OPENBAAR

Nota van beantwoording inspraak concept Nota van Uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat

December 2021

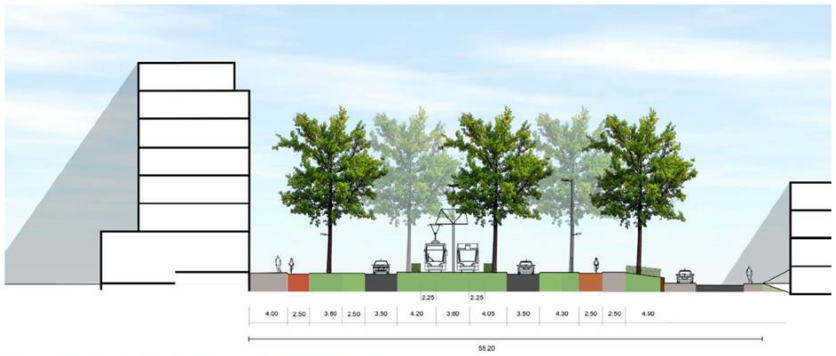
Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
1	Laat ik vooropstellen dat ik enthousiast ben over de plannen en het vooruitzicht op de investeringen in de openbare ruimte en nieuwe woningen (en buren) in mijn directe omgeving. <u>Snelheidsbeperkende maatregelen Deel D</u> In de gemaakte plannen staat vermeld dat het stuk tussen het Röellcircuit en de A10 de maximale snelheid van 50km per uur zal behouden en naar verwachting drukker zal worden. Door de huidige indeling en druk op de rotonde heb ik gemerkt dat het stuk langs de Dom H. van der Laanstraat (stad in) voor veel gemotoriseerd verkeer een ideaal stukje is om even het gas open te trekken. Door fietsers/voetgangers voor te laten gaan creëren bestuurders de ruimte om dit te doen en in de nachtelijke uren is deze ruimte er vrijwel altijd. Dit zorgt, met name door motoren, voor veel geluidsoverlast. Geluidsoverlast waar je door wakker wordt gemaakt, ondanks de geluidsisolerende beglazing en suskasten. Naast geluidsoverlast zijn er ook regelmatig kop-staartbotsingen, waarbij de achteroprijdende auto meestal te hard reed en door de brug (of telefoon) onvoldoende overzicht had om tijdig op de rem te trappen.	Dank voor u steun voor het plan om de Burgemeester Röellstraat aan te pakken. Uw opmerkingen zullen we meenemen bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat). Randvoorwaarde is wel dat het inrichtingsplan voor deel D moet voldoen aan de eisen van het Plusnet auto waarbij het accent ligt op een goede doorstroming. Daarnaast moet de zuidelijke rijbaan, van circuit richting A10 ook voldoen aan de eisen die gesteld worden aan een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten. Binnen deze randvoorwaarden zullen we in het ontwerp zoeken naar mogelijkheden om de snelheid van het verkeer te beperken tot de maximale toegestane snelheid, bijvoorbeeld via verkeersdrempels.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	 In mijn optiek zou er nadrukkelijk moeten worden gekeken naar maatregelen die ervoor zorgen dat een groter deel van het verkeer zich aan de snelheid houdt. Hopelijk leidt dit tot minder overlast en dan met name in de nachtelijke uren. Daarnaast is door het aantal kruispunten en oversteken met stoplichten (5 stuks) tussen het Röellcircuit en de Ring A10 de gemiddelde snelheid van het verkeer al zeer laag en vraag ik mij af of een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur niet veel beter is voor zowel de doorstroming als de veiligheid van de straat? <u>Tankstation Burgemeester Rendorpstraat</u> Als fietser ontwijk ik het kruispunt en de locatie van het tankstation aan de Burgemeester Rendorpstraat. Niet omdat het een onduidelijke locatie is, maar omdat klanten van het tankstation zich onvoorspelbaar gedragen	Uw opmerkingen zullen we meenemen bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	en beperkt rekening houden met zwakke verkeersdeelnemers. De aanwezigheid van de stoplichten geeft sommigen een prikkel om het gaspedaal diep in te trappen als zij het idee hebben nog net mee te kunnen met het andere verkeer. Ik heb in de korte tijd die ik hier woonachtig ben al meerdere keren situaties gezien die met een sisser afliepen, maar voor de voetganger/fietser dodelijk hadden kunnen zijn. Ik mis in de opgave voor de kruising het verhogen van de veiligheid door een aangepaste verkeerssituatie rond het tankstation. Mogelijk is er in de toekomst een andere locatie of rol mogelijk voor het tankstation en kan de Burgemeester Rendorpstraat fungeren als rode loper voor de Noordzijde van de Sloterplas. <u>Ontsluiting Noorderhof naar de Burgmeester Röellstraat</u> Als bewoner van de Noorderhof, met uitzicht op de Burgemeester Röellstraat, zie ik regelmatig mensen die geen rekening hebben gehouden met de afwezigheid van een verbindende trap of schans. Ook zie ik veel jongeren uit de buurt op de muur klimmen om niet te hoeven omlopen richting de Jan van Galenstraat. Ook aan de zijde van de Willem Kloosstraat bij de Oase kerk is een duidelijk pad op het talud van voetgangers die een korte route richting de Jan van Galenstraat, tramhalte aan de Burg. Rendorpstraat of het Sloterstrand zoeken. Het verplaatsen van de tramhalte zal een deel van deze voetgangers wegnemen, maar vanuit de Noorderhof zou door plaatsing van een trap/schans ook de halte op de Burg. Rendorpstraat op ~400 meter (zie onderstaande afbeelding) loopafstand komen en is de optie om naar de metro te lopen een logischere voor een grotere groep (950 ipv 1200 meter lopen). De laatste omdat voor mij (n=1) de wacht, reis en overstap tijden van de tram gecombineerd gelijk of langer zijn dan direct naar de metrohalte lopen.	Pollstraat). De kruising met de Burgemeester Rendorpstraat zal nader worden uitgewerkt op basis van de verkeerscijfers. Met name in de situatie dat er een 'knip' gemaakt wordt bij Meer en Vaart, wat het uitgangspunt is in de Mobiliteitsplan Nieuw-West 2030, moet de doorstroming hier verbeteren. Over een eventueel verdwijnen van het tankstation is niets bekend. Deze valt ook buiten het projectgebied. Bij de uitwerking van deelgebied D zal wel meegenomen worden hoe de situatie bij het tankstation verbeterd kan worden, veiliger kan worden gemaakt. Goede suggestie om te kijken naar een verbinding tussen buurt en Burgemeester Röellstraat. Dit sluit aan bij de doelstelling om langzaam verkeer en gebruik openbaar vervoer te stimuleren. Bij de uitwerking van deel D zal onderzocht worden hoe een verbinding door middel van een trap of hellingbaan kan worden ingepast.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	 [Afbeelding looproutes, hemelsbreed ~400 meter, maar 600+ meter lopen] <u>Ontsluiting Röellcircuit</u> Een andere ontsluiting die op dit moment onduidelijk is ligt aan het Röellcircuit en is bedoeld voor fietsers en voetgangers. Als fietser merk ik dat automobilisten niet altijd rekening houden met fietsers die uit deze richting komen of bewust beslissen dat een fietser die van de stoep komt geen voorrang heeft.	