



**Gemeente
Amsterdam**

2020-10-09

Concept Nota van Beantwoording

Ontwerp Actieplan geluid 2020-2023

Inhoud

1 Inleiding en leeswijzer	3
2 De inspraakreacties op hooflijnen	5
3 Verkeer	6
3.1 Autoluw	6
3.2 Overlast van motoren	7
3.3 Overlast van brom- en snorfietzen	10
3.4 Subsidieregeling wegverkeer (geluidsisolatie bestaande woningen)	10
3.5 Metro	12
3.6 Rijksspoor	12
3.7 Taxi's	14
3.8 Helikopters	14
3.9 Overig wegverkeer	15
3.10 Wegwerkzaamheden	16
3.11 Schiphol	16
4 Overige stedelijke bronnen	19
4.1 Bouwlawaai	19
4.2 Horeca	20
4.3 Evenementen	21
4.4 Binnenstedelijke drukte	22
4.5 Warmtepompen	23
4.6 Laagfrequent geluid	24
4.7 Moskeeën en kerken	24
4.8 Burenlawaai	26
5 Stedelijke ontwikkeling en woningbouw	27
5.1 Stille zijde en stille plekken	27
5.2 Dove gevel	27
5.3 Transformaties	28
5.4 Natuur, groen, gemeentelijk onderhoud, dieren	28
6 Overige onderwerpen	31
6.1 Beleid en proces	31
6.2 Diversen	32

1 Inleiding en leeswijzer

Waarom deze Nota van Beantwoording?

Op 24 maart 2020 heeft het college van B&W ingestemd met het *ontwerp* Actieplan Geluid 2020-2023. Het ontwerp Actieplan Geluid is vervolgens ter inzage gelegd¹. Eenieder kon vervolgens van 1 april tot en met 13 mei 2020² een zienswijze indienen over het ontwerp Actieplan Geluid: digitaal via een webformulier, per email of per post. De gemeente ontving in totaal 64-zienswijzen. Alle ingediende zienswijzen zijn aandachtig bekeken. In deze Nota van Beantwoording wordt daarop gereageerd. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend ontvangt een persoonlijk bericht. Te laat ingediende zienswijzen worden niet meegenomen bij de besluitvorming.

Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023

Amsterdam groeit. Dit heeft voordelen voor ondernemers, levert werkgelegenheid en inkomsten voor de stad op. Er zijn ook schaduwkanten zoals de aantasting van de leefbaarheid, waarbij ook geluidsoverlast een belangrijk aspect is³. Het college werkt via verschillende programma's om te komen tot een nieuw evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid. Bijvoorbeeld via het programma Stad in Balans, het Actieprogramma Schone Lucht met de inzet op schoon en uitstootvrij vervoer en het Amsterdam Autoluw. Daarnaast dient het college op basis van Europese regelgeving (de richtlijn Omgevingslawaai) ook aandacht te besteden aan geluidsoverlast. Te veel geluid kan leiden tot hinder en slaapverstoring, stress en vermoeidheid, en als dat lang aanhoudt ook tot hoge bloeddruk en hartklachten. Het beperken van (ernstige) geluidshinder draagt daarom niet alleen bij aan een betere leefomgeving voor de Amsterdammers, maar ook aan een betere gezondheid. In het ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 heeft het college aangegeven wat het doet om geluidsoverlast in de stad terug te dringen. Omdat het verkeer de grootste bron van ernstige geluidshinder is in Amsterdam gaat de meeste aandacht in het ontwerp Actieplan uit naar verkeersmaatregelen. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan het belang van stilte. Er is beperkt echter ook aandacht voor andere stedelijke bronnen van geluidsoverlast, zoals horeca, evenementen en bouwwerkzaamheden.

Leeswijzer

¹ In het gemeenteblad (<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2020-84852.html>), op de gemeentelijke pagina bekendmakingen <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/actieplan-geluid/> op de gemeentelijke website (<https://www.amsterdam.nl/nieuws/nieuwsoverzicht/stillere-stad/>) en via twitter en LinkedIn. Daarnaast lag het ontwerp Actieplan Geluid ook ter inzage bij het stadsloket Centrum van de gemeente Amsterdam, Amstel 1, 1011 PN te Amsterdam.

² De stadsdelen hebben verlenging gekregen tot de eerste week van juni vanwege het feit dat besluitvorming door de Corona maatregelen langer duurde.

³ Uiteraard heeft de coronacrisis grote invloed op geluid. Het ontwerp Actieplan is hiervóór opgesteld. Hierop wordt dan ook verder niet ingegaan, al heeft dit ook – al dan niet tijdelijk – een forse impact op geluid..

De inspraakreacties en antwoorden zijn waar nodig opgeknipt, samengevat en vervolgens zoveel mogelijk per onderwerp geordend. Het college geeft per onderwerp steeds een reactie. Als de zienswijze leidt tot een aanpassing van het ontwerp Actieplan Geluid dan wordt dat aangegeven⁴.

Elke inspreker heeft een nummer gekregen (van 1 t/m 63). In de bijlage zijn deze nummers opgenomen, waarbij - vanuit de geldende privacy beperkingen – voor de reacties van de bewoners alleen de *indieningsdatum* en de *straatnaam* is opgenomen. Het is niet toegestaan de naam van de insprekers en/of de ingediende inspraakreactie op te nemen. Als de inspraakreactie via het formulier op de inspraakpagina is ingediend is ook het zogenaamd IPROX-nummer vermeld. Voor de reactie van organisaties en de stadsdelen gelden minder beperkingen en is zowel de organisatie naam als de (samengevatte) inspraakreactie opgenomen.

In enkele gevallen richtte de inspraakreactie op een specifieke individuele situatie (klacht). De collegereactie is hier beperkt tot de beleidsmatige relevante aspecten. De inspreker is in deze gevallen separaat nader geïnformeerd waar dat mogelijk was.

Aan het eind van de collegereactie is steeds in vet samengevat aangegeven wat het college met de inspraakreactie doet. Dat kan zijn:

- Overgenomen: de reactie is verwerkt in het Actieplan Geluid 2020-2023;
- Niet overgenomen: de reactie is niet verwerkt in het Actieplan Geluid 2020-2023;
- Ter kennisgeving aangenomen: het college neemt kennis van de reactie;

Het college behoudt zich het recht om nog eind redactionele wijzigingen door te voeren.

⁴ Naast deze Nota van Beantwoording wordt ook het definitieve Actieplan Geluid 2020-2023 gepubliceerd.

2 De inspraakreacties op hooflijnen

Er zijn in totaal 64 reacties ontvangen afkomstig van bewoners, organisaties en van zes van de zeven Dagelijks Besturen van de Bestuurscommissie van de stadsdelen (verder aangegeven als stadsdelen en/of als Oost, Centrum e.d.)⁵. Het college bedankt iedereen die een inspraakreactie heeft ingediend.

De reacties van de stadsdelen zijn opbouwend. Er zijn wensen meegegeven voor aanpassing van het ontwerpplan. Voor de andere reacties geldt dat deels waardering wordt uitgesproken voor de aanpak maar dat er ook de nodige kritische geluiden zijn, waarin bijvoorbeeld is aangegeven dat het Actieplan een te laag ambitieniveau heeft, niets concreets doet aan de geluidsoverlast door het verkeer op hoofdroutes en de overlast in de binnenstad. Verder geven velen aan onderwerpen te missen: van halsbandparkieten tot kerkklokken en van taxi's tot de vele binnenstedelijke bronnen van geluidsoverlast. Aan alle bronnen is in deze Nota van Beantwoording aandacht besteed.

Er zijn drie onderwerpen die er qua aantal ontvangen reacties duidelijk uitspringen. Dat zijn:

- Motoren en verkeersaso's (21 inspraakreacties).
- Schiphol (11 reacties).
- Wegverkeer, exclusief de motoren en brom- en snorfietsen (9 reacties).

In de Nota van Beantwoording zijn de inspraakreacties op het ontwerp Actieplan ingedeeld in de volgende thema's:

- Verkeer;
- Overige stedelijke bronnen;
- Stedelijke ontwikkeling en woningbouw;
- Overige onderwerpen.

⁵ Het college heeft de stadsdelen informeel gevraagd om een reactie op het ontwerp Actieplan Geluid.

3 Verkeer

3.1 Autoluw

In de inspraak reacties 46, 51 (wijkcentrum d 'Oude Stadt), 59 (Centrum) en 63 (Nieuw-West) is ingegaan op de Agenda Amsterdam Autoluw (AAA). In de reacties 1, 3, 14, 17, 21, 28 en 31 wordt ingegaan op geluidsoverlast van het stedelijk wegverkeer. Een van de vragen is om via het Actieplan Geluid een einde te maken aan de beoogde groei van 40% van het verkeer bij het kruispunt Houtmankade – Spaarndammertunnel en Van Diemenstraat vanwege autoluwe maatregelen elders. Ook is aangegeven dat de AAA tot 2040 niets doet aan de hoofdwegen en dat de 30 km/uur die in veel straten geldt niet wordt gehandhaafd, terwijl dit zeer effectief kan met de beschikbare moderne technologie. In twee inspraakreacties is aangegeven dat veel overlast wordt ervaren van de President Kennedylaan, waarbij ook is aangegeven dat dit een 30 km/uur weg zou moeten worden. Tevens is gevraagd waarom hier geen geluidsschermen staan.

Vanuit de stadsdelen Centrum en Nieuw-West is tenslotte aangegeven dat veel belang wordt gehecht aan de maatregelen uit de AAA. Centrum wijst op de pilot knip in de Weesperstraat, waarbij wordt gevraagd in het Actieplan Geluid te benadrukken dat de knip ook voor het verminderen van de ervaren verkeersoverlast van belang is.

Reactie college

Kruispunt Houtmankade – Spaarndammertunnel en Van Diemenstraat.

Gevraagd is via het Actieplan een einde te maken aan de voor deze locatie verwachte groei van 40% vanwege autoluwe maatregelen elders. Allereerst geldt dat de AAA zelfstendig beleid betreft, dat niet valt onder de scope van het Actieplan Geluid. Vanuit AAA kan worden aangegeven dat de gemeente het verkeer zonder bestemming in de binnenstad zoveel mogelijk wil weren uit de (binnen)stad om meer ruimte te creëren voor de voetganger en de fietser. Maatregel 17 uit de Agenda Amsterdam Autoluw is een voorbeeld van dit streven. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen leidt tot meer ruimte voor de voetganger en voor de doorgaande fietsroute. Met deze maatregelen komt het verkeer op de routes die daarvoor het beste zijn toegerust. De precieze effecten hiervan voor de Van Diemenstraat en Nassaukade worden nog bekeken. Tegelijkertijd wordt gekeken of de totale instroom van het autoverkeer verminderd kan worden of deels omgeleid kan worden. Hiermee kunnen meer gebieden verblijfsgebied worden.

De gemeenteraad heeft tijdens de vaststelling van de AAA ook onderkend dat er maatregelen nodig zijn op de S100, om de negatieve gevolgen van de ingreep op de Haarlemmer Houttuinen zo veel mogelijk te mitigeren. Daarom heeft de raad motie 79.20 aangenomen met als strekking om samen met buurtbewoners en verkeerskundigen een samenhangend plan op te stellen waarin deze gevolgen zoveel mogelijk worden gemitigeerd. Dit plan moet er eerst liggen voordat maatregel 17 kan worden doorgevoerd. De verwachting is dat in de tweede helft van 2020 de

opstelling van dit plan start. Daarna kan er op dit punt mogelijk meer duidelijkheid gegeven worden. In het kader van een onderzoek naar de invoering van meer straten van 30 km/uur zal ook het gesprek aangegaan worden over snelheidshandhaving.

De AAA doet tot 2040 niets aan de hoofdwegen en dat de 30 km/uur die in veel straten geldt, wordt niet gehandhaafd.

Veel van de huidige 30km/u-wegen hebben in principe een inrichting die een lagere snelheid ondersteunt. In het kader van de verkeersveiligheid stemt Amsterdam af met de politie over handhaving. Het beleid ten aanzien van de hoofdwegen valt buiten het kader van dit Actieplan Geluid. Vanuit geluid kan worden aangegeven dat voor de hoofdwegen de landelijke geluidswetgeving én het gemeentelijk geluidbeleid van toepassing zijn. Wat het beleid betreft gaat het dan om het gemeentelijk hogere waardenbeleid en de gemeentelijke aanpak sanering wegverkeerslawaaï, zoals beiden beschreven in het ontwerp Actieplan Geluid.

Knip Weesperstraat.

Voor de Weesperstraat wordt een pilot uitgevoerd voor een knip. Dat zal (tijdelijk) de overlast verminderen. In het Actieplan is nu benadrukt dat deze knip ook van belang is voor het verminderen van de ervaren verkeersoverlast.

President Kennedylaan.

De wens is aangegeven hier 30 km/uur in te voeren. Hierop kan worden aangegeven dat het college de mogelijkheden onderzoekt om op meer wegen 30km/uur in te voeren in de stad Amsterdam. In het 4de kwartaal van 2020 is dit onderzoek gereed en wordt duidelijk of dit punt uitvoerbaar is. Geluidschermen aan de President Kennedylaan zijn niet wettelijk verplicht, duur en passen niet goed in het straatbeeld. Bij 30 km/uur zijn ze ook niet nodig.

Samengevat: de wens om maatregelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw via het Actieplan Geluid ongedaan te maken is niet overgenomen. Van de andere reacties is kennisgenomen. Voor de Weesperstraat is het tekstvoorstel van Centrum overgenomen.

