's leveren namelijk ook fijnstof op (van de banden en remmen). Annemiek reageert daarop dat een vloot met meer elektrische auto's absoluut werkt en dat de normen gehaald zullen worden.

### 3 Modelstudie geluidsschermen

Jan Hardlooper (Buro Bouwfysica) licht de modelstudie van lage geluidsschermen toe. De studie is tot stand gekomen na het eerdere proces met de enquête, geluidsmetingen in de straat en in de woningen en de analyse hiervan. Uit een lijstje met voorgestelde maatregelen bleken lage geluidsschermen als enige optie nog haalbaar. Om eerst de potentie van deze maatregel te onderzoeken is gekozen eerst een modelstudie uit te voeren, alvorens eventueel met een proefopstelling aan de gang te gaan.

Om de lage geluidsschermen invulling te geven zijn, in samenwerking met ontwerpers (openbare ruimte/stedenbouw) van de gemeente Amsterdam, randvoorwaarden opgesteld waar een dergelijk scherm aan mag en moet voldoen. Het is bijvoorbeeld onwenselijk aan weerszijde van de

straat een wand van 3 meter hoog te plaatsen, dat zal alleen maar tot meer onwenselijk gedrag van bestuurders leiden.

Het pakketje randvoorwaarden heeft Buro Bouwfysica vervolgens in drie geluidsmodellen toegepast om te onderzoeken wat het potentiële effect op de gevels is. Hierbij is ook gekeken naar verschillende locaties (hoogtes) op de gevels. De resultaten laten zien dat de schermen laag op de gevel nog wel iets opleveren en hoger op de gevel steeds minder. Gemiddeld leveren de schermen een geluidsreductie van 0,4 decibel. Dit is een onhoorbaar verschil.

De conclusie van de modelstudie is dan ook dat een toepassing van dergelijke schermen geen nut zal hebben.

Uit de groep aanwezigen komen een aantal vragen:

- "Zijn de motoren ook onderzocht/gemeten?": Ja, deze zijn uit de metingen naar voren gekomen als bron van piek overlast. Met schermen of ander geluidsabsorberende maatregelen is hier moeilijk iets aan te doen.
- "Is er ook in huis gemeten?": De geluidsbelasting op de gevels is gemeten, en het geluidswerend effect van de gevels is gemeten. Op deze manier is ook te bepalen hoeveel geluid een woning binnenkomt. Uit deze metingen is geconcludeerd dat de geluidswering van de woningen voldoet.
- "Maakt een schuifraam of kantelraam nog verschil?": Nee, voor het geluid binnen is dat niet te verwachten. Er is wel een product op de markt die geluidsoverlast verminderd als de ramen open zijn: Metaglas SilentAir.
- "Er is ook veel overlast van de IJtunnelmond (betonnen bak), is daar iets aan te doen?": Een scherm op de randen en het toepassen van geluidsabsorberend materiaal kan hier een positieve bijdrage leveren. Verwacht voor de piekbelastingen, zoals motoren, geen wonderen.
- "Woningen bevinden zich vooral hoger in de gebouwen, is dit meegenomen?": Ja, in de beoordelingen van de effecten is de locatie van de woningen in de gevels meegenomen.
- "Is er effect te verwachten van gevel bekleding om de weerkaatsing tegen te gaan?": Als je dit uitvoert doe je dat vooral voor de overbuurman. Uit de metingen is gebleken dat de bijdrage van weerkaatsingsgeluid in de Valkenburgerstraat gering is.

#### 4 Knowledge Mile Park

Carla van der Linden introduceert het project Knowledge Mile Park. Ze benadrukt dat het project de eerder besproken knelpunten van deze avond niet op gaat lossen, maar voornamelijk een bijdrage gaat leveren aan het verbeteren van de leefomgeving door middel van vergroening en verduurzaming. Groen heeft hierbij de functie om het gebruik, de biodiversiteit en het stadsklimaat te verbeteren. Het betreft de niveaus daken, gevels, geveltuinen en openbare ruimte. De eerder besproken vergroening van de IJtunnelmond is wel onderdeel van Knowledge Mile Park. Voor de inrichting (vergroening en verduurzaming) van de openbare ruimte komt Knowledge Mile Park in september naar de Valkenburgerstraat toe om tijdens een aantal bijeenkomsten input op te halen uit de omgeving/buurt aan de hand van de kanskaart die al is gemaakt. Aan de hand van de input wordt een schetsontwerp groeninrichting gemaakt en uiteindelijk een definitief ontwerp. Voor de uitvoering van de vergroening zijn we afhankelijk van het plantseizoen die loopt

van september-maart. Voor het vergroenen en verduurzamen van daken, gevels en geveltuin kunnen bewoners/ondernemers/gebruikers van de Valkenburgerstraat zich nu al melden. Knowledge Mile Park begeleidt de aanvragen die binnenkomen. Hiervoor kan men contact opnemen met gebiedsmakelaar Marije Willems via [m.willems@amsterdam.nl](mailto:m.willems@amsterdam.nl) of met Knowledge Mile Park via [park@knowlegemile.amsterdam](mailto:park@knowlegemile.amsterdam). Tevens kan men thema's of aandachtspunten voor de te plannen bijeenkomst in september voor de openbare ruimte aandragen bij Manu Hartsuyker via [Amstel-IJpark@xs4all.nl](mailto:Amstel-IJpark@xs4all.nl).

Uit de groep aanwezigen komen een aantal opmerkingen/vragen:

- "Is het vergroenen van daken een vervanging voor de openbare ruimte?": Nee geen vervanging maar extra, naast de openbare ruimte worden ook daken, gevels en geveltuinen vergroend.
- "Is het contact met de woningcorporaties beter ingekaderd?": Op de as (IJtunnel – Knowledge Mile Park) zijn panden van diverse woningcorporaties. Er wordt actief ingezet op contact met de corporaties. Met sommige corporaties is al contact, waaronder Ymere. .
- "Hoe werkt proces van geveltuin? Komt er een stappenplan?": Ja, er komt een stappenplan. We zijn net van start en aangezien het hier om een geveltuin gaat van 0,5 meter tot soms wel 2 meter komt er meer bij kijken dan een reguliere geveltuin. Indien een eigenaar geïnteresseerd is, kan er via bovengenoemde email adressen een afspraak worden ingepland en lopen we samen door de stappen heen.
- "Kan er een combinatie gemaakt worden met geluidswanden die worden vergroend?": Dat is een optie om uit te zoeken. Kan besproken worden tijdens de bijeenkomst in september.
- Een bewoners merkt op dat VvE bestuurders goede ingangen zijn voor het vergroenen van daken, gevels en geveltuinen: gebiedsmakelaar Marije Willems pakt deze opmerking op.
- "Worden de ondergrondse afvalcontainers ook meegenomen in de inrichting van de openbare ruimte?": Dat kan, er is contact met de projectleider van ondergrondse containers voor stadsdeel centrum.