De plantenbakken en paaltjes zijn geplaatst als tijdelijke oplossing voor het tegenhouden van auto's en scooters die hier willen doorsteken. Wat betreft de bovengrondse afvalcontainers is het de bedoeling om deze ondergronds te brengen bij een optimalisatie van de openbare ruimte in deze buurt. Bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitieve inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat) zullen we deze punten meenemen.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	 Daarnaast zorgt het grote aantal objecten voor uitdagingen. De geplaatste grote containers blokkeren het zicht tussen verkeer vanuit de verschillende richtingen. Dit komt met name voor bij fietsers die tegen de richting in de rotonde oversteken om zo twee extra oversteken te vermijden. De paaltjes en plantenbakken zijn bedoeld om auto's de doorgang te versperren, maar in combinatie met een klein stuk verlaagde stoep zorgen ze voor een kort hindernisparcours voor fietsers en mensen met een kinderwagen of rolstoel. Mijn suggestie is om de grote containers te verplaatsen naar een positie waarin zij het zicht niet blokkeren en de plantenbakken te vervangen door niet verschuifbare objecten die zowel de auto's van de stoep houden als fietsers vertragen. Directe suggesties hiervoor heb ik niet. <u>Inrichting Dom H. van der Laanstraat</u>	Aanpassingen aan de inrichting van de Dom H. van der Laanstraat zijn geen onderdeel van de transformatie van de Burgemeester Röellstraat. Over een eventuele aanpak van de inrichting van de Dom H. van der Laanstraat volgend op de transformatie van de Burgemeester Röellstraat is niets bekend.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	 *Voorgesteld profiel ter hoogte van de Dichtersbuurt* In het voorgestelde profiel ter hoogte van de Dichtersbuurt valt mij op dat de getekende muur aan de zuidkant ongeveer 0,5 meter hoog is, de parkeervakken anders getekend zijn en de stoep aan de zijde van de woningen breder lijkt (geen afmeting vermeld). Ik ben vooral benieuwd in hoeverre aanpassingen aan de inrichting van de Dom H. van der Laanstraat onderdeel zijn of volgen op de transformatie van de Burg. Röellstraat? Door de gesloten plint en de zeer smalle stoepen (die tevens uitwijk mogelijkheid voor verkeer zijn) heeft de straat een beperkte sociale functie. De aanwezige stoepen worden veelal gebruikt als extra parkeervakken en zowel bewonersvergunningen als handhaving ontbreken. Kinderen in de buurt moeten duidelijk zichtbare objecten op de stoep voor hun ouderlijk huis plaatsen als zij daar spelen. Er wordt weinig gespeeld door kinderen in de straat, dit in tegenstelling tot de straten in de rest van de buurt. Ik begrijp dat de aanwezige garages die vaak niet als parkeerruimte gebruikt (kunnen) worden en de aanwezigheid van privé parkeerplaatsen aanpassingen aan de inrichting lastig maken. Daarnaast kan ik mij goed voorstellen dat dit buiten de scope valt voor deze zienswijze.	

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	 [Huidige situatie Dom H. van der Laanstraat]	
2	Ik woon naast de Burgemeester Röellstraat (aan de Burgemeester Hogguerstraat). Er zijn mooie plannen voor de Burgemeester Röellstraat om het een veilige stadslaan te maken ipv een verkeersweg. Hier kijk ik erg naar uit. Op de website staan voornamelijk plannen op de Burgemeester Röellstraat na de rotonde (gezien vanaf Jan van Galen, metro halte). Maar niet echt over plannen tussen metro halte en de rotonde bij de 3 wijken. Mijn vragen: - Heeft u hier ook plannen voor? Voor het stuk tussen metro en eerste rotonde? - Gaat de BP Sloterplas (tankstation) weg, gezien we van verkeersweg naar veilige en groene stadslaan gaan? **Aanvulling:** Het zou fantastisch zijn als de BP Sloterplas zou verdwijnen. Het is erg vuil en het trekt enorm veel auto's aan. Tevens (en niet gerelateerd aan de BP Sloterplas) rijden auto's mega hard	Dank voor uw steun voor het plan om van de Burgemeester Röellstraat een veilige stadslaan te maken. In de Nota van Uitgangspunten worden de oplossingsrichtingen en randvoorwaarden omschreven voor de herprofilering van de Burgemeester Roëllstraat. De straat is ingedeeld in vijf deelgebieden: - deel A, Lambertus Zijlplein tot Dr. H. Colijnstraat - deel B, Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit - deel C, Burgemeester Röellcircuit - deel D, Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat - deel E, Burgemeester Van der Pollstraat tot Jan Tooropstraat. Na vaststelling van de nota van uitgangspunten worden per deelgebied de oplossingsrichtingen en randvoorwaarden verder uitgewerkt tot een inrichtingsplan. Als eerste wordt deelgebied B uitgewerkt omdat hier de trambaan verlegd moet worden. Daarnaast heeft de gemeenteraad in december 2021 de investeringsnota voor de aanpak van de Lodewijk van Deysselbuurt vastgesteld. Financiering van deelgebied B is hierin

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	op de Noordzijde (die van- en naar de Burg. Röellstraat gaat). Het zou mooi zijn als hier om de zoveel meter een verkeersdrempel komt om de snelheid eruit te halen. De Noordzijde is momenteel lang en zonder obstakel. Dus mensen met een auto die vanuit de Burg. Röellstraat de Noordzijde op gaan accelereren vaak in snelheid (of komen met mega snelheid af op de Burg. Röellstraat). Hoop dat dit duidelijk is neergezet. U kunt mij altijd bellen (of langskomen) om dit te zien.	opgenomen. Vervolgens zal deelgebied D, het deel dat deels parallel loopt met de Burgemeester Hogguerstraat, worden uitgewerkt tot een inrichtingsplan. Financiering van deelgebied D wordt opgenomen in de investeringsnota's voor de aanpak van de Dichters- en Couperusbuurt. Vaststelling van deze investeringsnota's is gepland in voorjaar 2023. Voor deelgebied E zal nog een aparte nota van uitgangspunten worden opgesteld. Over een eventueel verdwijnen van het tankstation is niets bekend. Bij de uitwerking van deelgebied D zal wel meegenomen worden hoe de situatie bij het tankstation verbeterd kan worden, veiliger kan worden gemaakt. Uw opmerkingen over de Noordzijde zijn doorgegeven aan het stadsdeel. Het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen op de Noordzijde valt namelijk buiten het projectgebied van de transformatie van de Burgemeester Röellstraat.