3.2 Overlast van motoren

De inspraakreacties 2, 4, 5, 8, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 25, 28, 32, 41, 44, 47, 48, 51, 58, 63 (Nieuw-West) en 64(West) zijn gericht op de geluidsoverlast van motoren. Hiermee is dit het onderwerp waarop het meest is gereageerd. In veel reacties is aangegeven dat dit de grootste bron van geluidshinder is in Amsterdam. De reacties worden nu samengevat weergegeven:

Aangegeven is dat motorrijders veel geluidsoverlast veroorzaken in Amsterdam, zowel vanwege het (rij)gedrag (een deel van de rijders wordt soms betiteld als 'asociaal' en agressief), maar ook door het gebruik van zeer luidruchtige motoren. Zorgen zijn er over de verwachte toename van het motorgebruik met meer vervuiling en geluidsoverlast als gevolg. Gewezen is ook op het gebruik van bv. illegale uitlaten of ontbrekende dempers. Het ontbreken van controles en

handhaving komt terug in veel reacties ('politie en gemeente doen niets'). In verschillende inspraakreacties zijn specifieke wegen en routes genoemd waar veel overlast van motorrijders wordt ervaren:

- de routes Nieuwe Leeuwarderweg - IJ-tunnel - Valkenburgerstraat – Weesperstraat;
- de route Lelylaan - Meer en Vaart - Osdorpergracht - Tussenmeer vice versa, welke als racebaan worden gebruikt;
- Nassauplein;
- Valkenburgerstraat, bewoners hebben hier al eerder aandacht voor het probleem gevraagd;
- Europaboulevard, tussen de A.J. Ernststraat en de Van Nijenrodeweg, waar veel te hard wordt gereden door sommige auto's en motoren. Gevraagd wordt om een drempel, zoals al in de A.J. Ernststraat is gerealiseerd;
- Wegen als de S 106 De Lelylaan, Pieter Callandlaan, S 207 President Allendelaan en de S 105 Jan van Galenstraat in Nieuw West waar veel te hard gereden wordt door auto's, motoren en motorscooters, vaak met lawaaiige uitlaten. Het gaat om veel rechte wegen die uitnodigen tot te hard rijden en senlheidscontrole ontbreekt.

Aangegeven is ook dat er in het Actieplan zeker aandacht voor overlast van motoren dient te zijn en hierbij zijn onder meer de volgende voorstellen gedaan:

- Bepaalde luidruchtige motoren te verbieden;
- Een verbod in te stellen voor motoren binnen de ring;
- Er zou een APK voor motoren moeten komen; een periodieke keuring, ook voor geluid;
- Meer controles uitvoeren, ook geluidscontroles gecombineerd met verkeerscontroles;
- Handhaving op snelheid liefst automatisch met kentekenregistratie;
- Handhaven op geluidslimieten en geluid ook meten;
- De uitstootvrij-eis voor brommers per 2025 ook voor motoren laten gelden;
- Motoren ook opnemen in de periodieke gezondheidsmonitor van de GGD (waar gevraagd wordt naar geluidhinder van stedelijke bronnen);
- 30 km/uur-zones instellen in combinatie met flitspalen, spelregelborden en handhaving;
- Controles en nadere eisen voor uitlaatsystemen en geluidsdempers voor motoren;
- De rijksoverheid wijzen op verantwoordelijkheid (en verbod op verkoop lawaaimakers);
- Eisen stellen aan de uitlaten van motoren (en dempers);
- Ook voor motoren betaald parkeren invoeren, staan nu vaak op stoepen en pleinen.

Tenslotte is in inspraakreactie 44 aangegeven dat inspreker zich stoort aan de lobby van de Stichting RAI richting minister om het gebruik van motoren te propageren. Advies is dat Amsterdam als aandeelhouder van RAI inzet op 'vergroenen' van de standpunten van het RAI-bestuur en de overlast van motoren speerpunt maakt van beleid, incl. prioritering handhaving en landelijke lobby.

Reactie college

In het ontwerp Actieplan Geluid is al aangegeven dat er op dit moment onvoldoende mogelijkheden zijn om op te treden tegen excessief geluid van motoren. De verkeerspolitie is bevoegd om op dit punt op te treden maar heeft onvoldoende capaciteit voor deze taak. Om die

reden heeft het college in het ontwerp Actieplan als actie opgenomen dat de gemeente in afstemming met de andere grote (G4) gemeenten een verkenning uitvoert naar mogelijkheden om controle en handhaving te verbeteren.

Uitvoering van deze actie is al gestart en de vele inspraakreacties op dit punt bevestigen de noodzaak om deze actie voortvarend op te pakken. Op initiatief van Amsterdam is in juni 2020 een ambtelijke werkgroep geformeerd bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Amsterdam (de G4-gemeenten). De nadruk ligt bij het aanpakken van motoren en verkeersaso's, dan kan het gaan om gedrag maar ook om bv. het gebruik van illegale of te snel rijden. De werkgroep is 10 juni gestart met de verkenning en de ingebrachte inspraakreacties worden hierbij betrokken. Een deel van de in de inspraak genoemde maatregelen is al opgepakt:

- Rotterdam trekt een geluidsonderzoek, dat gericht is op de ontwikkeling van een akoestische fliitspaal;
- Ingezet wordt op lobby ter voorkoming van het illegaal gebruik van sportuitlaten;
- Ingezet wordt op meer 30 km/uur op wegen. Ook in Amsterdam wordt onderzocht of dit op meer wegen mogelijk is;
- In Amsterdam wordt ook op basis van een motie onderzocht of betaald parkeren voor motoren ingevoerd kan worden (89.20, Vroege). Resultaten in het eerste kwartaal van 2021.
- Bij het binnenkort te starten gezondheidsonderzoek van de GGD Amsterdam zullen de motoren als aparte groep toegevoegd worden. Dat geeft meer inzicht in de hinder van motoren;

Voor andere maatregelen is verdere uitwerking nodig, ook waar het juridische aspecten betreft. Het gaat dan bv. om verbreding van de handhavingsbevoegdheid (die nu bij de verkeerspolitie ligt) en om meer en flexibeler snelheidscontroles (waar bevoegdheid bij het OM ligt). Ook gerichte geluidsmetingen kunnen van belang zijn om meer inzicht te krijgen in de precieze oorzaken van de geluidsoverlast en bij maatregelen maatwerk te kunnen bieden.

Besluitvorming over mogelijke maatregelen is aan de betrokken colleges. Ten aanzien van de reacties over specifieke wegen en trajecten wordt verwezen naar de reactie in het kader van de Agenda Amsterdam Autoluw. Binnen dit programma wordt - zoals al eerder is aangegeven - ook onderzocht of op meer wegen 30km/uur mogelijk is. Op de hoofdroutes zal dat niet direct gepaard gaan met allerlei snelheidsremmers. Specifiek voor de Weesperstraat is de pilot voor een knip al genoemd. De Nieuwe Leeuwarderweg blijft echter zoals die is. Amstel en Rokin zijn al autoluw ingericht. Voor het genoemde deel van de Europaboulevard is het niet de verwachting dat hier snelheidsremmers komen. Het gaat bij de Nieuwe Leeuwarderweg en de Europaboulevard meer om een gedrag- en handhavingsvraagstuk, aansluitend bij wat hier eerder over is aangegeven.

Aan de inspraakreactie om de uitstootvrij-eis voor brommers per 2025 ook voor motoren te laten gelden, kan het college geen invulling geven. De besluitvorming over de milieuzones is afgerond. Ten aanzien van het initiatief van de RAI geldt dat Amsterdam geen beleid voert om gebruik

motoren te bevorderen en daar ook geen voorstander van is. Waar nodig draagt Amsterdam dit standpunt uit.

Samenvattend: Kennis is genomen van de inspraakreacties en deze worden waar mogelijk betrokken bij de G4-inventarisatie naar mogelijke maatregelen. De wens om de uitstootvrij-eis voor brommers per 2025 ook voor motoren te laten gelden is niet overgenomen.

3.3 Overlast van brom- en snorfietsen

In inspraakreacties 9, 12, 18, 20, 44 en 64 (West) zijn gericht op de geluidsoverlast van brom en snorfietsen (onder deze term vallen ook de scooters). In twee reacties is aangegeven dat de maatregelen gericht op het beperken van de uitstoot niet nodig zijn omdat brommers al relatief schoon zijn en geluidsoverlast al onder controle is. In twee andere reacties is aangegeven dat er meer last wordt ondervonden van de motoren dan van de brom- en snorfietsen. Ook is overlast gemeld in Nieuw-West, bv. bij het Ma Braunpad. Vanuit West wordt gevraagd een actiepunten op te nemen om overlast van bromfietsen, scooters en motoren te verminderen totdat nieuwe regelgeving (milieuzone) in 2025 in gaat. Gedacht wordt aan concrete waarschuwing/handhavingsacties en voorlichtingsacties, stimuleringsmaatregelen voor elektrische modellen en aanpak van geluid van motoren.

Reactie college

De milieuzone voor de brommers is een maatregel vanuit het Actieplan Schone Lucht. In het ontwerp Actieplan Geluid is aangegeven wat deze maatregel naar verwachting betekent voor de geluidbelasting en de geluidshinder. De inspraak en besluitvorming over het Actieplan Schone Lucht is afgerond en het college neemt de inspraakreacties dan ook voor kennisgeving aan. Over het advies van West is relevant dat in het kader van het Actieplan Schone Lucht onderzoek naar nieuwe subsidiemogelijkheden voor brom- en snorfietsen is vermeld. Voor de handhaving is de aanpak vastgelegd in het Verkeershandhavingsplan van de Amsterdamse politie. De focus ligt op de aanpak van de snelheid. Verdere acties worden niet overwogen.

Samenvattend: de reacties zijn voor kennisgeving aangenomen.

3.4 Subsidieregeling wegverkeer (geluidsisolatie bestaande woningen)

De inspraakreacties 37, 38 en 63 (Nieuw-West) betreffen de rijkssubsidieregeling voor de geluidsisolatie van woningen. Aangegeven is dat de communicatie over de betreffende saneringswoningen beter moet. Zo is niet duidelijk om welke woningen het gaat omdat de genoemde A-lijst en Eindmeldingslijst niet te vinden zijn. Nieuw-West adviseert om bij de gevelsanering rekening te houden met de stedelijke vernieuwing om desinvestering bij sloop te voorkomen. In een inspraakreactie is aangegeven dat de gemeente nu veel geld steekt in

gevelsaneringen, maar dat het de vraag is of dat belastinggeld niet beter kan worden besteed aan het voorkomen van lawaai zoals bij bouwwerkzaamheden. In deze reactie is ook aangegeven dat het beleid bij een gemeentelijk monument niet werkt en het beleid evaluatie en bijsturing verdient. Vraag is ook waarom het budget niet meteen ook besteed mag worden aan hoog rendementsglas.

Reactie College

Het klopt dat de informatie over de saneringswoningen op de gemeentelijke website niet transparant en ook onvolledig was. Dit is aangepast en op de site van Wonen (de uitvoerder van het saneringsprogramma) is nu alsnog de volgende informatie opgenomen:

- De A-lijst is integraal opgenomen en ook is toegelicht welke projecten van de A-lijst nog in uitvoering zijn (de projecten Prins Hendrikkade en Rozengracht-Marnixstraat-Kinkerstraat. Voor de Eindmeldingslijst is de planning per straat vermeld. Omdat projecten per straat worden goedgekeurd kunnen aan het op de lijst staan geen rechten worden ontleend. Dat is pas het geval als een zogenaamde HOMA-beschikking is verleend vanuit het rijk. Op dat moment wordt ook pas contact opgenomen met bewoners.

Aan de wens van Nieuw-West om bij de gevelsanering rekening te houden met lopende stedelijke vernieuwing programma's wordt al voldaan. Bij het opstarten van een saneringsplan met subsidie dienen stadsdelen een verklaring af te geven van geen bezwaar, waarin vermeld wordt of er plannen zijn voor sloop binnen de komende vijf jaren dan wel er voorgenomen wijzigingen van het bestemmingsplan zijn.

Ten aanzien van de wens tot een flexibele besteding van de subsidiegelden kan worden aangegeven dat de nu lopende geluidsanering van de Eindmeldingslijst wordt gefinancierd via een subsidiebudget vanuit de landelijke Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai (SSV). Het gaat om geormerkt geld en dit mag alleen gebruikt worden voor geluidsaneringen. Bij geluidsanering wordt HR++ glas toegepast. Subsidieaanvragen in combinatie met duurzaamheidsmaatregelen hebben voorrang bij de behandeling bij het ministerie I&W.

Als het gaat om monumenten panden dan wordt de sanering met goedkeuring van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit c.q. Monumenten en Archeologie uitgevoerd. Voor geluidsanering heeft de Commissie Ruimtelijk Kwaliteit een adviseur Gevelsanering Verkeerslawaai. Deze is gemandateerd om namens de commissie een welstandsadvies uit te brengen en in het geval van monumenten te overleggen met Monumenten en Archeologie.

De eigenaar van de woning dient zich bij het uitvoeren van de werkzaamheden te houden aan door de bepaalde welstandseisen en de door het akoestisch bureau bepaalde maatregelen. Het kan dan gaan om dikte en soort akoestisch glas, het soort ventilatievoorziening en om een aangepaste uitvoering van isolerende beglazing, bv. door het aanbrengen van voorzetbeglazing aan de binnenzijde. Met deze aanpak is ook voor monumenten geluidsanering goed mogelijk.

Op de in de inspraakreactie aangehaalde situatie in het verleden wordt verder niet ingegaan. Het huidige beleid ten aanzien van de sanering van monumentale panden is toegelicht.

Samenvattend: de inspraakreacties waarin om meer transparantie is gevraagd ten aanzien van de woningen waarvoor isolatie maatregelen kunnen gelden is overgenomen. En naar aanleiding van de inspraakreacties is in het Actieplan nu ook aandacht besteed aan de relatie met warmte-isolatie en de specifieke aanpak voor monumenten. De wens tot flexibele besteding van subsidiegelden is niet overgenomen.

3.5 Metro

De inspraakreacties 14, 23 en 61 (ZO) betreffen geluidsoverlast van de metro en in inspraakreactie 6 is aangegeven dat bij de Weteringschans de tram de grootste overlastgever is. Elke minuut een tram van 5.30 tot 01.00 uur. Wens frequentie omlaag of stillere trams.