3	Ik wil aandacht vragen voor een grote lacune in het huidige Nota van uitgangspunten Burgemeester Röellstraat. Doet u zelf maar een search in uw NvU document op de term "fietsparkeren" en u merkt dat dit maar tweemaal wordt genoemd, en alleen in de context van bezoeker en niet de fietsen van bewoners. In uw plan wilt u de ruimte die vrijkomt oa gebruiken voor de bouw van 1600 woningen. Laat ik conservatief 2 fietsen per woning rekenen, dan verwacht ik 3200 extra fietsen in dat gebied. Dan vraag ik mij af waarom er niet meer aandacht is voor fietsparkeren in deze nota. Een aanname dat mensen deze fietsen dan maar inpandig gaan parkeren is naïef en ondoordacht, en zelfs dat had in deze nota berekend en uitgewerkt moeten worden. "Gemakkelijk fietsparkeren" is ook één van de pijlers in het programma fiets van het concept mobiliteitsplan (2020-2040) van dit stadsdeel. Het	U mist de term fietsparkeren in relatie tot bewoners en vraagt zich af of in de nota van uitgangspunten wel rekening wordt gehouden met maatregel F10 uit het Mobiliteitsplan 2030. De nota van uitgangspunten gaat alleen over de openbare ruimte en niet over de geplande nieuwbouw langs de Burgemeester Röellstraat. Voor de nieuwbouwwoningen die aan de Burgemeester Röellstraat komen geldt de verplichting dat er inpandige fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden voor de woningen. Deze moeten goed en makkelijk bereikbaar zijn vanaf de straat zodat bewoners hun fiets niet op straat parkeren. Het faciliteren van fietsparkeren voor bewoners in de openbare ruimte is dus niet nodig en ook niet wenselijk. In de nota van uitgangspunten moet wel rekening gehouden worden met fietsparkeren van bezoekers vanwege het situeren van voorkanten aan de zijde van de Burgemeester Röellstraat en functies in de plint. In de uitgangspunten wordt daarom rekening gehouden met het realiseren van

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	verbaast mij dan ook enorm dat dit niet meegenomen in uw Burgemeester Röellstraat-plan dat in dat tijdsbestek wordt gerealiseerd. Ik wil u wijzen op maatregel F10 van het mobiliteitsplan "fietsparkeren bij woningen", en verwacht dit dan ook terug te zien in de plannen voor de Burgemeester Röellstraat. Ook bij dit plan lijkt de volgordelijkheid weer losgelaten en komt de uitvoering van het mobiliteitsplan te laat. Begin mei vroeg ook de VVD in de stadsdeelcommissie via een ongevraagd advies om meer aandacht voor fietsparkeren. Als de modal shift van auto naar fiets doorzet, zal dit belang alleen maar groter worden. Nogmaals, ik vraag om bijstelling van uw plannen op dit gebied. In uw communicatie omtrent dit plan las ik het volgende: "Bij de Lodewijk van Deysselbuurt, Dichtersbuurt en Louis Couperusbuurt willen we de straat circa 18 meter versmallen. Dat kan door de busbanen weg te halen, want die worden niet meer gebruikt." Laat dit even bezinken, ook in het kader van het mobiliteitsplan. Ook hier wil ik aandacht vragen voor de modal shift van auto naar bijvoorbeeld OV. Hoe wilt u mensen het OV in krijgen als er niet eens meer bussen rijden en dus de busbaan opgeheven kan worden. Het lijkt ook hier alsof projecten langs elkaar heen werken. Maar voor OV geldt, weghalen gaat binnen een dag, terug komt het niet binnen 10 jaar. Ik hoop dat het college op beide punten met een college reactie komt. **Aanvulling:** Ik heb zojuist ook de **Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt** gelezen, en ook daar wordt het woord fietsparkeren maar eenmaal genoemd, in combinatie met een school. Weer geen aandacht voor dit belangrijke onderwerp, terwijl het een belangrijk onderdeel is van de modal shift. Graag wil ik u vragen hier alsnog een plan voor te schrijven. Soms vraag ik mij af of u uw eigen concept mobiliteitsplan wel kent, maar	voldoende brede stoepen. Bij het ontwerp van de openbare ruimte zal dit nader worden uitgewerkt en ingepast. De nota van uitgangspunten sluit daarmee aan op maatregel F10 uit het Mobiliteitsplan. Bij het voorbereiden van de concept nota van uitgangspunten is navraag gedaan over het al dan niet gebruiken van de busbanen. Er zijn geen plannen of voornemens tot plannen bekend voor het opnieuw in gebruik nemen van de busbanen. De voornaamste reden hiervan is dat deze parallel lopen met de trambaan. De niet gebruikte busbanen dragen bij aan het rommelige straatbeeld met veel verharding. De ruimte die de ongebruikte busbanen innemen kan daarom beter gebruikt worden voor bebouwing met adressen aan de straat in combinatie met extra bomen. Zo kan de Burgemeester Röellstraat omgevormd worden tot een aantrekkelijke stadslaan waardoor de uitstraling, (sociale) veiligheid en verblijfskwaliteit verbeterd.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	nogmaals "maatregel F10". Uit inspraak 25 mei 2021 Afgelopen donderdag heb ik over het mobiliteitsplan ingesproken in de gemeenteraad. Ik raad u aan dat terug te luisteren, zodat ik dat niet hier hoef te herhalen. Vandaag wil ik inzoomen op twee specifieke maatregelen uit het mobiliteitsplan: maatregel A12 over doorstromingsmaatregelen Ookmeerweg en maatregel F10 over fietsparkeren bij woningen. (...) De tweede maatregel waar ik aandacht voor wil vragen is maatregel F10, het fietsparkeren bij woningen. Bij de ingekomen stukken van vandaag zitten de Nota van uitgangspunten voor de Burgemeester Röellstraat en de Investeringsnota Lodewijk van Deysselbuurt. U behandelt die op 8 juni inhoudelijk. Ik kan u zeggen dat in die plannen in het geheel geen rekening is gehouden met fietsparkeren voor bewoners. Alleen in relatie met een school en bezoekers wordt het fietsparkeren in beide plannen eenmalig genoemd. Hopelijk kunt u dat meenemen in uw vergadering op 8 juni. Over de Burgemeester Röellstraat gesproken: er kunnen daar 1600 huizen bijgebouwd worden omdat de busbaan weg kan, en waarom kan de busbaan weg? U snapt het, er komen geen bussen meer. Succes met u modal shift van auto naar OV en fiets. Ik heb hier vaker ingesproken en het blijft helaas noodzakelijk om dit te blijven doen, want ook hier is weer geen sprake van een integrale aanpak.	