Ten aanzien van de metro gaat vooral om de metro in Zuidoost, maar ook die in Nieuw-West:

- Een bewoner van de Burgemeester Roëllstraat in Nieuw-West geeft aan dat de woningen in de jaren '60 ongelukkig dicht tegen de Burgemeester Roëllstraat en het huidige metrostation Jan van Galenstraat zijn aangebouwd. Het gevolg is overlast van trein en metro.
- Zuidoost vraagt te onderzoeken of er een te hoog geluidsniveau is binnen in woningen langs het bovengrondse metrotraject en een actie op te nemen om deze vorm van geluidsoverlast bij de bron aan te pakken. Ook wordt gevraagd de woningen op de (Eind)lijst op te nemen zodat deze in aanmerking komen voor geluidsisolerende maatregelen.
- Ook een bewoner ervaart overlast van metrolijn 53 en wel van het bovengrondse deel vanaf de Wibautstraat. Zonder resultaat is eerder al een plan ingediend om het viaduct tussen station Verrijn Stuartweg en Ganzenhoef te voorzien van 'hangende tuinen'. De bewoner verzoekt nu alle woningen in de nabije omgeving van het spoor te voorzien van beglaasde balkons, galerijen etc.

Reactie college

Ten aanzien van de overlast van tram en trein bij de Burgemeester Roëllstraat kan gemeld worden dat ProRail in het kader van de wettelijke saneringsverplichting spoor (MJPG) onderzoekt of maatregelen aan het spoor nodig zijn (bv. verhoging van het bestaande geluidsscherm aan de westzijde bij het viaduct over de Burgemeester Roëllstraat). Een saneringsvoorstel wordt eind 2020 verwacht. Mogelijk dat dit maatregelen bevat die leiden tot een afname van de overlast. Andere maatregelen worden hier vanuit de gemeente niet overwogen.

Voor metrolijn 53 wordt geen geluidsonderzoek uitgevoerd. Een dergelijk onderzoek wordt alleen uitgevoerd als er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is op dit moment geen sprake. Dit betekent ook dat er nu geen onderzoek naar maatregelen wordt uitgevoerd. De woningen kunnen ook niet alsnog worden toegevoegd aan de Eindmeldingslijst. Die is voor wegverkeerslawaaï en is al vastgesteld.

Samenvattend: de wensen voor het uitvoeren van maatregelen rond het metrospoor zijn niet overgenomen

3.6 Rijksspoor

Vanuit Centrum (59) is aandacht gevraagd voor de verwachte geluidsoverlast van de geplande fly-over bij de Dijkgracht. De bewoners geven aan meer geluid te verwachten van de fly-over en door de toename van het goederenverkeer ook meer "booggeluid". Aangegeven is dat de verwachting is dat de werkzaamheden minimaal 5 jaar in beslag zullen nemen.

Reactie college:

Het gaat om forse ingrepen. Vanuit het college wordt de actuele stand van zaken aangegeven voor het aspect geluid. In het kader van het Tracébesluit voor het Programma Hoogfrequent Spoor in Amsterdam (PHS), waarmee de fly-over/ dive-under bij de Dijkgracht mogelijk gemaakt wordt, zijn diverse onderzoeken verricht. Ten aanzien van geluid is hierbij gebleken dat PHS aan de wetgeving voldoet ondanks dat er meer treinen gaan rijden. Er hoeven daarmee in dat kader geen geluidmaatregelen genomen te worden. Het aspect booggeluid is apart onderzocht. In het Ontwerp Tracé Besluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (verder: OTB), dat ter inzage heeft gelegen, is het volgende opgenomen:

"Booggeluid is het piepende en snerpende geluid dat wordt veroorzaakt door treinen die door een spoorboog rijden of in afbuigende richting door een wissel rijden. Het optreden van booggeluid is moeilijk voorspelbaar doordat het van veel factoren afhankelijk is, waaronder de treinsoort en weersomstandigheden. (...) . Er bestaan voor booggeluid geen wettelijke normen waaraan moet worden voldaan. Er wordt in de bestaande situatie echter overlast ervaren als gevolg van het booggeluid. Om deze reden is dit aspect ook meegenomen in het geluidonderzoek ten behoeve van het MER.

Uit het Onderzoek Booggeluid MER en (O)TB blijkt dat de voorkeursvariant over het gehele project 1% gunstiger scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Het project levert daarmee een positieve bijdrage aan de vermindering van het booggeluid. Dit komt door het verminderen van het aantal wissels ten oosten van station Amsterdam Centraal. Daarom vindt op die locatie de grootste reductie van booggeluid plaats. Op de overige locaties blijft het booggeluid gelijk ten opzichte van de referentiesituatie of leidt tot een kleine verslechtering. Dat laatste vindt vooral plaats in de omgeving van station Amsterdam Muiderpoort. (...) . Er vinden hier geen aanpassing aan het spoor plaats. Er is echter een toename van de hinder van booggeluid doordat er meer treinen zullen gaan rijden als gevolg van het project. De toename van booggeluid ten opzichte van de referentiesituatie geeft daarom aanleiding om juist op deze locatie maatregelen te treffen tegen booggeluid.

De maatregelen bestaan uit het toepassen van spoorstaafconditioneringssystemen, of een andere gelijkwaardige maatregel, in die bogen en wissels die booggeluid veroorzaken tussen km 3.1 en km 104.0 in de richting van station Amsterdam Amstel. Dit is globaal tussen de Zeeburgerdijk en de Linnaeusstraat. Dezelfde maatregelen worden getroffen in de bogen en wissels die booggeluid

veroorzaken tussen km 3.1 en km 4.2 in de richting van Weesp/Watergraafsmeer en in tegengestelde richting. Dit is tussen de Zeeburgerdijk en de Ringvaart.

Spoorstaafconditioneringssystemen zijn systemen die in het spoor worden geplaatst. De systemen zorgen ervoor dat de spoorstaven die voor booggeluid zorgen voorzien worden van een substantie die voorkomt dat booggeluid optreedt. In plaats van het toepassen van spoorstaafconditioneringssystemen kan er ook een gelijkwaardige maatregel getroffen worden indien die beschikbaar komt.

Door de aanpassing van het emplacement Dijkgracht naar een fly-over/dive-under worden dus wissels weggehaald, waardoor het booggeluid hier minder zou moeten worden. Daarom komen er op die locatie geen maatregelen.”

PHS heeft een bouwperiode van ongeveer 8 jaar, in de huidige planning 2021-2028. Hierin zitten kleinere voorbereidingen en grote werkzaamheden die in deze 8 jaar inderdaad voor hinder kunnen gaan zorgen. Ten behoeve van de bouw zijn voor diverse locaties BLVC kaders⁶ opgesteld voor hoe om te gaan met deze verwachte hinder. De gemeente heeft deze kaders gezamenlijk met ProRail opgesteld en ten aanzien van de OTB is door de gemeente een bestuurlijke reactie ingezonden.

Samenvattend: de inspraakreacties zijn voor kennisgeving aangenomen.

3.7 Taxi's

In de inspraakreacties 43 en 59 (Centrum) is aandacht gevraagd voor de overlast van taxi's. Een bewoner geeft aan dat sinds de liberalisering van de taximarkt de taxi's af en aan rijden en dan vooral in de avond en nacht. Aangegeven is dat aan lawaai producerend vervoer, zoals motoren, taxi's, bussen, vrachtwagens en busjes die van buiten komen, strenge geluidsnormen moeten worden opgelegd en dat deze zoveel mogelijk elektrisch aangedreven dienen te worden. Vanuit Centrum is aangegeven dat (toeterende) taxi's in de nachtelijke uren in de binnenstad van Amsterdam tot veel overlast leiden, bv. bij Leidseplein en Rembrandtplein

Reactie college

Vanuit Centrum is al afgelopen jaren al de nodige actie genomen om de overlast van taxi's in het centrum te beperken. Routes zijn aangepast en er zijn taxi-uitstapplaatsen gemaakt op bv. het Raamplein en de Prinsengracht. Daarnaast is ook binnen het project Amsterdam Sounds (zie paragraaf 5.4.2 van het Actieplan Geluid) aandacht besteed aan de geluidsoverlast van taxi's. In een eventueel vervolgpriject is hier zeker ook weer aandacht voor.

Vanuit het Actieplan Schone Lucht is er verder veel aandacht voor het bevorderen van uitstootvrij (en stiller) vervoer. De Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) zijn koploper binnen Amsterdam als

⁶ In een BLVC-plan zijn maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken beschreven rondom bouwprojecten. BLVC staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In een BLVC-plan is beschreven hoe de overlast op de omgeving kan worden beperkt en wie het aanspreekpunt is.

het gaat om elektrisch rijden. Dit is mede te danken aan de afspraken tussen gemeente en de TTO's. Ze zijn vastgelegd in het 'Convenant Schone taxi's voor Amsterdam'. Per 2025 geldt een uitstootvrij gebied binnen de ring A10 voor vracht- en bestelwagens, taxi's, OV-bussen en touringcars.

Samenvattend: de inspraakreacties zijn voor kennisgeving aangenomen.

3.8 Helikopters

Inspraak reacties 19 en 29 hebben betrekking op geluidsoverlast van heli's. Het gaat om overlast van de traumaheli van het VUmc en vluchten over de binnenstad. Aangegeven is dat het vaak niet om politie- of traumahelikopters zou gaan en gevraagd wordt om actie om het aantal vluchten te verminderen.

Reactie college

De provincie is bevoegd gezag voor kleine luchthavens (zoals de heliport in Westelijk havengebied) en het afgeven van ontheffingen voor Tijdelijk- en Uitzonderlijk gebruik (TUG). De inspectie controleert de vergunninghouders en ziet erop toe dat de (internationale) regelgeving (zoals de voorgeschreven vlieghoogte) wordt nageleefd. Met beide instanties is besproken om terughoudend om te gaan met het afgeven van laagvliegvergunningen respectievelijk TUG-ontheffingen voor Amsterdam. Uit gesprekken met onder meer provincie en inspectie is gebleken dat 90% van het helikopterverkeer boven de stad een maatschappelijke functie met ontheffing heeft (trauma/ politie) en er van recreatief verkeer eigenlijk nauwelijks sprake is. Boven Amsterdam mag er erg weinig vanwege het naderingsgebied van Schiphol.

Samenvattend: de wens om het aantal vluchten te verminderen is niet overgenomen. Wel is in paragraaf 5.1.9 van het actieplan geluid nu een passage opgenomen over het beleid ten aanzien van helivluchten.

3.9 Overig wegverkeer

In inspraakreactie 1 is aangegeven dat bij een woning aan de Amstel naast het Waternetgebouw geluidsoverlast wordt ervaren van de naden van de Utrechtsebrug. In reactie 3 en 60 (Noord) is aangegeven dat er overlast is van straatraces in Noord. Het zou volgens reactie 3 gaan om IJdoornlaan, Nieuwe Leeuwarderweg en Klaprozenweg. Gevraagd wordt hier beter op te handhaven alsmede om de inzet van fysieke maatregelen voor de korte termijn (obstakels, belijning, vernauwing etc.) en de langere termijn (herinrichtingen).

Reactie college

De Utrechtsebrug staat in de planning voor onderhoud in 2022, voorbereiding in 2021. Dan zal ook het aspect geluid worden betrokken. Het verschijnsel straatraces is een maatschappelijk

verschijnsel, waartegen het beste met handhaving kan worden opgetreden. Als door een andere inrichting van de weg straatraces vermeden kunnen worden is er een grote kans dat deze zich vervolgens verplaatsen naar een andere locatie. Het gaat om een specifiek handhavingsprobleem dat buiten de scope van het Actieplan Geluid valt. Op dit moment wordt voor de Cornelis Douwesweg overigens wél onderzoek uitgevoerd naar de daar heersende snelheden en wordt ook nagedacht over mogelijke maatregelen om de snelheid terug te dringen en daarmee geluidsoverlast te beperken. Dit staat echter grotendeels los van de problematiek van de straatraces. Omdat de problematiek buiten het kader van dit Actieplan valt is de inspraakreactie daarmee niet overgenomen. In regulier overleg kan de kwestie nogmaals aan de orde worden gesteld.

Samenvattend: de inspraakreactie voor de Utrechtsebrug wordt betrokken bij het eerstvolgende onderhoud aan de brug. De wens om via het actieplan in te zetten op overlast van straatraces is niet overgenomen.

3.10 Wegwerkzaamheden

Een bewoner van de Swammerdamstraat (45) maakt melding van veel overlast van brom- en snorfietsen vanwege een langdurige omleiding vanwege werkzaamheden vanuit de HvA, vraagt met klem om een alternatieve omleidingsroute en verwacht dat de gemeente nu eindelijk haar verantwoordelijkheid gaat nemen. Een bewoner in de buurt Weteringschans (6) ervaart ernstige geluidsoverlast vanwege wegwerkzaamheden bij de Weteringschans. Aangegeven is dat er onvoldoende rekening is gehouden met bewoners en er elke nacht sprake was van oorverdovend lawaai. Gevraagd wordt om duidelijke regels.

Reactie college

Ten aanzien van de overlast van brom- en snorfietsen in de Swammerdamstraat is vanuit het stadsdeel aangegeven dat de problemen vanwege het foutief gebruik van het trottoir en het niet op de juiste plek rijden een zaak is voor de handhaving, hiervoor is ook aandacht gevraagd. Ten aanzien van de voorgestelde omleidingsroute is toegelicht waarom dit in de praktijk niet zal werken. Vanuit het stadsdeel wordt nog gekeken naar mogelijkheden om de situatie te verbeteren en hierover zal het stadsdeel de bewoners nader informeren.

Ten aanzien van de overlast van de wegwerkzaamheden bij de Weteringschans kan worden aangegeven dat er vorig jaar t/m maart van dit jaar werkzaamheden hebben plaatsgevonden bij de Weteringschans Oost, tussen het Weteringcircuit en Frederiksplein, Voor de werkzaamheden is de normale procedure gevolgd en omwonenden zijn geïnformeerd via flyers, een app en bewonersbrieven. Ook hebben er informatieavonden plaatsgevonden. De communicatie over hinder neemt de hinder natuurlijk niet weg Voor de GVB werkzaamheden wordt soms gekozen om deze 's nachts uit te voeren, zodat overdag de tram en het fiets- en autoverkeer min of meer ongehinderd door kunnen gaan.