4	Via deze email wil ik graag reageren op de Nota van Uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat. U zegt in de nota het volgende: **Het advies om de route als 50-km route te behouden, met uitzondering van deel A (tussen Lambertus Zijlplein en Dr. H. Colijnstraat)**. Feit is echter dat zeer veel verkeersdeelnemers die gebruik maken van de Burgemeester Röellstraat zich niet aan deze 50-km houden.	Uw opmerkingen zullen we meenemen bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitieve inrichtingsplan voor deel D, (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat). Randvoorwaarde is wel dat het inrichtingsplan voor deel D moet voldoen aan de eisen van het Plusnet auto waarbij het accent ligt op een goede doorstroming. Daarnaast moet de zuidelijke rijbaan, van circuit richting A10 ook voldoen aan de eisen die gesteld worden aan een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten. Binnen deze

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	Op het stuk waar ik woon (ter hoogte van de Dom H. van der Laanstraat) rijden verkeersdeelnemers bijna altijd te hard en zie ik regelmatig motoren zelfs wheelies maken. De 50-km route op papier is in de praktijk gemiddeld minstens een 70-km route. In uw plannen lees ik alleen het voornemen de 50-km route te behouden maar zie ik niets terug hoe dit in de praktijk te handhaven. **Mijn voorstel is om in uw plannen snelheids(beperkende)maatregelen toe te voegen zodat de Burgemeester Röellstraat niet alleen op papier een 50-km route is maar dit ook in de praktijk wordt.** **Want los van het feit dat harder rijden dan 50-km niet ten goede komt aan de verkeersveiligheid veroorzaakt dit (bij mij) veel geluidsoverlast en lijkt mij dat de uitstoot van CO_2 door te hard rijden veel hoger is dan op basis van 50-km is berekend.** Ik ben me er van bewust dat ik me met het volgende punt op glad ijs ga begeven maar ik doe het toch maar. De Burgemeester Röellstraat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het gevolg is dat er dagelijks, ik overdrijf echt niet, tientallen ambulances, politieauto's en andere hulpdiensten met luide sirenes door de straat rijden. Ook dit veroorzaakt flink wat geluidsoverlast. Ik snap heel goed dat het gebruik van sirenes een pure noodzaak en wettelijk geregeld is. Maar ik hoop ook dat u snapt dat (gemiddeld) iedere 20 minuten 24/7 een gillende sirene langs je huis ook niet aangenaam is. **Mijn voorstel is om in uw plannen geluidsbeperkende maatregelen te nemen (denk aan geluidsschermen, geluidswallen o.i.d.) die de geluidsoverlast van o.a. hulpdiensten en te hard rijdend verkeer verminderen.** Helaas kom ik de punten te hard rijden en geluidsoverlast niet tegen in 4	randvoorwaarden zullen we in het ontwerp zoeken naar mogelijkheden om de snelheid van het verkeer te beperken tot de maximale toegestane snelheid, bijvoorbeeld via verkeersdrempels. De ambitie is om de Burgemeester Röellstraat om te vormen tot een aantrekkelijke stadslaan waardoor de uitstraling, (sociale) veiligheid, verblijfskwaliteit en aansluiting op de omliggende buurten verbetert. Het aanbrengen van geluidsschermen of geluidswallen o.i.d. zal de Burgemeester Röellstraat juist afschermen van de omliggende buurten. Met het handhaven van de hagen langs de trambaan en het realiseren van een extra bomenrij op dit deel van de Burgemeester Röellstraat, neemt de hoeveelheid verharding af. Dit zal naar verwachting een gunstig effect hebben op de demping van geluid.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	Analyse en probleemstelling huidige situatie op pagina 18 bij zwakke punten terwijl dit naar mijn mening toch echt wel zwakke punten zijn die direct effect hebben op het woongenot en geestelijke/lichamelijk welzijn van bewoners die aan of zeer dichtbij de Burgemeester Röellstraat wonen. **Samengevat:** **Ik zou graag maatregelen gezien zien worden die de geluidsoverlast en de overlast door te hard rijden verminderen.**	
5	Hierbij wil ik mijn gedachte delen over de inrichting van o.a. de Burgemeester van Leeuwenlaan. De slinger in de trambaan verdwijnt en dat betekent dat de trams harder zullen rijden. We wonen al langs een weg waar auto's 24/7 rijden en scooters op het fietspad. Dan is er ook nog een tram die tot laat in de avond rijdt en weer vroeg in de ochtend begint te rijden. Door combinatie van te hard rijdende auto's, scooters en tram val ik nooit in diepe slaap. Ik slaap zeer slecht. Nu is er een mogelijkheid om de weg goed aan te pakken. Graag zie ik meer drempels en stoplichten. Daarnaast wil ik voorstellen om van de autoweg een fietsstraat te maken. Mocht dit geen optie zijn dan ga ik er alsnog van uit dat er op de weg van Burgemeester van Leeuwenlaan maar maximaal 30 wordt gereden. Hierdoor wordt het kruispunt veel veiliger, de bewoners hebben een beter nachtrust en de fijnstof neemt af. De kinderen zullen een beter leefomgeving hebben en zich veiliger voelen. Ook ontwikkelen ze minder ziektes zoals astma. Dus het belangrijkste is dat het verkeer maximaal 30 km p/u gaat rijden. Voor een veilig en fijne wijk. Met vriendelijke groet, Bewoners!!	De kruising van de Burgemeester Röellstraat met de Burgemeester van Leeuwenlaan is wat betreft verkeersveiligheid een blackspot. Dit komt onder andere doordat de slinger die vlak naast de kruising ligt het overzicht op de kruising beperkt. Ook is het door de slinger niet mogelijk om een verkeersdrempel vlak voor het zebrapad te leggen. Door het verwijderen van de slinger wordt het overzicht op de kruising met de Van Leeuwenlaan verbeterd en zijn er maximale mogelijkheden om de kruising optimaal verkeersveilig in te richten. Bij de uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan worden snelheidremmende drempels meegenomen en zal op basis van verkeerscijfers worden onderzocht of een verkeersregelinstallatie toegepast moet worden. Door het verwijderen van de slinger kan dit deel van de Burgemeester Röellstraat met hetzelfde profiel als in de rest van de straat ingericht worden; vier bomenrijen, hagen langs de in het groen liggende trambaan en bloemrijke bermen langs de rijweg. De ervaring is dat de tram bij het nemen van een bocht meer lawaai maakt dan bij rijden op een recht stuk. Door het verwijderen van de slinger zullen schurende en piepende geluiden juist verdwijnen. Verder is het verwijderen van de slinger goed voor de doorstroming van de tram en beter voor het onderhoud van de rails. Omdat in deel B de trambaan en rijbanen verlegd worden, is onderzoek

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
		nodig naar de verandering in geluidbelasting op de gevels van de woningbouw langs de zuidzijde en de nieuwbouw langs de noordzijde. In het onderzoek is nagegaan of, en zo ja, bij welke woningen als gevolg van de herprofilering geluidstoenamen van 2 dB of meer optreden. Indien geluidstoenamen van 2 dB worden geconstateerd, moeten geluidbeperkende maatregelen worden getroffen zoals bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid. Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van het wegverkeerslawaai op een aantal woningen een geluidstoename ten opzichte van de huidige situatie is geconstateerd van ten hoogste 2 dB. Door voor het deel Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit een maximum snelheid van 30 km/u in te voeren, kunnen de geluidstoenamen nagenoeg worden opgeheven. Op 22 december 2021 heeft de raad ingestemd met de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30km/u in de stad'. De beleidsnota houdt in dat voor veel gebiedsontsluitingswegen de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u gaat (GOW30). Het gaat om wegen met relatief veel autoverkeer waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie prioriteit krijgt boven de verkeersfunctie. Voor de Burgemeester Röellstraat betekent dit dat het deel tussen Dr. H. Colijnstraat tot en met het circuit van 50 km/u naar 30 km/u gaat met behoud van 50 km/u voor de tram. Dit nieuwe beleid is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Hierdoor worden tevens de geluidstoenamen opgeheven.
6	Graag zou ik willen reageren op de nota van uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat. Ik zie dat een van de uitgangspunten is dat de doorstroming van het verkeer gelijk blijft. Ben benieuwd waarom er niet op verbetering wordt ingezet vanwege de grote hoeveelheid verkeersdeelnemers, met name auto's, en gevaarlijke	In de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp (hoofdstuk 7) wordt rekening gehouden met de toekomstige verkeerssituatie en ook ingezet op verbetering van de doorstroming. Uitgangspunt voor het gemotoriseerd verkeer is de verkeersprognose 2040 (VRA model) conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West. De herinrichting dient ook voor het openbaar vervoer te zorgen voor verbetering van de doorstroming evenals voor fietsers.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	kruispunten in dit gebied. En naar verwachting enkel zal toenemen met de jaren door o.a. woningbouw. Tevens zijn veel straten zoals de Nicolaas Ruychaverstraat niet ingericht voor twee richtingsverkeer wat zorgt voor opstoppingen en gevaarlijke verkeerssituaties. Is er bijvoorbeeld gekeken naar de mogelijkheid om ondergrondse doorgang voor fietsers, voetgangers en mss tram / metro mogelijk te maken? Of andere manieren voor verkeersverbetering? Alvast dank voor een reactie.	In de nota van uitgangspunten zijn in de probleemanalyse (hoofdstuk 4) een aantal specifieke aandachtspunten ten aanzien van de verkeersveiligheid benoemd: de kruising met de Burgemeester van Leeuwenlaan, de westzijde van het Röellcircuit en de voetgangersoversteek bij metrohalte Jan van Galenstraat. Bij de verdere uitwerking tot een definitief inrichtingsplan zal daarom extra aandacht worden besteed aan het veiliger maken van deze punten, in overleg met de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) en conform de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Op basis van verkeerscijfers zal worden bepaald welke maatregelen mogelijk zijn en of het noodzakelijk is verkeersregelinstallaties toe te passen. Naast bovengenoemde locaties is het doel ook de verkeersveiligheid te verbeteren van de andere oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers. Gezien de hoge kosten, de benodigde ruimte en sociale veiligheid zijn ondergrondse doorgangen voor fietsers en voetgangers niet nader onderzocht.
7	Als bewoner van het woongebied waar onderzocht wordt naar de noodzaak van het verleggen van de trambaan, en mogelijk (variant 2) het tram- en autoverkeer zich met 7 meters zal verplaatsen naar het zuidelijk woongebied van de Burgemeester Röellstraat (visuele weergave op pagina 42 van de nota), ben ik benieuwd hoe het projectteam/de gemeente rekening heeft proberen te houden met de bewoners (huurders van Ymere) ten zuiden van dit deelgebied (vanaf het kruispunt tot de rotonde) Zou ik van jou de volledige notulen (van de overleggen) mogen ontvangen met betrekking tot dit onderdeel (variant 2) van het plan? De visie van het projectteam/de gemeente m.b.t. de invloed op de leefbaarheid van de bewoners ten zuiden van het deelgebied komt niet ter sprake in de nota, dit moet echter wel zijn besproken tijdens de	Allereerst dank dat u ook positieve dingen ziet in de plannen. Omdat in deel B de trambaan en rijbanen verlegd worden, is onderzoek nodig naar de verandering in geluidbelasting op de gevels van de woningbouw langs de zuidzijde en de nieuwbouw langs de noordzijde. In het onderzoek is nagegaan of, en zo ja, bij welke woningen als gevolg van de herprofilering geluidstoenamen van 2 dB of meer optreden. Indien geluidstoenamen van 2 dB worden geconstateerd, moeten geluidbeperkende maatregelen worden getroffen zoals bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid. Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van het wegverkeerslawaai op een aantal woningen een geluidstoename ten opzichte van de huidige situatie is geconstateerd van ten hoogste 2 dB. Door voor het deel Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit een maximum snelheid van 30

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	overleggen. **Aanvulling**: Hartelijk dank voor je reactie! Voordat ik antwoord geef op je vraag, wil ik aangeven dat ik me 100% kan vinden in de modificaties die het projectteam wil aanbrengen aan de Burg. Röellstraat als alles rondom de stadslaan uitgezonderd wordt van de beoordeling. Ben zelf ook niet van de suprise parties dus de slinger mag eruit. ;) Oke, de vraag/zorg zit 'm dus met name in de afname van de leefbaarheid voor de (huidige) bewoners ten zuiden van het onderdeel v/d straat bij toepassing van variant 2 (doordat het tram- en autoverkeer zich dus stalkerig met 7 meters nadert). Leefbaarheid die plaats moet maken voor de (toekomstige) bewoners en ruimtelijke ontwikkeling ten noorden (uit de nota blijkt dus dat Rochdales Van Deysselbuurt meer prioriteit heeft dan Ymere's Descartesbuurt bij het projectteam). Een 'Wilt u (noorden) zitten, ik (zuiden) kan staan'-situatie dient zich daarmee aan, een situatie die geïnitieerd wordt door een derde (de gemeente) en waar de plaatsmakende zich maar uit een soort sociale angst / schaamte aan moet schikken terwijl het liever een Berlijnse muur ziet ter plaatse van de huidige verkeersgrenzen. Uiteraard zijn de benadeelde bewoners niet uit op een discussie maar moet het e.e.a. toch ook niet zomaar gerelativeerd worden. Om het niet langdradig te maken (my bad), wil ik slechts één voorbeeldje noemen van de 1001. Een onderdeel van de leefbaarheid betreft de toe te nemen geluidsoverlast. Het projectteam heeft vast akoestisch onderzoek laten verrichten en daaruit wellicht geconcludeerd dat de geluidsnormen niet overschreden worden (theorie). Neemt echter niet weg dat er een Flinke Toename zal zijn van geluidsoverlast die er nu al is (praktijk). Er staat	km/u in te voeren, kunnen de geluidstoenamen nagenoeg worden opgeheven. Op 22 december 2021 heeft de raad ingestemd met de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30km/u in de stad'. De beleidsnota houdt in dat voor veel gebiedsontsluitingswegen de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u gaat (GOW30). Het gaat om wegen met relatief veel autoverkeer waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie prioriteit krijgt boven de verkeersfunctie. Voor de Burgemeester Röellstraat betekent dit dat het deel tussen Dr. H. Colijnstraat tot en met het circuit van 50 km/u naar 30 km/u gaat met behoud van 50 km/u voor de tram. Dit nieuwe beleid is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Hierdoor worden tevens de geluidstoenamen opgeheven. U heeft een vraag gesteld over de buitenisolatie aan de gevel. De gemeente gaat hier niet over. Dit is aan de eigenaar van de panden (Ymere). We hebben contact opgenomen met Ymere en vernomen dat hun renovatieplan is afgerond en is besproken met bewoners en is goedgekeurd door meer dan 70% van de bewoners. Het renovatieplan staat dus niet ter discussie. Bij het invoeren van een maximum snelheid voor het autoverkeer van 30 km/u zal het verleggen van de trambaan en de weg niet leiden tot hogere geluidsbelasting op de gevels. Ymere hoeft daarom geen extra maatregelen op te nemen