Samenvattend: de inspraakreacties zijn niet overgenomen. De huidige regels voor de uitvoering van wegwerkzaamheden voldoen, overlast is helaas niet geheel te vermijden.

3.11 Schiphol

De inspraakreacties 4, 7, 26, 28, 30, 31, 47, 50, 53, 57 en 58 gaan over geluidsoverlast van Schiphol. De meeste reacties komen uit Nieuw-West, twee uit Buitenveldert/Oud- Zuid en van een zienswijze is de plaats onbekend. De volgende onderwerpen zijn genoemd:

- In enkele inspraakreacties wordt gevraagd om de groei van Schiphol te beperken en in één reactie is aangegeven dat de gemeente als belangrijke bestuurlijke partij en aandeelhouder ook haar invloed kan aanwenden t.a.v. de ontwikkeling van Schiphol en meer duurzame en toekomstbestendige alternatieven.
- Voor Nieuw-West is aangegeven dat het vooral gaat om opstijgende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan. In een reactie is ook aangegeven dat de draai naar het oosten te snel gemaakt wordt. De gemeente wordt gevraagd om de overlast te beperken door in te zetten op het later maken van de draai/ minder vluchten/ een verbod op het gebruik van deze baan.
- Ook de overlast van grondgeluid is benoemd, waarbij is aangegeven dat het grondgeluid niet is betrokken in de geluidskaart Amsterdam en Amsterdam ook maatregelen kan nemen ter beperking van grondlawaai bij de ontwikkeling van het Schinkelgebied en het gebied Oeverlanden door bij de inrichting van het gebied tussen de Aalsmeerbaan en Nieuw-Sloten voor een zo geluiddempend mogelijke inrichting te zorgen.
- Twee reacties richten zich op de geluidskaart Amsterdam en de hierop weergegevens geluidscontouren voor Schiphol. Aangegeven is dat deze niveaus veel lager zijn dan de geluidsmetingen in het gebied aangegeven (tot 85 decibel). De werkelijke geluidsbeleving van het geluid van Schiphol strookt in Osdorp dus niet met de informatie op de geluidskaart Amsterdam.

Reactie college

- Ten aanzien van de vraag aan Amsterdam om de groei te beperken kan worden aangegeven dat de gemeente geen bevoegd gezag is ten aanzien van de luchtvaart. Amsterdam is tegen de groei van Schiphol boven 500.000 vliegtuigbewegingen tot 2023. Amsterdam bepleit zowel bij Schiphol als de rijksoverheid het aanbieden van alternatieven voor het vliegverkeer op vooral de korte afstanden zoals internationale treinen.
- Ten aanzien van de vragen over het baangebruik (waaronder starts vanaf de Zwanenburgbaan) kan worden aangegeven dat dat vliegtuigen vaste routes volgen bij het starten en landen. Afhankelijk van de weersomstandigheden en het vliegtuigtype kunnen vliegtuigen soms iets van deze routes afwijken. De gemeente Amsterdam is geen bevoegd gezag t.a.v. de luchtvaart. Waar mogelijk zet Amsterdam zich in voor het zodanig optimaliseren van de routes, dat per saldo zo min mogelijk mensen hinder

ondervinden van het vliegverkeer. Dit kan via de Omgevingsraad Schiphol (ORS), maar ook via Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

- Voor grondlawaai geldt dat het klopt dat dit niet is opgenomen in de Amsterdamse geluidskaart. In de geluidskaart zijn wél de geluidsc contouren voor Schiphol opgenomen, die aangeleverd zijn vanuit het rijk. Het ministerie geeft in het eigen Actieplan Geluid aan dat grondgeluid niet is opgenomen vanwege onder meer de *f beperkte bijdrage op de totale geluidbelasting. Afspraken en maatregelen voor grondlawaai zijn opgenomen in de verschillende Schiphol convenanten, waaronder het convenant hinderbeperking. Het college volgt die lijn.*
- Ten aanzien van de vraag om bij de ontwikkeling van het Schinkelgebied en het gebied Oeverlanden voor een zo geluiddempend mogelijke inrichting te zorgen kan worden aangegeven dat het gebied Schinkelkwartier (IBM-terrein) als casestudy is gebruikt voor een onderzoek naar de mogelijkheden voor 'geluid-bewust' bouwen rond Schiphol (zie verder paragraaf 5.1.9 van het actieplan). Bij dit onderzoek is geen aandacht besteed aan grondlawaai. De bijdrage van grondgeluid is naar verwachting ook gering, de overdracht vindt voornamelijk plaats via de lucht. Bij de ontwikkeling van het Schinkelgebied worden de bevindingen van de geluidsonderzoeken betrokken.
- Tenslotte kan worden aangegeven dat de geluidsniveaus die op de geluidskaart Amsterdam worden vermeld niet zomaar te vergelijken zijn met de resultaten van geluidsmetingen voor Amsterdam Osdorp. Dit komt omdat de gemeten piekbelasting en de berekende gemiddelden heel verschillende begrippen zijn. De geluidskaart Amsterdam bevat de geluidsc contouren voor Schiphol die vereist zijn in het kader van de 5-jaarlijkse monitoring vanuit de Europese richtlijn omgevingslawaai. Deze zijn aangeleverd door het ministerie van I&W, het betreft gegevens in de voorgeschreven L_{den} ⁷ geluidsmaat, een maat voor de jaargemiddelde geluidbelasting. De L_{den} waarden hebben vooral een functie als het gaat om de landelijke afspraken t.a.v. Schipholgeluid. Die waarden zijn niet te vergelijken met het door de inspreker genoemde gemeten geluidsniveau van individuele vliegtuigpassages. In het Actieplan is dit nu nader toegelicht, en in het Actieplan wordt ook een verwijzing opgenomen naar de geluidsmetingen van het NOMOS-geluidmeetsysteem. Voor Amsterdam gaat het dan bijv. om het meetpunt Zwaansvliet in Buitenveldert, de meetpunten President Allendelaan en Baldwinstraat in Nieuw-West en meetpunt Dubbelink in Zuidoost. Voor het NOMOS-meetsysteem wordt alleen het (piek)geluid van individuele vliegtuigpassages weergegeven. De resultaten kunnen niet worden weergegeven als jaargemiddelde. Zie:
<https://noiselab.casper.aero/ams/#page=actual>

Samenvattend: niet overgenomen zijn de inspraakreacties die het college vragen het aantal vluchten te verminderen, in te grijpen in het huidige baangebruik en grondgeluid te betrekken bij de ontwikkeling van het Schinkelgebied. Wel overgenomen is dat in het actieplan nader wordt ingegaan op het onderwerp geluidadaptief bouwen rond Schiphol en er nader is

⁷ De L_{den} (Engels: Level day-evening-night) is een Europese maat om de geluidbelasting door omgevingslawaai over een hele dag uit te drukken.

ingegaan op het verschil tussen de beleidsmatige geluidscontouren voor Schiphol, zoals opgenomen in de geluidskaart Amsterdam en het (gemeten) geluidsniveau van individuele vluchten.

4 Overige stedelijke bronnen

4.1 Bouwlawaai

In de inspraakreacties 33, 37, 45, 52, 58, 63 (Nieuw-West) en 64 (West) is aandacht gevraagd voor bouwgeluid, ook voor geluidsoverlast van de vele (ver)bouwwerkzaamheden. Aangegeven is dat dit beter geregeld moet (en kan) worden bij de vergunningverlening en de BLVC-plannen (zie voetnoot 6). Vanuit West is aangegeven dat het ook van belang is dat de communicatie over bouwlawaai beter geregeld wordt, omdat voor bouwers en bewoners onduidelijk is wat is toegestaan. Ook is gevraagd de tekst in het Actieplan in lijn te brengen met de tekst in het dBvision-onderzoek, de problematiek van bouwlawaai en de stedelijke bouwdynamiek apart te benoemen, meetsystemen als de Medusa ook toe te passen op bouwlawaai en meer aandacht te besteden aan de wijze van bevestiging en plaatsing van warmtepompen, in lijn met het advies van dBvision. In meerdere reacties is ook het belang benadrukt om stille technieken te stimuleren en ook is gewezen op de ontoereikende handhaving van bouwlawaai. Tenslotte is ook aangegeven dat er een norm moet komen voor de maximaal toelaatbare geluidpiek op de gevels van omwonenden vanwege schadelijkheid voor omwonenden.

Reactie college

In het ontwerp Actieplan is vooral aandacht besteed aan de landelijke regels (Bouwbesluit 2012) en de gemeentelijke uitwerking daarvan in de Richtlijn Bouwlawaai 2016. Beide zijn vooral gericht op grote bouwwerken (zoals Zuidasdok). Uit de inspraakreacties is naar voren gekomen dat er ook bij kleinere bouwwerken/verbouwingen behoefte is aan gemeentelijke regelgeving en inzicht in beschikbare stille technieken.

Deze wens wordt betrokken bij de komende actualisatie van de Richtlijn Bouwlawaai 2016. Vanwege de Omgevingswet – in werking 1 januari 2022 – zal de Richtlijn Bouwlawaai 2016 geactualiseerd worden. Daarvoorafgaand zal een evaluatie plaatsvinden met inspecteurs toezicht en juristen (bezwaren en klachten) van Amsterdam (Omgevingsdienst en Stadsdelen), projectbureaus en aanvragers van ontheffingen. Deze actualisatie zal starten in 2020. Bij de evaluatie zal er ook aandacht zijn voor verbouwingen (de stedelijke bouwdynamiek).

Ter toelichting hierbij kan worden aangegeven dat er vanuit de bouwregelgeving overdag (tussen 7.00 en 19.00 uur) sowieso geen eisen gesteld kunnen worden. De richtlijn beperkt zich in lijn met het Bouwbesluit tot werkzaamheden in de avonden/nacht of op zondagen. Dan kan een ontheffing worden verleend waarin eisen gesteld kunnen worden. Echter, in de huidige Richtlijn Bouwlawaai is de stedelijke bouwdynamiek niet specifiek genoemd, maar is wel opgenomen dat het maatschappelijk en technisch noodzakelijk moet zijn om in de avonden, op zondagen of nachts te werken. Dit geldt nooit bij verbouwingen, wat betekent dat er volgens de richtlijn nooit een

ontheffing verleend kan worden. In de nieuwe richtlijn zal hier ook aandacht voor zijn.

In de tekst van het Actieplan is nu ook - zoals gevraagd - apart aandacht besteed aan de stedelijke bouwdynamiek. De tekst is ook in lijn gebracht met de formulering in het dBvision rapport, ook ten aanzien van de warmtepompen.

Wat betreft de wens om het geluid bij bouwwerkzaamheden meer geluidsmetingen uit te voeren kan worden aangegeven dat uit de ervaringen van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is gebleken dat effectieve geluidsmonitoring problematisch is. Er zijn tal van meettechnische knelpunten. (hoe geluid over een dag door te tellen? hoe geluid met een andere oorzaak te elimineren? hoe het aantal hinderdagen door te tellen?). Met name door vrijheden die de bouwregelgeving geeft in combinatie met bovenstaande knelpunten met geluidmeten geeft monitoring zeer beperkt mogelijkheden om handhavend op te treden. Van geluidsmonitoring wordt dan ook weinig preventieve werking verwacht en de juridische houdbaarheid van handhavingsacties gebaseerd op deze monitoring is naar verwachting gering. Alleen bij de zeer grote bouwprojecten zijn er meer positieve ervaringen. Door de verantwoording voor de metingen bij de aannemer te leggen, wordt een directe koppeling gelegd tussen de uitvoering en veroorzaakte geluidhinder. De rol van de gemeente wordt dan het controleren van de monitoring en rapportage daarvan.

Ten aanzien van het verzoek dat er een norm zou moeten komen voor de maximaal toelaatbare geluidspiek op de gevels van omwonenden geldt dat er bij de verlening van een ontheffing ook een norm wordt gesteld aan de geluidspieken. Als er geen ontheffing nodig is dan is dat niet het geval. Dit is zo geregeld in het Bouwbesluit, en dit valt buiten de bevoegdheid van het college.

Samenvattend: de inspraakreacties zijn voor het grootste deel overgenomen. In het Actieplan Geluid is hiervoor een actie opgenomen om onder meer ook de aanpak voor kleinere bouwwerken en verbouwingen te betrekken bij de evaluatie van de Richtlijn Bouwlawaaai. De wens om geluidmetingen bij alle bouwprojecten te monitoren is niet overgenomen. Niet overgenomen is de wens om een normering op te nemen voor geluidspieken. De normering voor geluidspieken is geregeld in het Bouwbesluit en het college is niet bevoegd nadere eisen te stellen.

4.2 Horeca

De inspraakreacties 24, 34, 37, 43, 58 en 59 (Centrum) gaan in op geluid van de horeca. Het gaat om:

- Geluidoverlast van een Karaoke bar in de Sint Olofsteeg. Vraag is of hier ook geluid beperkende maatregelen voor zijn;
- Overlast van de horeca-bezoeker die in de nachtelijke uren in de straat bij horecagelegenheden of verblijft bij een verlaten etablissement, met veel overlast als gevolg;

- De wens voor meer aandacht voor aanpak horecageluid in het Actieplan, bv. door inzet metingen maar ook door voorkomen (minder horeca en minder terrassen in gemengde woongebieden);
- Aandacht voor de uitvoering van het 10-meter scenario voor horeca;
- De wens van Centrum om begrenzing van terrassgeluid;
- Een voorstel om voor de terrassen de sluitingstijden terug te brengen tot middernacht op vrijdag en zaterdag en tot 23 uur op de overige dagen.