in het vastgestelde renovatieplan. Voor het renovatieplan moet nog wel een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	momenteel een hoekwoning leeg aan de Hegelhof. Misschien een idee om die op een vrije (maar drukke) zaterdag met het gehele projectteam in stilte te bewonen, daarbij rekening houdend met de uiteindelijke uitvoering van variant 2? Daarna kan er gekeken worden wat er met het akoestisch onderzoek gedaan kan worden. Enkeltje prullenbak? Maar goed, hoe zou de gemeente bereid kunnen zijn om de bewoners ten zuiden te compenseren bij afzien van enig inspraak, bezwaar of rechtsgang? De bewonerscommissie van de Descartesbuurt heeft een obsessieve drang voor buitengevelisolatie en -modernisatie (om er straks ook een beetje goed uit te zien tussen alle nieuwbouw) maar woco Ymere geeft niet thuis vanwege een beperkt budget (en wellicht gunt de gemeente Ymere die paar centimeters ook niet). De verhuurderheffing knijpt al het sap uit Ymere dat voor ons bedoeld is. Ymere is zo arm, laatst gingen Jehova Getuigen langs bij het hoofdkantoor om te vertellen over Het Laatste Avondmaal en Ymere dacht dat de voedselbonnen op waren. Ymere is zo arm, als het met één schoen over straat zou lopen en mensen het zouden vragen of het een schoen kwijt is, het zou antwoorden dat het juist één schoen gevonden heeft, :(. Bij de gemeente Amsterdam is de situatie tegengesteld; die is zo rijk als het water diep is. Ik heb het laatste jaarverslag gecheckt en de gemeente heeft zoveel geld, als het een broek zou dragen, zou deze naar de grond zakken van al het geld dat normaliter bij afloop v/h boekjaar overblijft in hun broekzak. Zou je hierover ajb contact willen leggen (fwd'tje?) met de juiste personen binnen de organisatie? Uiteindelijk wordt al het geld dat blijft liggen gepompt in allerlei last minute projectjes die dienen als sluitpost om de gemeentelijke financiën op een break-evenpunt te krijgen dus bij dezen het verzoek: neem als rijkerd je verantwoordelijkheid en steun de armen. Aalmoezen geven verarmt men niet. Wil je Bouke vertellen dat ik het op prijs stel dat hij mij telefonisch te woord wil staan? Het aanbod moet ik afslaan, ik ben namelijk doof. En dat	

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	is ook het meest ironische aan mijn beklag. De regiomanager van Ymere bij de naam van Marjolein Cazemier is degene die als professional verantwoordelijk is voor dit soort zaken en het contact met externe partijen. Wellicht kan hij Ymere bellen op hun algemene nummer en vragen naar haar? Ik ken haar niet maar zij kan vast ook met militaire precisie vertellen hoeveel meerkosten er gemaakt moeten worden als Ymere hun renovatieplan voor de Descartesbuurt op enkele punten aanpast n.a.v. het voornemen van de gemeente om de Burg. Röellstraat aan te pakken. Ook daarover kan dus contact gelegd worden met haar. Alvast bedankt voor je medewerking! **Aanvulling 2**: Mijn zienswijze richt zich op de trambaanverschuiving (deel B) van de voorgenomen transformatie waarbij de bewoners ten zuiden van de straat (Descartesbuurt) benadeeld worden. De transformatie wordt er één van hetzelfde gehalte als alle andere gemeentelijke projectjes: vol goede intenties en proberen verleidelijk te zijn. Voor de schetsen in relatie tot de Descartesbuurt: zie 6.8 (p 40 t/m 43) van de nota. Ongeacht de inspraak, zal variant 2 uiteindelijk zijn doorgang vinden en dat houdt in dat het auto- en tramverkeer zich met 7 meters zal verplaatsen naar het zuiden richting de Descartesbuurt. Het architecturale geweld dringt zich daarmee tegen de gevels van de Hof van Descartes op. Zelden heb ik schetsen gezien die zo weinig liefde voor ruimtelijke ontwikkeling uitstralen. Opvallend daarbij is dat over het gehele traject van het Lambertus Zijlplein tot aan de Jan van Galenstraat, telkens de voordelen aan beide weerszijden van de straat worden benoemd waar dat bij de Descartesbuurt niet het geval is. En dat zwijgen spreekt boekdelen; de gemeente wil het er niet over hebben. Er zal sprake zijn van: een aanzienlijke (toename van) geluidsoverlast, luchtvervuiling door 'dichter' verkeer (je snakt naar zuurstof? hier heb je	

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	wat uitlaatgassen), vuil, stof, trillingen (daar zorgen de trams nu al voor), andere verkeershinder of -onveiligheid, of een opeenstapeling hiervan, en daarmee komt de leefbaarheid voor de bewoners van de Descartesbuurt serieus in het gedrang.	
8	Betreft: Zienswijze Nota van uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat; aandringen op grondige aanpak van verkeersdrukte en verbetering luchtkwaliteit rondom Röellcircuit Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot de Nota van uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat. Uit de Nota wordt duidelijk dat het Burgemeester Röellcircuit (in de nota van uitgangspunten genoemd deel C) geen onderdeel uitmaakt van de beoogde transformatie. Wij zijn van mening dat een goede transformatie van het gebied echter ondenkbaar is zonder dit verkeersknelpunt aan te pakken. Met de huidige indeling van de rotonde is er een zeer slechte afwikkeling van verkeer vanaf de A10 richting Geuzenveld evenals vanaf de zuidzijde (aansluiting van President Allendelaan naar Slotermeerlaan). Gedurende grote delen van de dag is er een sterke mate van filevorming, waarvan vaststaat dat dit zeer nadelig is voor de luchtkwaliteit. Volgens de Kerncijfers Wijken en Buurten van het CBS bevinden Slotermeer-Zuidwest en Geuzenveld zich onder de buurten in Amsterdam met de hoogste autodichtheid. Precies deze buurten worden ontsloten door de Burgemeester Röellstraat. Met de komst van 1.600 extra woningen in de omgeving van de Burgemeester Röellstraat zal, zonder het treffen van passende maatregelen, filevorming onvermijdelijk toenemen, met een onacceptabel nadelig effect op de luchtkwaliteit en toename van geluidsoverlast tot gevolg. Uit het verslag in de Nota van de virtuele wandeling van 3 oktober 2020	Het klopt dat het Burgemeester Röellcircuit zoveel mogelijk zal worden gehandhaafd en daarmee grotendeels buiten de scope van dit project valt. Reden hiervoor is dat het circuit onlangs opnieuw is ingericht, mede vanwege de komst van de Westtangent. In de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp (hoofdstuk 7) is opgenomen dat het uitgangspunt voor het gemotoriseerd verkeer de verkeersprognose 2040 (VRA model) is conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Belangrijk hierbij is of er een 'knip' wordt gemaakt bij Meer en Vaart, wat het uitgangspunt is in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Indien inderdaad een 'knip' gemaakt gaat worden bij Meer en Vaart zal in het kader van de uitvoering van het Mobiliteitsplan ook het Burgemeester Röellcircuit worden aangepakt om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat) wordt uitgegaan van de verkeersprognose 2040 conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	blijkt dat verschillende bewoners hun zorgen uitten over toenemende verkeersdrukte en filevorming bij de rotonde. Het is bijzonder teleurstellend dat in het antwoord van de gemeente alleen gesproken wordt in algemeenheden en de problemen bij de rotonde niet aan bod komen: "*Het doel van de herinrichting is niet om het autoverkeer te verminderen, aangezien dan het risico op sluipverkeer door de buurten toeneemt. Wat wel kan is het verkeer beter te faciliteren en de kwaliteit en uitstraling van de straat te verbeteren. Bijvoorbeeld door het verwijderen van de ongebruikte busbanen. Ook worden de kruispunten bij een smaller profiel overzichtelijker en makkelijker om over te steken.*" Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, het ontwerp van het Burgemeester Röellcircuit een belangrijk onderdeel uit te laten maken van de uitwerking van het plan. Verder vertrouwen wij erop dat de gemeente daarbij al in een vroeg stadium een verkeersstudie (met oog voor verkeerscongestie) en onderzoek luchtkwaliteit uitvoert en het ontwerp hierop afstemt. Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