Reactie college:

- Geluid vanuit de Karaokebar valt onder het Activiteitenbesluit en daarmee onder de bevoegdheid van Centrum. Het stadsdeel kan indien nodig maatwerkvoorschriften opleggen.
- Aanpak van overlast van mensen op straat is een grote uitdaging. De mogelijkheden om op te treden zijn beperkt. Binnen Centrum wordt deze overlast bijvoorbeeld beperkt door de inzet van stewards⁸. Centraal stedelijk kunnen de meetprojecten Amsterdam Sounds en de pilot zelfregulerende geluidshotspots genoemd worden. Dit laatste project krijgt binnenkort een vervolg, waarbij de hinder van dit soort bronnen - en de wijze waarop je hierop kan ingrijpen – centraal staat.
- In het Actieplan Geluid is aangegeven welke inzet er is ten aanzien van het geluid van de horeca. Hierbij is ook verwezen naar de Handhavingsstrategie Muziekgeluid Horeca, die in 2017 is vastgesteld. Daarnaast werkt het college op basis van de Bestuursopdracht Stedelijke kaders voor gebiedsgericht horeca- en terrassenbeleid aan uniforme kaders voor horeca vanuit Omgevingswet en APV. Inzet is een eenduidig toetsingskader voor nieuwe horecavestigingen. Daarnaast wordt - vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet – ook onderzoek uitgevoerd naar het achtergrondgeluid niveau bij de grote horecapleinen. De vroegere aanpak met horecaconcentratiegebieden is niet meer mogelijk onder de huidige wetgeving. Met de Omgevingswet is daar wel weer ruimte voor, maar om af te wijken in bepaalde gebieden moet dit goed gemotiveerd worden. Vandaar het lopende onderzoek.
- Meer aandacht is gevraagd voor het 10-meter scenario voor de horeca. Dit scenario geldt inmiddels voor de gehele stad en het gebruik lijkt voldoende bekend.

Samenvattend: de inspraakreacties zijn voor kennisgeving aangenomen. De tekst in het Actieplan is wel verduidelijkt, waarbij ook beter is aangegeven welke stedelijke kaders de basis vormen voor het geluidbeleid voor de horeca.

4.3 Evenementen

De inspraakreacties 29, 37, 42, 43, 44, 55 en 58 betreffen geluid van evenementen. Aangegeven is dat:

⁸ Als voorbeeld kunnen de lange rijen bij Paradiso genoemd worden. Het stadsdeel werkt hier nauw samen met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied Stewards verplicht stellen kan via APV (veiligheidsvoorschrift) maar kan ook als voorschrift in maatwerkvoorschriften (Activiteitenbesluit

- De gemeente heeft de plicht om het Natuurnetwerk Nederland (NNN) te respecteren, te versterken en te verbeteren. Maatregelen vanwege geluidsoverlast van evenementen moeten daarom in het Actieplan Geluid geborgd worden;
- Meer aandacht is nodig voor lawaai van evenementen;
- De normering voor evenementen is niet onderbouwd;
- Voor evenementen is geen plaats meer in de stad en deze thuis horen in grote, goed geïsoleerde, hallen/ gesloten gebouwen en zeker niet in of nabij groengebieden;
- Overlast wordt ondervonden van evenementen vooral in stadsparken en groengebieden. Het Actieplan moet op dit punt aangescherpt worden incl. meer randvoorwaarden in vergunningen. Evenementen bij voorkeur op afstand van woonwijken.
- Er is vaak sprake van onduidelijke hinder en slaapverstoring met een slechte invloed op de gezondheid. Aangegeven is dat dit niet kan worden overgelaten aan het Stedelijk Evenementenbureau dat te weinig capaciteit heeft en onder druk staat van de sector. De criteria van het huidige evenementenbeleid blijken in de praktijk niet allemaal even goed uitvoerbaar en worden zonder onderzoek aangepast om evenementen mogelijk te maken. Het huidige evenementenbeleid kijkt alleen naar decibellen terwijl het duidelijke kaders moet geven aan evenementen die in meer of mindere mate impact hebben op de stad. Festivallawaai zou een integraal onderdeel moeten zijn van het Actieplan Geluid.

Reactie college:

Het stedelijk evenementenbeleid is eigenstandig collegebeleid dat niet valt onder de scope van het Actieplan Geluid. In het Actieplan Geluid zal dan ook niet worden ingegaan op inspraakreacties ten aanzien van de locatiekeuzen, de gehanteerde geluidsnorm, effecten op de gezondheid en de positie van het stedelijk evenementenbureau. Bij de vaststelling van het stedelijk evenementenbeleid zijn hier de keuzes gemaakt, onder afweging van alle belangen en op basis van de uitgevoerde studies. En bij die vaststelling en de recente evaluatie van het nieuwe evenementenbeleid zijn aspecten als geluid en verstoring ook nadrukkelijk betrokken en afgewogen. Dat geldt ook voor de NNN. Binnen het evenementenbeleid geldt dat evenementen in parken alleen kunnen plaatsvinden indien de organisator alle benodigde maatregelen treft ter bescherming van voorzienbare schade aan flora, fauna en bodem. In deze afweging is verstoring in brede zin betrokken en die afweging heeft het college in het evenementenbeleid gemaakt.

Samenvattend: het evenementenbeleid betreft zelfstandig college beleid. De gevraagde aanpassingen vallen buiten de scope van het Actieplan geluid en de inspraakreacties zijn dan ook niet overgenomen.

4.4 Binnenstedelijke drukte

De inspraakreacties 1, 9, 27, 39, 43 en 51 (stichting d 'Oude Stadt) en 59 (Centrum) gaan over de binnenstedelijke drukte. Aangegeven is dat de drukte in Amsterdam en dan vooral in het centrum is toegenomen, met meer overlast van mensen op straat, waaronder toeristen en uitgaanspubliek tot gevolg. Ook stoort een inspreker zich aan de vele voorzieningen voor toeristen, zoals de

hamburger en hotdogtentjes. Gevraagd wordt om meer actie op dit gebied. Suggestie is ook de groei te stoppen en zelfs terug te draaien om overlast tegen te gaan. Ook kan er in campagnes meer aandacht worden besteed aan een mentaliteitsverandering, waarbij mensen meer rekening houden met elkaar. Het welzijn van bewoners zou prioriteit moeten krijgen boven de economische ontwikkeling.

De Stichting d 'Oude Stadt is samen met bewoners de website Recht op Nachtrust samen met bewoners is gestart, waarop bewoners aangeven hoe het voelt elke nacht wakker te liggen van de herrie. Het gaat daarbij om een breed scala aan overlast gevende stadsgeluiden. Aangegeven is dat het Actieplan Geluid op dit punt niets doet. Ook Centrum noemt de toegenomen drukte en overlast voor bewoners van het Wallengebied en de uitgaansgebieden Rembrandtpleinbuurt en Leidsebuurt. En geeft aan dat ook de Ombudsman en Rekenkamer hebben gewezen op de ernst en omvang van dit probleem. Het stadsdeel is van mening dat dit onderwerp meer aandacht verdient in het Actieplan.

Reactie college.

Het college onderkent het probleem van de toegenomen binnenstedelijke drukte en de hiermee samenhangende overlast. Het college pakt de binnenstedelijke drukte aan via het stedelijk programma Stad in Balans en, specifiek voor stadsdeel Centrum, de Aanpak Binnenstad. De aanpak is beknopt beschreven in het Actieplan Geluid. Aangegeven is dat het college werkt aan een nieuw evenwicht in de bezoekerseconomie, waarin de bewoners centraal staan en de bezoekers welkom blijven. Aangegeven is ook dat het college niet terug wil naar de situatie van voor de coronacrisis, waarin de leefbaarheid van bewoners in sommige buurten de afgelopen jaren ernstig onder druk is komen te staan. Deze problematiek overstijgt de scope van het Actieplan Geluid. In het Actieplan Geluid is slechts benoemd welke inzet het college op dit vlak levert.

Samenvattend: de reacties zijn voor kennisgeving aangenomen.

4.5 Warmtepompen

De inspraakreacties 33, 37, 58, 63 (Nieuw-West) en 64 (West) hebben betrekking op het geluid van warmtepompen (en airco's). Aandacht is gevraagd voor de uitwerking in Amsterdam van de nieuwe (rijks) geluidsnorm voor warmtepompen, ook t.a.v. cumulatie. Hierbij is ook aangegeven dat de nieuwe rijkseis van 40 dB voor bv. binnenplaatsen te hoog is. Gevraagd is ook het onderwerp warmtepompen uit te breiden met airco-installaties. En vanuit Nieuw-West is het advies het collectieve belang voor zowel geluid als energietransitie mee te rekenen. West verzoekt om meer aandacht te besteden aan de wijze van bevestiging en plaatsing van warmtepompen in lijn met het eerdere advies van dBvision. Ook is gevraagd het onderwerp uit te breiden met airco-installaties.

Reactie college:

Het college deelt de zorg dat de nieuwe (rijks) geluidsnorm van 40 dB in Amsterdam niet in alle situaties voldoende bescherming biedt aan bewoners. Denk dan bijvoorbeeld aan situaties met

gestapelde bouw, veelal in gesloten bouwblokken (met stille binnentuin). Hier kan de geluidssituatie vanwege cumulatie ongunstiger uitpakken dan bij grondgebonden rijtjeswoningen. Ook dBvision heeft op dit gevaar gewezen in het advies dat is uitgebracht ten behoeve van het opstellen van dit Actieplan⁹. Bij de recente internetconsultatie voor de nieuwe geluid regelgeving voor de warmtepompen hebben zowel de VNG als de Omgevingsdienst NZKG gevraagd om een opening te bieden voor een lokale afweging.

Het college lijkt niet bevoegd om bij nieuwe knelpuntsituaties een strengere eis te stellen dan de nieuwe rijksnorm van 40 dB. Alleen de woningwet lijkt mogelijkheden te bieden om nadere eisen te stellen aan bestaande installatie. Het college zal in ieder geval proactief volgen hoe de nieuwe rijksnorm in Amsterdam uit pakt, met name bij de gestapelde bouw. In het Actieplan Geluid is hiervoor een actie opgenomen, waarbij er ook aandacht is voor airco's.

Samenvattend: de zorgen van insprekers over mogelijk overlast van warmtepompen worden gedeeld door het college. Gevolgd wordt hoe de nieuwe rijksnorm in de praktijk uit zal pakken.

4.6 Laagfrequent geluid

In inspraakreactie 33 (Vereniging Irenebuurt) en 64 (West) is aangegeven dat meer aandacht nodig is voor de overlast van laag frequent geluid (lfg). Aangegeven is dat dit voor bewoners ingrijpend is en gevraagd wordt wat gaat Amsterdam gaan doen op dit vlak. Ook geluidsoverlast van apparatuur van kantoren en bedrijven (incl. 'groene' energieopwekking) is genoemd en aanbeveling is dat in het eerste jaar na ingebruikname van apparatuur er een uitschakelplicht voor testen zou moeten gelden, evenals een registratieplicht.

Reactie college

Een terecht punt. In het advies van dBvision was dit onderwerp wel benoemd en het onderwerp is nu ook toegevoegd aan het Actieplan Geluid. Hierbij is ook aangegeven dat Amsterdam een werkinstructie laagfrequent geluid heeft opgesteld, om problemen effectiever aan te kunnen pakken. Een algemene uitschakelplicht voor apparatuur wordt door het college niet overwogen. Het college volgt bij hinder de werkinstructie laagfrequent geluid.

Samenvattend: de wens om in het Actieplan meer aandacht te besteden aan laagfrequent geluid is overgenomen. Het voorstel voor een uitschakelplicht voor apparatuur wordt niet overgenomen.

⁹ Op basis van indicatieve berekeningen is aangegeven dat er situaties kunnen zijn waar in een dicht bebouwde stad als Amsterdam met veel appartementen de warmtepomp met de huidige regels een geluidsbron wordt die vergelijkbaar is met die van wegverkeer.

4.7 Moskeeën en kerken

De inspraak reacties 22, 35 en 36 betreffen geluidsoverlast van de gebedsoproep van moskeeën en van kerkklokken. Overlast wordt ervaren van de gebedsoproep voor de El Oumma Moskee aan de Postjesweg en de Taibah moskee in Zuidoost. Vooral in de vroege ochtend en late avond wordt deze als zeer hinderlijk ervaren. Gevraagd wordt om beperkingen in aantal dagen, tijdstip en geluidsniveau (60 dB) en om een belevingsonderzoek.

Voor de kerkklokken gaat het om geluidsoverlast van de carillonklokken van de Westerkerk. Aangegeven is dat vooral in de avond en nacht overlast wordt ondervonden. Ook dan slaat de klok elk kwartier incl. het ten gehore brengen van korte melodieën. Verzoek is het laten slaan van de tijd en vrolijke deuntjes te beperken tot de gewone werktijden en tussen 20:01 en 05:59 achterwege te laten. Aangegeven is ook dat je hier niet aan went.

Reactie college:

Er zijn de afgelopen tijd meerdere klachten ontvangen over de oproep tot gebed, ook bij andere moskeeën. Dit heeft al geleid tot actie vanuit het college. De gebedsoproep is in Nederland beschermd door wetgeving omdat dit raakt aan de vrijheid van godsdienst. In de grondwet is vastgelegd dat eenieder het recht heeft zijn godsdienst of levensovertuiging, individueel of in gemeenschap met anderen, vrij te belijden, behoudens ieders verantwoordelijkheid volgens de wet. In artikel 10 van de Wet openbare manifestaties (Wom) is aangegeven dat "klokgelui ter gelegenheid van godsdienstige en levensbeschouwelijke plechtigheden en lijkplechtigheden, alsmede oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging, zijn toegestaan". Artikel 10 van de Wom geeft de raad wel de gelegenheid om regels te stellen in de APV m.b.t. het geluidsniveau en de duur van de gebedsoproep, maar van die bevoegdheid is in Amsterdam nog nooit gebruik gemaakt, ook niet voor de kerken.

Het college ziet informele afspraken en overleg met moskeeën als het meest effectieve instrument om eventuele overlast door versterkte gebedsoproepen tegen te gaan. Deze aanpak is succesvol en het probleem lijkt hiermee ook voor de El Oumma en de Taibah moskee - opgelost.