9	Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de Nota van uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat. Uit de Nota wordt duidelijk dat het Burgemeester Röellcircuit (de rotonde) geen onderdeel uitmaakt van het project. In mijn ogen is een goede transformatie van het gebied echter ondenkbaar zonder dit verkeersknelpunt aan te pakken. Met de huidige indeling van de rotonde is er een zeer slechte afwikkeling van verkeer vanaf de A10 en de zuidzijde (Slotermeerlaan). Gedurende grote delen van de dag is er een sterke mate van filevorming, waarvan vaststaat is dat het zeer nadelig is voor de luchtkwaliteit. Vanuit mijn werkplek aan de Dom H. van der Laanstraat keek ik het afgelopen	Het klopt dat het Burgemeester Röellcircuit zoveel mogelijk zal worden gehandhaafd en daarmee grotendeels buiten de scope van dit project valt. Reden hiervoor is dat het circuit onlangs opnieuw is ingericht, mede vanwege de komst van de Westtangent. In de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp (hoofdstuk 7) is opgenomen dat het uitgangspunt voor het gemotoriseerd verkeer de verkeersprognose 2040 (VRA model) is conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Belangrijk hierbij is of er een 'knip' wordt gemaakt bij Meer en Vaart, wat het uitgangspunt is in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Indien inderdaad een 'knip' gemaakt gaat worden bij Meer en Vaart zal in het kader van de uitvoering van het Mobiliteitsplan ook het Burgemeester

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	Coronajaar dagelijks uit op het stagnerende verkeer op de Burgemeester Röellstraat. Volgens de NSL Monitoringstool is de luchtkwaliteit in Amsterdam en ook in deze straat niet goed. Ter plaatse van de monitoringspunten ter hoogte van de Dom H. van der Laanstraat overschrijdt de concentratie fijn stof namelijk de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie voor PM2,5. Het valt bovendien op dat in de Monitoringstool niet is gerekend is met verkeerscongestie op het wegdeel voor onze woning, waardoor de concentraties zelfs onderschat worden. Met de komst van 1.600 extra woningen in de straat zal, zonder het treffen van maatregelen, filevorming naar mijn mening onvermijdelijk toenemen, met een onacceptabel nadelig effect op de luchtkwaliteit. Uit het verslag in de Nota van de virtuele wandeling van 3 oktober 2020 blijkt dat verschillende bewoners hun zorgen uitten over toenemende verkeersdrukte en filevorming bij de rotonde. Ik vind het een gemiste kans dat in het antwoord van de gemeente alleen gesproken wordt in algemeenheden en de problemen bij de rotonde niet aan bod komen: "*Het doel van de herinrichting is niet om het autoverkeer te verminderen, aangezien dan het risico op sluipverkeer door de buurten toeneemt. Wat wel kan is het verkeer beter te faciliteren en de kwaliteit en uitstraling van de straat te verbeteren. Bijvoorbeeld door het verwijderen van de ongebruikte busbanen. Ook worden de kruispunten bij een smaller profiel overzichtelijker en makkelijker om over te steken.*" Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, het ontwerp van het Burgemeester Röellcircuit een belangrijk onderdeel uit te laten maken van de uitwerking van het plan. Verder vertrouw ik erop dat de gemeente daarbij al in vroeg stadium een verkeersstudie (met oog voor verkeerscongestie) en onderzoek luchtkwaliteit uitvoert en het ontwerp hierop afstemt.	Röellcircuit worden aangepakt om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat) wordt uitgegaan van de verkeersprognose 2040 conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
10	Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de Nota van uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat. Uit de Nota wordt duidelijk dat het Burgemeester Röellcircuit (de rotonde) en de Slotermeerlaan en Allendelaan geen onderdeel uitmaakt van het project (zie het geel gearceerde gebied in de kaart)  In mijn ogen is een goede transformatie van het gebied echter ondenkbaar zonder deze verkeersknelpunten aan te pakken. Met de huidige indeling van de rotonde is er een zeer slechte afwikkeling van verkeer vanaf de A10 en de zuidzijde (Slotermeerlaan). Gedurende grote delen van de dag is er een sterke mate van filevorming, waarvan vaststaat is dat het zeer nadelig is voor de luchtkwaliteit en het geluid (zie https://www.atlasleefomgeving.nl/check-je-plek).	Het klopt dat het Burgemeester Röellcircuit zoveel mogelijk zal worden gehandhaafd en daarmee grotendeels buiten de scope van dit project valt. Reden hiervoor is dat het circuit onlangs opnieuw is ingericht, mede vanwege de komst van de Westtangent. In de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp (hoofdstuk 7) is opgenomen dat het uitgangspunt voor het gemotoriseerd verkeer de verkeersprognose 2040 (VRA model) is conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Belangrijk hierbij is of er een 'knip' wordt gemaakt bij Meer en Vaart, wat het uitgangspunt is in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Indien inderdaad een 'knip' gemaakt gaat worden bij Meer en Vaart zal in het kader van de uitvoering van het Mobiliteitsplan ook het Burgemeester Röellcircuit worden aangepakt om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat) wordt uitgegaan van de verkeersprognose 2040 conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	 Doel van het plan is om extra woningen en bedrijvigheid te creëren. Zonder het treffen van maatregelen, zal de filevorming en het aantal vervoersbewegingen onvermijdelijk toenemen, met een onacceptabel nadelig effect op de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Uit het verslag in de Nota van de virtuele wandeling van 3 oktober 2020 blijkt dat verschillende bewoners hun zorgen uitten over toenemende verkeersdrukte en filevorming bij de rotonde. Ik verzoek u het ontwerp van het Burgemeester Röellcircuit en de Slotermeerlaan een belangrijk onderdeel uit te laten maken van de uitwerking van het plan. Verder vertrouw ik erop dat de gemeente daarbij al in vroeg stadium een verkeersstudie (met oog voor verkeerscongestie) en onderzoek luchtkwaliteit en geluidshinder uitvoert en het ontwerp zo aanpast dat de luchtkwaliteit verbetert en de geluidshinder afneemt. Bijvoorbeeld door de Slotermeerlaan richting Osdorp één	