Ten aanzien van de Westerkerk is de juridische achtergrond hetzelfde als bij de gebedsoproep. Ook hier geldt dat alleen de gemeenteraad bevoegd is regels te stellen aangaande de duur en het geluidsniveau. Ten aanzien van de tijdsaanduiding is er geen steekhoudende reden om het slaan van de tijd 's nachts te beperken. Dit gebeurt overal ter wereld en er zijn bijna nooit klachten over, iedereen went hieraan. Het beperken van het ieder kwartier spelen van melodieën op het carillon is in theorie wel mogelijk. Dit behoort echter wel tot het cultureel erfgoed in Nederland en Vlaanderen. Een aantal keren is voorgesteld om dit te beperken, voor het laatst in 2006 (stadsdeelraad Centrum, vergadering 30 november 2006). Bij de discussie toen kwamen er veel reacties van omwonenden vanuit onder andere de Jordaan die juist aangaven zeer gehecht te zijn aan dit carillonspel, ook 's nachts. Het voorstel om dit te beperken is toen met grote meerderheid verworpen. De omwonenden zijn in grote meerderheid zeer gehecht aan de Westertoren en het carillonspel. Voor nieuwe bewoners en toeristen is het soms even wennen, maar de ervaring is dat

dit al eeuwen goed lukt. Hoezeer wij ook begrijpen dat dit niet voor iedereen zal gelden, zoals de inspreker aangeeft, op dit punt gaan wij geen actie ondernemen.

Samenvattend: de inspraakreacties ten aanzien van de gebedsoproep worden voor kennisgeving aangenomen. De wens om actie te nemen ten aanzien van het beperken van het carillonspel van de Westertoren is niet overgenomen.

4.8 Burenlawaai

Inspraak reactie 44 en 63 (Nieuw-West) is ingegaan op burenlawaai. Gevraagd is contactgeluid in bestaande woningen terug te dringen en hiervoor o.a. sluitende afspraken met verhuurders in lopende en nieuwe renovatieprogramma's te maken. Nieuw West adviseert het college de inzet via meldpunten Zorg en Woonoverlast en Beter Buren goed af te stemmen met de meldpunten van de stadsdelen en het nieuwe beleid voor woningdelen snel te evalueren.

Reactie college

De gemeente kan bij renovaties geen kwaliteitseisen stellen die hoger zijn dan het bouwbesluit. Om contactgeluid te voorkomen zijn er eisen opgenomen in het splitsingsbeleid. Ook zijn er eisen opgenomen voor contactgeluid bij woningvorming per 1 januari 2020. In het beleid voor woningdelen heeft het college de normen voor geluidsisolatie laten vervallen bij het omzetten naar drie kamers om de drempel voor het aanvragen van een omzettingsvergunning te verlagen. Dit kan in het voordeel zijn voor kamerbewoners in niet vergunde kamerverhuursituaties. Er staat nog geen nieuwe evaluatie gepland. Bij de eerstvolgende evaluatie wordt dit punt meegenomen. Vanuit Wonen wordt afstemming gezocht met stadsdeel Nieuw West ten aanzien van de afstemming voor de verschillende meldpunten.

5 Stedelijke ontwikkeling en woningbouw

5.1 Stille zijde en stille plekken

In de reacties 43, 52 (Universiteit van Amsterdam) en 54 wordt ingegaan op stille zijde en stille plekken. Aangegeven is dat het stille zijdebeleid ook van toepassing moet zijn op bestaande woningen. In de inspraakreactie van de UvA is aangegeven dat men gecharmeerd is van het streven om in de stad te zorgen voor voldoende rust of stilte. En dat in het kader van de totstandkoming van het Strategisch Masterplan Universiteitskwartier een van de voorstellen erop is gericht om (onder voorwaarden) een deel van het eigen terrein (groen ingericht) aan een groter publiek ter beschikking te stellen. Gehoopt wordt desgevraagd op de medewerking van de gemeente.

Reactie college

Allereerst wordt opgemerkt dat de onderdelen stille zijde en dove gevel vallen onder het hogere waarden beleid van de gemeente. In het Actieplan Geluid wordt slechts het vigerende beleid aangehaald maar het Actieplan heeft niet tot doel het hogere waardenbeleid te evalueren dan wel aan te passen. Het Amsterdamse hogere waarden beleid geldt ook alleen voor nieuwe woningen. Voor bestaande woningen zijn er andere regelingen zoals de saneringsregeling wegverkeer die in het Actieplan is beschreven in paragraaf 5.1.7. Het van toepassing verklaren van de regeling op bestaande woningen is niet aan de orde. De onderliggende principes zijn in voorkomende gevallen ook toepasbaar bij bestaande situaties.

Het initiatief van de UvA wordt toegejuicht en waar nodig en mogelijk ondersteunt Amsterdam dit initiatief. Ook zal

5.2 Dove gevel

In inspraak reactie 62 (Oost) vraagt Oost aandacht voor de dove gevel die verplicht permanent – vanwege een te hoog geluidsniveau - moet worden gerealiseerd. Aangegeven is dat het huidige beleid geen mogelijkheid kent om op toekomstige ontwikkelingen te anticiperen. Het zou mogelijk moeten worden om met voorlopige maatregelen hetzelfde te bereiken als met een (permanente) dove gevel. In geval van bijvoorbeeld het afwaarderen van een weg kunnen deze maatregelen weer worden teruggedraaid.

Reactie college

Het beleid voor de dove gevel maakt deel uit van het hogere waarden beleid van het college. Dit is wel beschreven in het Actieplan Geluid maar maakt daar geen onderdeel van uit. Wel kan worden

opgemerkt dat de hoeveelheid geluid van wegen zelden afneemt. Het is wel mogelijk dat door afwaardering van een weg de woningbouw rond die weg in een ander regime terecht komt, waardoor er een andere maximale grenswaarde gaat gelden (bv. een 70 km/u weg wordt een 50 km/u). Met de komst van de Omgevingswet worden die verschillen in normstelling verkleind.

5.3 Transformaties

In inspraak reactie 62 (Oost) vraagt Oost om in het Actieplan Geluid handvatten te gaan bieden om een goede integrale afweging te kunnen maken bij transformaties van werken naar wonen en werken. Hierbij is een goede integrale afweging nodig ten aanzien van geluid, om wonen en werken (van zware tot lichte industrie, kantoren, horeca en dienstverlening) goed te realiseren.

Reactie college

Hiervoor wordt verwezen naar het gemeentelijk hogere waarden beleid. Dit beleid maakt geen onderdeel uit van dit Actieplan Geluid maar er is wel naar verwezen. In het hogere waarden beleid is ook aandacht besteed aan transformaties

5.4 Natuur, groen, gemeentelijk onderhoud, dieren

De inspraakreacties 11, 42, 49, 53, 60 (Noord) en 62 (Oost) betreffen deze onderwerpen. Het gaat om:

- geluidsoverlast vanwege het gemeentelijk onderhoud. Dan gaat het zowel om schoonmaak in de stad (veegmachines, bladblazers, vaak al vanaf 07.30 uur) als het groenonderhoud, waarbij geluidsoverlast wordt ondervonden van de gemeentelijke maaimachines en bladblazers. De gemeente wordt gevraagd de opdracht aan de groenvoorziening aan te passen en geadviseerd wordt het gebruik van elektrische apparaten voor te schrijven.
- Noord vraagt om een kaart aan het Actieplan Geluid toe te voegen met rustige gebieden en erop te gaan inzetten deze rustige gebieden te gaan behouden, waarbij het is aan te bevelen om de groene gebieden uit de Groenvisie hierbij te betrekken.
- Verder is in een inspraakreactie aangegeven dat veel overlast wordt ondervonden van vooral de halsbandparkieten die de rust in de stille plekke (parken, binnentuinen) verstoren. Ook aan het Ceramplein is toenemende overlast, mede veroorzaakt door zwerfafval en voeren van de vogels door buurtbewoners. Verzoek is deze hinder op te nemen in de stedelijke enquêtes en het Actieplan, maatregelen te treffen tegen (bij)voeren en preventieve maatregelen te nemen om te voorkomen dat stille plekken worden gekoloniseerd.
- Ook wordt overlast ondervonden van kippen in een woonbuurt. Aangegeven is dat in het zeer dichtbebouwde Amsterdam het houden van kippen het welzijn en woongenot van omwonenden aantast. Voorgesteld wordt in het Actieplan een verbod op het houden van

hobbykippen op te nemen of het vergunning plichtig te maken en afspraken te maken met woningcorporaties.

Reactie college

Groenonderhoud en het onderhoud in de stad.

In de reacties wordt zowel gevraagd om het gebruik van elektrische apparatuur bij het onderhoud (bv. bladblazers) als om het beperken van de frequentie van het onderhoud.

- Ten aanzien van het gebruik van elektrische apparatuur is er binnen Stadswerken sprake van een snelle ontwikkeling ten aanzien van omschakeling naar elektrisch materieel (inclusief blazers). Op dit moment is ongeveer 70% elektrisch en binnen nieuwe contracten is opgenomen dat aannemers zo veel als mogelijk over moeten gaan op elektrisch. Dat geldt ook voor de afdeling Schoon, die in de herfst de bladblaaswerkzaamheden uitvoert. Eigen medewerkers hebben nog een deel benzine blazers maar ook die worden vervangen. Geluidsoverlast blijft ook met elektrisch blazen een punt. Pleinen en straten worden vanaf 7.30 schoongemaakt. Hier is geen oplossing voor aan te dragen.
- Ten aanzien van het maaibeheer is er ontwikkeling ingezet naar een ander maaibeheer met meer oog voor de natuur, insecten en biodiversiteit. . Maaien gebeurt zorgvuldig conform drie typen maaibeheer, passend bij de locatie. Het gaat dan om de typen die gericht zijn op de functie (bv. sportveld, gras langs een fietspad en ecologische zone). In de meeste situaties wordt er slechts twee keer per jaar gemaaid. Voorheen werden bermen en grasvelden in de gemeente zo'n 20 tot 25 keer per jaar gemaaid. Wanneer bewoners klachten hebben over de uitvoering van het maaien, dan kunnen ze dit als SIA-melding of als klacht indienen bij Stadswerken: klachten.stadswerken@amsterdam.nl

Kaart rustige gebieden.

De wens van Noord om rustige gebieden waaronder ook groene gebieden op een kaart te zetten lijkt zinvol. Deze wens wordt te zijner tijd betrokken bij het uitvoeringsprogramma Groenvisie. In het Actieplan Geluid is deze uitwerkingsactie nu ook opgenomen. Besluitvorming over deze actie zal in het kader van de uitwerking van de Groenvisie plaatsvinden.

Overlast halsbandparkieten, kippen en duiven.

Zowel voor het houden van hobbykippen als de geluidsoverlast van krijgende vogels is er geen Amsterdams beleid. De geluidsoverlast van deze dieren valt ook buiten de scope van het Actieplan Geluid. Via de website van het stadsdeel kunt u overlast ook melden bij het meldpunt Zorg en Woonoverlast. Ook voor de halsbandparkieten is er dus geen gemeentelijk beleid maar bij eventuele langdurige overlast (geluid, poep) zijn in het verleden door de GGD de vogels wel eens naar een andere locatie verjaagd.

Samenvattend: het college heeft kennis genomen van de inspraakreacties. De reactie om een kaart met rustige gebieden op te nemen wordt overwogen. De wens om beleid op te stellen om overlast van parkieten en hobbykippen tegen te gaan wordt niet overgenomen.

6 Overige onderwerpen

6.1 Beleid en proces

Een aantal inspraakreacties zijn meer algemeen en gericht op de aanpak van het actieplan geluid. Wijkcentrum d 'Oude Stadt (51) geeft aan dat burgers niet zijn betrokken bij het opstellen van het plan en dat het in het plan ontbreekt aan echte instrumenten om zaken af te dwingen en het ontbreekt aan een ambitie. Ook zijn de baten van maatregelen niet meegerekend, bv. op gebied gezondheid en hogere grondopbrengsten. En Oost (62) adviseert meer meetbare doelen te stellen en maatregelen zoveel als mogelijk te concretiseren om de feitelijke uitvoerbaarheid en het daadwerkelijke effect daarvan te verzekeren. Ook wordt het college geadviseerd om de maatregelen zoveel als mogelijk te concretiseren en per maatregel de dekking expliciet te benoemen. Omdat in Oost er meer klachten bekend zijn over omgevingsgeluid (zoals gezoem van generatoren van de horeca) dan over verkeer is een vraag ook hoe de prioritering tot stand is gekomen

Reactie college:

De mate waarin burgers betrokken worden bij de planontwikkeling is per plan verschillend. Voor het Actieplan Geluid is gekozen voor een inspraak procedure. Hiermee hebben een fors aantal inwoners en organisaties (bijna 70) een inbreng kunnen geven.

Wat het ambitieniveau en het instrumentarium betreffen: geluid is een hardnekkig probleem en de in te zetten instrumenten zijn in de stad vrij beperkt. Het college zet echter – naast de in het Actieplan Geluid genoemde maatregelen – ook breed in op d schoon en emissieloos verkeer. En ten aanzien van de baten: deze zijn vaak niet in geld uit te drukken en als dat wel het geval is worden de baten vaak elders benoemd (bv. in het vereveningsfonds).

Kennis is genomen van de andere – zinvolle - aanbevelingen vanuit Oost. Voor het voorliggende plan was het niet meer mogelijk deze allen te verwerken. Ten aanzien van de vraag hoe de prioritering tot stand gekomen is kan worden aangegeven dat de uitkomsten van de GGD-enquêtes (de Gezondheidsmonitor) een belangrijke rol hebben gespeeld. Op basis van die gegevens is het verkeer de grootste hinderbron. De enquêtegegevens geven een goed en vrij volledig beeld van de overlast. Het beeld dat het wegverkeer de grootste hinderbron is wordt ook bevestigd in de inspraak. De drie onderwerpen waar de meeste inspraakreacties op zijn binnengekomen zijn de motoren, Schiphol en het overig wegverkeer.

Daarnaast is er bij de start van het Actieplan Geluid traject een startoverleg geweest waarbij de bij de verschillende thema's betrokken medewerkers (ook vanuit de stadsdelen) onderwerpen hebben aangedragen. Vanuit de stadsdelen ging het vooral om medewerkers op het gebied van beleid en handhaving voor horeca en evenementen.

6.2 Diversen

In inspraakreactie 62 (Oost) wordt gevraagd of er geurbeleid is en geadviseerd wordt als dat niet het geval is dergelijk beleid op te stellen. In inspraakreactie 63 (Nieuw-West) wordt geadviseerd in het Actieplan Geluid aandacht te besteden aan educatie op scholen over de gevaren van gehoorschade bij het gebruik van koptelefoons. In inspraakreactie 60 (Noord) is aangegeven dat het gebruik van glasbakken midden in de nacht kan zorgen voor overlast. Geadviseerd wordt stickers op deze glasbakken te plakken met de mededeling dat ze na 22.00 uur niet meer gebruikt mogen worden. In reactie 3 wordt gevraagd voor beleid om geluidsoverlast bij de bevoorrading van winkels tegen te gaan. Ook is in reactie 9 gereageerd op de reclamezuilen (bv. in de Jodenbreestraat/St. Antoniesluis) en het enorme bewegende reclamescherm op het Rembrandtplein, die als storend worden ervaren. In reactie 58 wordt onder meer voorgesteld:

- bij een afgaand scootalarm de eigenaar via de smartphone te informeren;
- regelgeving op te nemen om te waarborgen dat geluid van de muzikinstallatie van een voertuig niet buiten het voertuig te horen is en dit te regelen via een '10 meter scenario' voor voertuigen;
- maatregelen te nemen tegen telefonerende mensen op straat;
- het verbieden van bouwradio's in de stad.

In inspraakreactie 40 is aangegeven dat in het Actieplan aandacht gemist wordt voor geluid van muziek die winkels en winkelcentra produceren.

Reactie college: Ten aanzien van geur liggen de VTH-taken voor geur rond Westpoort bij de OD NZKG. Er loopt al een aantal jaren een project rond varend ontgassen. De provincie heeft regels in de Provinciale Milieuverordening opgenomen die dat verbieden. Met een e-Nose netwerk wordt dit gemonitord. E-noses zijn als meetinstrument niet gevalideerd, maar zijn een prima detector. Hierover loopt een project waar OD NZKG ook deel neemt. Bij vragen op dit thema kan het stadsdeel zich wenden tot de Omgevingsdienst NZKG.

Ten aanzien van de koptelefoons geldt dat dit tot het werkterrein van de GG-en hoort. De inzet van het college beperkt zich tot de inzet op het voorkomen van gehoorschade bij evenementen. Zie ook de pagina van de GGD over gehoorschade¹⁰.

Voor geluidsoverlast vanwege glasbakken is er geen stedelijk beleid. Elk stadsdeel kan hier zelf invulling aan geven.

Ten aanzien van geluidsoverlast bij de bevoorrading van winkels kan worden aangegeven dat voor bevoorrading buiten het standaard tijdslot (7-19 uur) strenge geluidseisen gelden. Uit een pilot die een aantal jaren geleden in Amsterdam is uitgevoerd is gebleken dat in Amsterdam "dagranddistributie" (bevoorrading buiten het standaard tijdslot) meestal niet haalbaar vanwege gebrek aan personeel op die tijden én ook omdat de afstand tot de omliggende woningen in Amsterdam bijna altijd te klein is. Daarom kan - zelfs met PIEK-apparatuur¹¹ - niet aan de

¹⁰ <https://www.ggd.amsterdam.nl/gezond-wonen/geluid-0/geluid-en-gehoorschade#h1ffac609-6786-4ec4-ad85-1abf6ed31288>

¹¹ <https://www.piek-international.com/nederlands/>

geluidsnormen worden voldaan. Bevoorrading buiten het standaard tijdsslot zal daarmee meestal niet toegestaan zijn omdat de geluidsnorm wordt dan overschreden. Er kan dus gehandhaafd worden.

De reactie over de reclamezuilen en beeldschermen valt buiten het kader van het actieplan geluid. Ten aanzien van de door inspreker 58 ingediende verzoeken geldt dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ¹² voldoende basis biedt om handhavend op te treden. Voor muziek in winkels/winkelcentra bieden de geluidsnormen van het Activiteitenbesluit hiervoor de basis. Nieuwe maatregelen of regelgeving worden dan ook niet overwogen. Ten aanzien van de overlast van scooter alarmsystemen geldt dat dit een bekend en vervelend probleem is. Artikel 5.7, lid 1 van de Algemene Plaatselijke Verordening van Amsterdam stelt dat het verboden is zonder noodzaak met een motorvoertuig of een bromfiets hinder te veroorzaken. Dit is het enige aangrijpingspunt voor de gemeente om hieraan iets te doen. Op basis van deze regelgeving reageert de politie op meldingen over overlast van scooter-alarmen en zal bij vals alarm ook proberen de eigenaar te achterhalen en de overlast te beëindigen, desnoods door het alarm onklaar te maken. Een melding via smartphone wordt niet overwogen.

¹² Zie voor de Amsterdamse APV:

http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Amsterdam/72510/72510_9.html

BIJLAGE.

Korte beschrijving van de ontvangen inspraakreacties (zie ook de voetnoten aan het einde van de tabel)

Nr.	Iprox Nr.	Datum	Van wie	organisatie	Straat	Onderwerp inspraakreactie (belangrijkste)	Korte samenvatting zienswijze (vanwege privacy regelgeving is bij de inspraakreactie van bewoners geen samenvatting opgenomen)
1	.	1-4-2020	bewoner	nvt	Naast watermet	Geluidsoverlast wegverkeer en mensen op straat	-
2	.	2-4-2020	bewoner	nvt	P. Calandlaan ²	Motoren	-
3	.	2-4-2020	bewoner	nvt	Hortensiastraat	Bevoorrading, gemeentelijke wegen en straatraces	-
4	.	2-4-2020	bewoner	nvt	Afroditekade	Motoren en Schiphol	-
5	.	2-4-2020	bewoner	nvt	Nassauplein	Motoren	-
6	.	2-4-2020	bewoner	nvt	Weteringschans	Wegwerkzaamheden, verbouwingen en de tram	-
7	.	2-4-2020	bewoner	nvt	Niet bekend	Schiphol	-
8	.	3-4-2020	bewoner	nvt	Wibautstraat	Motoren	-

9	-	3-4-2020	bewoner	nvt	Centrum?	Scooters, eettentjes op straat en reclamezuilen	-
10	6143-9149	3-4-2020	bewoner	nvt	Rapenburg	Motoren	-
11	-	3-4-2020	bewoner	nvt	Gerard Douplein	Schoonmaak werkzaamheden	-
12	8335-6705	4-4-2020	bewoner	nvt	Gaaspstraat	Tegen maatregelen voor brommers	-
13	-	5-4-2020	bewoner	nvt	Rapenburg	Geluidsoverlast motoren	-
14	2623-3809	5-4-2020	bewoner	nvt	Burgemeester Roëlsstraat	Wegverkeer, metro en hangjongeren	-
15	-	6-4-2020	bewoner	nvt	Ir. Jakoba Mulderplein	Motoren	-
16	5663-4501	6-4-2020	bewoner	nvt	Ir. Jakoba Mulderplein	Motoren	-
17	-	8-4-2020	bewoner	nvt	A.J. Ernststraat	Geluidsoverlast en gevaar motoren en auto's	-
18	-	14-4-2020	bewoner	nvt	C. van Eesterenlaan	Motoren	-

19	-	14-4-2020	bewoner	nvt	Gustav Mahlerlaan	Heli's	-
20	9301-2183	14-4-2020	bewoner	nvt	Trompenburgstraat	Tegen maatregelen brommers	-
21	-	16-4-2020	bewoner	nvt	President Kennedylaan	Verkeer president Kennedylaan	-
22	-	17-4-2020	bewoner	nvt	Prinsengracht	Kerkklokken (Westerkerk)	-
23	2464-4708	21-4-2020	bewoner	nvt	Gouden Leeuw	Metro	-
24	-	22-4-2020	bewoner	nvt	Sint Olofsteeg	Karaokebar	-
25	6505-5120	22-4-2020	bewoner	nvt	Osdorppeleinen	Motoren	-
26	-	23-4-2020	bewoner	nvt	Nabij Sloterplass	Schiphol	-
27	-	23-4-2020	bewoner	nvt	Binnenstad ?	Schreeuwende mensen op straat	-
28	-	24-4-2020	bewoner	nvt	Nieuw-West	Snelheidscontroles in Nieuw-West nodig en geluidsoverlast Schiphol	-

29	2783-4938	26-4-2020	bewoner	nvt	Singel	Heli's en horeca en evenementeng eluid	-
30	9754-7093	1-5-2020	bewoner	nvt	Simplon	Schiphol	-
31	9426-4348	2-5-2020	bewoner	nvt	Duke Ellingtonstraat	Verkeer en Schiphol	-
32	5605-6193	3-5-2020	bewoner	nvt	Ir. Jakoba Mulderplein	Motoren	-
33	-	4-5-2020	Organisatie (Vereniging)	nvt	Irenebuurt	Kantoren en bedrijven, bouwlawaai, max. geluidsniveau en warmtepompen	-
34	0129-4514	4-5-2020	bewoner	nvt	Kleine-Gartmanplantsoen	Horeca	-
35	-	5-5-2020	bewoner	nvt		Moskee	-
36	1810-5350	6-5-2020	bewoner	nvt	Karspeldreef	Moskee	-
37	2213-7597	10-5-2020	bewoner	nvt	Pontsteiger	horeca, vergunningen, bouwlawaai, warmtepompen	-

38	3209-4096	10-5-2020	bewoner	nvt	de Sumatraka	Geluidsanering, melding klachten	-
39	-	10-5-2020	bewoner	nvt	Jodenbrees traat	Drukte en overlast in de binnenstad	-
40	5366-6925	10-5-2020	bewoner	nvt	Kalverstraat	muziekgeluid winkels	-
41	-	11-5-2020	bewoner	nvt	Onbekend	Motoren en andere lawaaiige voertuigen.	-
42	-	11-5-2020	organisatie (Stichting)	Stichting	Amsterdam ZO	geluidsoverlast in parken door festivals, verstoring fauna	Vanwege de geluidsoverlast van evenementen heeft de gemeente de plicht om het NNN te respecteren, te versterken en te verbeteren. Dat betreft m.n. het Gaasperpark, dat behoort tot de NNN. Dat kan enkel door het stoppen met geluidsoverlast en verstoring van fauna en flora. In het Actieplan Geluid dient de NNN geborgd te worden. Zorg voor natuur belangrijker dan amusement.
43	5233-6335	12-5-2020	bewoner	nvt	Prinsengracht	terrassen, evenementen, wegverkeer, taxi's, stille zijde beleid, luidruchtige personen	-
44	-	12-5-2020	bewoner	nvt	Tournairestraat	Geluidsoverlast motoren, evenementen, burenlawaai	-
45	-	12-5-2020	bewoner	nvt	Swammerdamstraat	Ernstige geluidsoverlast verbouwingen en verkeersomleidingen (brommers).	-

46	-	12-5-2020	bewoner	nvt	Zeeheldenbuurt	Toename van de al grote geluidsoverlast door autoluw	-
47	5498-8118	12-5-2020	bewoner	nvt	Meer en Vaart	Motoren, Schiphol.	-
48	4247-7677	13-5-2020	bewoner	nvt	Fannius Scholtenstraat	Motoren	-
49	-	13-5-2020	bewoner	nvt	Ceramplein	Geluidsoverlast halsbandparkiet en en geluidsoverlast door (hobby) kippen	-
50	-	13-5-2020	bewoner	nvt	Osdorp	Geluidsoverlast Schiphol	-

51	.	13-5-2020	organisatie	Wijkcentrum d'Oude stad	Kerkstraat	Geluidsoverlast in de binnenstad, ambitie, autoluw, motoren.	Stichting Wijkcentrum d'Oude Stadt had van een links college meer verwacht van dit Actieplan. Burgers zijn ook niet betrokken bij het opstellen van het plan en het plan is ook nog eens te laat op basis van de regelgeving. In het plan ontbreken echte instrumenten om zaken af te dwingen en het ontbreekt aan een ambitie. Ook zijn de baten van maatregelen niet meegerekend, bv. op gebied gezondheid en hogere grondopbrengsten. In het plan is Agenda Autoluw genoemd, maar autoluw doet tot 2040 niets aan de hoofdwegen. Zorgen zijn er over de verwachte toename van het motor gebruik met meer vervuiling en geluidsoverlast als gevolg. Op dat gebied is handhaving nodig en het gebruik van een luisternetwerk als ondersteuning van de handhaving of een verkeersbesluit of milieuzone om motoren in de stad (of een gebied) helemaal te verbieden. De focus van het college zou ook moeten liggen bij het meenemen van geluid bij het stedelijk ontwerp, waarmee grote kostenbesparingen mogelijk zijn en een beter vestigingsklimaat ontstaat. Via de website Recht op Nachtrust die d'Oude Stadt samen met bewoners is gestart laten bewoners zien hoe het voelt elke nacht wakker te liggen van de herrie. Het gaat daarbij om zeer veel verschillende stadsgeluiden die overlast geven. Conclusie van d'Oude Stadt is dat het actieplan voor de planperiode feitelijk niets doet en alleen maatregelen bevat die wellicht ooit goed uitpakken voor geluid, maar niet op de korte termijn en zeker niet voor de geluidsoverlast door het verkeer op hoofdroutes.
52	6773-0817	13-5-2020	bewoner	Universiteit van Amsterdam	Binnengasthuisstraat	Bouwlawaai, inzet stil materieel en stille plekken.	De UvA wordt graag op de hoogte gehouden van alle ontwikkelingen op het gebied van bouwlawaai (evaluatie richtlijn), de inzet van schoon of emissie loos materieel (uitkomsten pilots) en de ontwikkelingen op het gebied van belevingsonderzoek en meten. Ook is UvA gecharmeerd van het streven om in de stad te zorgen voor voldoende rust of stilte. In het kader van de totstandkoming van het Strategisch Masterplan Universiteitskwartier is een van de voorstellen om (onder voorwaarden) een deel van het eigen terrein (groen ingericht), aan een groter publiek ter beschikking te stellen en hopen desgevraagd op medewerking van de gemeente.

53	.	13-5-2020	bewoner	nvt	van Boshuizenstraat	Geluidsoverlast Schiphol en (gras)maaiers en bladblazers.	-
54	.	13-5-2020	bewoner	nvt	Watergraafsme	Stille zijde, verspreiding geluid en klachtensysteem SIA	-
55	5687-4096	13-5-2020	organisatie	Vereniging geen N1	Halfweg	Geluidsoverlast door evenementen	Festivallawaai is voor omwonenden een grote bron van geluidsoverlast. Er is vaak sprake van onduidbare hinder en het festivallawaai veroorzaakt slaapverstoring en heeft een slechte invloed op de gezondheid. Dit kan niet worden overgelaten aan het Stedelijk Evenementenbureau dat te weinig capaciteit heeft en te veel onder druk staat van de belangen van de festivalorganisatoren en van het feit dat Amsterdam haar vooraanstaande positie in de wereld van de Elektronische Dance Muziek (EDM) wil behouden. De criteria van het huidige evenementenbeleid die aangehaald worden in het actieplan, blijken in de praktijk niet allemaal even goed uitvoerbaar en bijvoorbeeld bij Polderheuvel in Tuinen van West zijn de criteria in de locatieprofielen zonder nader onderzoek aangepast om dance-evenementen hier alsnog mogelijk te maken. Het huidige evenementenbeleid kijkt alleen naar decibellen terwijl CrisisLab (in hun onderzoek in opdracht van het Stedelijk Evenementenbureau) juist aangeeft dat het nieuwe evenementenbeleid duidelijke kaders moet geven aan evenementen die in meer of mindere mate impact hebben op de stad. Het actieplan verwijst slechts kort naar het eigen uitvoeringsprogramma van het evenementenbeleid en dat dit mogelijk nog in 2020 wordt aangepast. Onze zienswijze is dat festivallawaai een integraal onderdeel moet zijn van het actieplan geluid.
56	0444-0235		bewoner	nvt	Zoomstraat	geluidsoverlast muziek op openbare plekken	-
57	6974-5430	13-5-2020	bewoner	nvt	S. Vaughanstraat	Geluidsoverlast Schiphol	-

58	.	12-5-2020	bewoner	nvt	N.b.	Scootalarmen ; motoren; auto's muziekinstallatie; telefonerende mensen; horeca en evenementen; stille werkmethode; warmtepompen	-
----	---	-----------	---------	-----	------	---	---

59	.	26-mei	stadsdeel	Centrum	nvt	autoluw, uitgaansgebied en, motoren, spoor, taxi's	<p>Belang wordt gehecht aan de maatregelen in de Agenda Autoluw. En de hierin opgenomen pilot knip Weesperstraat om doorgaand autoverkeer op de route Weesperstraat-Valkenburgerstraat tegen te gaan. Gevraagd wordt in het Actieplan Geluid te benadrukken dat de knip ook voor het verminderen van de ervaren verkeersoverlast van belang is en dat ook veel belang wordt gehecht aan een andere maatregel uit de Agenda Autoluw, het verbeteren van de fietsroute van IJpleinveer naar Mr. Visserplein opgenomen. Gezien de effecten hiervan op de Kattenburgerstraat wordt voorgesteld om na te gaan of de woningen op de Kattenburgerstraat toch een plek kunnen krijgen in het Geluidsisolatieprogramma en de advisering van de Agenda Autoluw ook te betrekken bij het Actieplan Geluid. Verder ondervinden bewoners van het Wallengebied en de uitgaansgebieden Rembrandtpleinbuurt en Leidsebuurt veel overlast van verschillende bronnen o.a. drukte, luidruchtige bezoekers op straat én te luide muziek uit horecabedrijven en geluid vanaf boten. Ook de Ombudsman en Rekenkamer hebben gewezen op de ernst en omvang van dit probleem. Het DB is van mening dat dit onderwerp meer aandacht verdient in het Actieplan. We denken daarbij aan begrenzing van terrasgeluid, continue geluidsmetingen, evaluatie/herijking van het handhavingstappenplan en het toepassen van geluidswerend glas en/of kozijnen bij monumenten. Ook wordt graag meer ambitie gezien in het Actieplan in het zoeken naar nieuwe, technische middelen die ingezet kunnen worden bij de handhaving van geluidsoverlast van motoren, Ook wordt aandacht gevraagd voor het spoor en dan met name de verwachte geluidsoverlast van de geplande fly-over bij de Dijkgracht. Zowel vanwege de fly-over als door de toename van het goederenverkeer (en 'booggeluid'), Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de overlast van (toeterende) taxi's in de nachtelijke uren, dei vooral in de binnenstad van Amsterdam tot veel overlast leidt, bv. bij Leidseplein en Rembrandtplein.</p>
----	---	--------	-----------	---------	-----	--	--

60	.	4-6-2020	stadsdeel	Noord	nvt	geluid bij transformaties, straatraces, varen, glasbakken, groenvisie	<p>Het Dagelijks Bestuur is blij met dit actieplan en ondersteunt de ambities van harte. Het DB vraagt om in het actieplan Geluid handvatten te gaan bieden om een goede integrale afweging te kunnen maken bij transformaties van werken naar wonen en werken. Hierbij is een goede integrale afweging nodig ten aanzien van geluid, om wonen en werken (van zware tot lichte industrie, kantoren, horeca en dienstverlening) goed te realiseren. Verder is er in noord last van geluidsoverlast als gevolg van straatraces. Het DB vraagt hier beter op te handhaven alsmede om de inzet van fysieke maatregelen voor de korte termijn (obstakels, belijning, vernauwing etc.) en de langere termijn (herinrichtingen). Ook vraagt het DB om toezicht op te hard varen op de waterwegen en handhaving van de vaarregels. Ook is in het actieplan aandacht nodig voor de afstemming tussen de actieplannen van het rijk voor auto- en vliegverkeer. Dit kan tot synergie voordeel leiden. Ook het gebruik van glasbakken midden in de nacht kan zorgen voor overlast. Wij adviseren stickers op deze glasbakken te plakken met de mededeling dat ze na 22.00 uur niet meer gebruikt mogen worden. Ten aanzien van de koppeling in het actieplan met de groenvisie adviseert het stadsdeel om een kaart aan het actieplan geluid toe te voegen met rustige gebieden en er op te gaan inzetten deze rustige gebieden te gaan behouden. Het is aan te bevelen om de groene gebieden uit de groenvisie hierbij te betrekken.</p>
61	.	28-5-2020	stadsdeel	Zuidoost	nvt	Metro, evenementen, (meet)project geluidshotspots	<p>Het DB kan zich vinden in dit Actieplan Geluid. Aandacht wordt gevraagd voor de Metro. Gevraagd wordt te onderzoeken of er een te hoog geluidsniveau is binnen in woning lang het bovengrondse metrotraject en tevens een actie op te nemen om deze vorm van geluidsoverlast bij de bron aan te pakken en de woningen op de (Eind)lijst op te nemen zodat deze in aanmerking komen voor geluidsisolerende maatregelen. In zuidoost is de aanpak voor evenementengeluid in lijn met de genoemde aanpak in het actieplan. Het DB onderschrijft ook de noodzaak voor vervolgonderzoek in het kader van het project zelfregulerende geluidshotspots op het Bijlmerplein. Vervolgonderzoek is nodig om tot een werkbaar feedbacksysteem te komen en hiervoor wordt graag medewerking verleend.</p>

62	.	19-5-2020	stadsdeel	Oost	nvt	<p>prioritering, dove gevel, geurbeleid, concretisering maatregelen en dekking, Piet Heintunnel en IJburglaan, motoren, rijks bronnen (wegen en rail). Groenwerkers en intensiveren handhaving.</p>	<p>In Oost zijn er meer klachten bekend over omgevingsgeluid (zoals gezoem van generatoren van de horeca) dan over verkeer en vraag is dan ook hoe prioritering tot stand is gekomen. Het DB vraagt aandacht voor de dove gevel in de zin dat het beleid de mogelijkheid zou moeten bieden om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen (bv. afwaardering weg), zodat maatregelen weer teruggedraaid kunnen worden. Het DB vraagt of er geurbeleid is en adviseert als dat niet het geval is dergelijk beleid op te stellen. het DB adviseert ook meetbare doel te stellen in het actieplan en een aantal maatregelen zoveel als mogelijk te concretiseren om de feitelijke uitvoerbaarheid en het daadwerkelijke effect daarvan te verzekeren. Als voorbeeld paragraaf 5.3.6. 'Mobiele werktuigen en installaties', waar wordt genoemd dat voor geluid 'aangesloten kan worden bij de APV' en dat 'aan ontheffingen voorwaarden kunnen worden verbonden'. Het DB adviseert het college om de maatregelen zoveel als mogelijk te concretiseren. Tenslotte adviseert het DB om per maatregel de dekking expliciet te benoemen om te verzekeren dat de maatregelen daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Verder wordt aandacht gevraagd voor de Piet Heintunnel en de IJburglaan als plekken waar verschillende soorten lawaai zich concentreert, voor het aspect nachtrust in woonwijken, voor maatregelen die door Rijkswaterstraat worden genomen ten aanzien van de spoorwegen en de scheepvaart, voor geluidshinder afkomstig van motoren in de stad. Verder wordt opgemerkt dat bewoners geluidsoverlast ondervinden van groenwerkers van de gemeente. Geadviseerd wordt het gebruik van elektrische apparaten voor te schrijven. En geadviseerd wordt de handhaving te intensiveren.</p>
----	---	-----------	-----------	------	-----	---	--

63	.	20-5-2020	stadsdeel	Nieuw-West	nvt	<p>Maatregelen ook buiten de ring, autoluw, bromfietsen subsidie, meldpunten burenlawaai, gevelsanering vs. stedelijke vernieuwing, warmtepompen (geluid/energie-transitie), stille technieken bouwlawaai, koptelefoons</p>	<p>Het DB vindt het belangrijk dat maatregelen die binnen de ring worden uitgevoerd ook buiten de ring gelden. Overlast motoren speelt op een aantal locaties in Nieuw-West. Maatregelen autoluw zijn hiervoor belangrijk en het advies is de aanbevelingen t.a.v. handhaving e.d. snel te bespreken. ook is aandacht voor overlast brom- en snorfietsen nodig. blij met maatregelen in plan en advies is overgang naar elektrische modellen te stimuleren m.b.v. financiële stimuleringsmaatregelen. Voor de overlast van burenlawaai is het advies de inzet via meldpunten Zorg en Overlast en Beter Buren goed af te stemmen met de meldpunten van de stadsdelen. ook is het advies het nieuwe beleid voor woningdelen snel te evalueren. T.a.v. de gevelsanering is het advies rekening te houden met de stedelijke vernieuwing om desinvestering bij sloop te voorkomen. T.a.v. de warmtepompen is het advies het collectieve belang voor zowel geluid als energietransitie mee te rekenen. voor horeca geluid wordt geadviseerd ook overlast van vertrekkende bezoekers te betrekken en voor bouwwerkzaamheden is het advies om het gebruik van stille technieken te stimuleren door deze te eisen bij vergunningverleningen handhaving. tenslotte wordt ook geadviseerd in het actieplan aandacht te besteden aan educatie op scholen over de gevaren van gehoorschade bij het gebruik van koptelefoons.</p>
----	---	-----------	-----------	------------	-----	---	---

64	.	14-5-2020	stadsdeel	West	nvt	<p>handhaving brommers en motoren en stimulering elektrische modellen, (ver)bouwwerkzaamheden: inzicht in stille technieken. Onderzoek bronbemaling, communicatie bouwlawaai, aandacht warmtepompen .</p>	<p>Het dagelijks bestuur van Stadsdeel West onderschrijft de beleidsuitgangspunten en de technische vertaling hiervan in het actieplan en ziet af van het geven van een advies aan het college. De stadsdeelcommissie heeft een eigen advies geformuleerd dat als volgt luidt: de BC adviseert een actiepunt op te nemen om overlast van bromfietsen, scooters en motoren te verminderen totdat nieuwe regelgeving (milieuzone) in 2025 in gaat. Gedacht wordt aan concrete waarschuwing/handhavingsacties en voorlichtingsacties, stimuleringsmaatregelen voor elektrische modellen en aanpak geluid motoren. Verder adviseert de BC om een actiepunt op te nemen om geluidsoverlast van (ver)bouwwerkzaamheden en woningbouw onder controle te houden. Er is behoefte aan een overzicht van stille technieken. Ook is onderzoek nodig naar maatregelen om lawaaiige bronbemaling te voorkomen en wordt aanbevolen bij bv. kelderbouw geluidmetingen uit te voeren t.b.v. beleid en zelfregulering. Voor bouwlawaai is duidelijker communicatie nodig omdat voor bouwers en bewoners onduidelijk is wat is toegestaan. Ook dient de tekst over de richtlijn Bouwlawaai in overeenstemming te worden gebracht met de tekst in het dBvision advies en dienen bouwdynamiek en bouwlawaai apart behandeld worden. Verzoek is ook om meer aandacht te besteden aan de wijze van bevestiging en plaatsing van warmte[pompen, in lijn met het advies van dBvision.</p>
<p>NB-1: een referentienummer (het IPROX nr.) is alleen opgenomen voor inspraakreacties die via de inspraakpagina zijn ingediend.</p>							
<p>NB-2: voor het opstellen van de Nota van Beantwoording is de volledige inspraakreactie gebruikt en niet alleen de opgestelde samenvatting.</p>							