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	richtingsverkeer te maken en een afzonderlijke busbaan te maken. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
11	Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de Nota van uitgangspunten Transformatie Burgemeester Röellstraat. Uit de Nota wordt duidelijk dat het Burgemeester Röellcircuit (de rotonde) geen onderdeel uitmaakt van het project. In mijn ogen is een goede transformatie van het gebied echter ondenkbaar zonder dit verkeersknelpunt aan te pakken. Met de huidige indeling van de rotonde is er een zeer slechte afwikkeling van verkeer vanaf de A10 en de zuidzijde (Slotermeerlaan). Gedurende grote delen van de dag is er een sterke mate van filevorming, waarvan vaststaat is dat het zeer nadelig is voor de luchtkwaliteit. Vanuit mijn woning in de Krophollerstraat zie ik, zodra ik mijn voordeur uitstap, dagelijks het stagnerende verkeer op de Burgemeester Röellstraat staan. Volgens de NSL Monitoringstool is de luchtkwaliteit in Amsterdam en ook in deze straat niet goed. Ter plaatse van de monitoringspunten ter hoogte van de Dom H. van der Laanstraat overschrijdt de concentratie fijn stof namelijk de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie voor PM2,5. Het valt bovendien op dat in de Monitoringstool niet is gerekend is met verkeerscongestie op het wegdeel voor onze buurt, waardoor de concentraties zelfs onderschat worden. Met de komst van 1.600 extra woningen in de straat zal, zonder het treffen van maatregelen, filevorming naar mijn mening onvermijdelijk toenemen, met een onacceptabel nadelig effect op de luchtkwaliteit. Uit het verslag in de Nota van de virtuele wandeling van 3 oktober 2020 blijkt dat verschillende bewoners hun zorgen uitten over toenemende verkeersdrukte en filevorming bij de rotonde. Ik vind het een gemiste	Het klopt dat het Burgemeester Röellcircuit zoveel mogelijk zal worden gehandhaafd en daarmee grotendeels buiten de scope van dit project valt. Reden hiervoor is dat het circuit onlangs opnieuw is ingericht, mede vanwege de komst van de Westtangent. In de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp (hoofdstuk 7) is opgenomen dat het uitgangspunt voor het gemotoriseerd verkeer de verkeersprognose 2040 (VRA model) is conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Belangrijk hierbij is of er een 'knip' wordt gemaakt bij Meer en Vaart, wat het uitgangspunt is in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Indien inderdaad een 'knip' gemaakt gaat worden bij Meer en Vaart zal in het kader van de uitvoering van het Mobiliteitsplan ook het Burgemeester Röellcircuit worden aangepakt om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat) wordt uitgegaan van de verkeersprognose 2040 conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	kans dat in het antwoord van de gemeente alleen gesproken wordt in algemeenheden en de problemen bij de rotonde niet aan bod komen: *"Het doel van de herinrichting is niet om het autoverkeer te verminderen, aangezien dan het risico op sluipverkeer door de buurten toeneemt. Wat wel kan is het verkeer beter te faciliteren en de kwaliteit en uitstraling van de straat te verbeteren. Bijvoorbeeld door het verwijderen van de ongebruikte busbanen. Ook worden de kruispunten bij een smaller profiel overzichtelijker en makkelijker om over te steken."* Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, het ontwerp van het Burgemeester Röellcircuit een belangrijk onderdeel uit te laten maken van de uitwerking van het plan. Verder vertrouw ik erop dat de gemeente daarbij al in vroeg stadium een verkeersstudie (met oog voor verkeerscongestie) en onderzoek luchtkwaliteit uitvoert en het ontwerp hierop afstemt. Tenslotte vraag ik nog aandacht voor het volgende: In de nota van uitgangspunten wordt aangegeven dat o.a. i.v.m. sociale veiligheid het zicht op het fietspad langs de Röellstraat vanuit de omliggende bebouwing goed open gehouden moet worden. Ook nu worden de bosjes Dom van der Laanstraat naast het fietspad van de Röellstraat laag gehouden. Wij wonen vlak achter de onderdoorgang Krophollerstraat /Dom van der Laanstraat. De Röellstraat loopt ter hoogte van deze onderdoorgang omhoog naar de brug. Auto's geven juist hier gas op de helling naar de brug. Zodra wij onze voordeur opendoen (maar ook boven in de slaapkamers met raam open), horen we continue het lawaai van de optrekkende auto's op de Röellstraat en kijken we uit op de omhoog rijdende auto's richting brug. Juist op deze plek worden de bosjes extra laag gehouden (lager dan op andere plekken langs de Dom van der Laanstraat). Is het niet mogelijk ter hoogte van in ieder geval de poort Krophollerstraat /Dom van der Laanstraat (en mogelijk ook de poort Vegterstraat /Dom van der Laanstraat, alhoewel daar geen helling	De ambitie is om de Burgemeester Röellstraat om te vormen tot een aantrekkelijke stadslaan waardoor de uitstraling, (sociale) veiligheid, verblijfskwaliteit en aansluiting op de omliggende buurten verbetert. Het aanbrengen van geluidsschermen o.i.d. zal de Burgemeester Röellstraat juist afschermen van de omliggende buurten. Bij de verdere uitwerking van de uitgangspunten tot een definitief inrichtingsplan voor deel D (Burgemeester Röellcircuit tot rijweg viaduct Burgemeester Van der Pollstraat) zullen we nog goed naar de beplanting kijken.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	is) een stukje (al dan niet doorzichtig) geluidscherm te plaatsen om het autolawaai uit de Krophollerstraat en Vegterstraat te weren en zo de achterliggende woonbuurt meer tegen verkeerslawaai te beschermen? Is het ook niet mogelijk ter hoogte van de poort Krophollerstraat/Dom van der Laanstraat bosjes te planten en in ieder geval zo hoog te laten dat er vanuit de Krophollerstraat niet continue op de rijdende /stilstaande auto's van de Röellstraat gekeken wordt. Vanuit de woningen in het poortgebouw Dom van der Laanstraat kijkt men gemakkelijk over deze bosjes heen en bovendien gaat het maar om een klein stukje, daarna loopt het fietspad open en goed zichtbaar over de brug. Dit zal weinig afbreuk doen aan de sociale veiligheid op het totale fietspad. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	
12	Bij deze wil ik reageren op de nota Burgemeester Röellstraat. Helaas ben ik niet eens met hoe deze nota tot stand is gekomen. Zonder buurtbewoner erbij te betrekken, dit is ondemocratisch vind ik. Er wordt absoluut niet geluisterd naar de buurtbewoners. 7 verdiepingen vind ik niet kunnen dan verliest de buurt haar uitstraling van licht, lucht en zon. En veel groen wordt verwijdert voor dit mega project. Ik stem hier tegen.	Uw reactie richt zich op de hoogte van de geplande nieuwbouw langs de noordzijde van de Burgemeester Röellstraat. De nota van uitgangspunten gaat alleen over de openbare ruimte en dus niet over de geplande nieuwbouw. Uitgangspunten met betrekking tot de geplande nieuwbouw zijn en worden opgenomen in de verbeterplannen die worden gemaakt voor de Lodewijk van Deysselbuurt, de Dichtersbuurt en de Couperusbuurt. Hiervoor vinden uitgebreide participatietrajecten plaats met bewoners en andere betrokkenen.
13	Wij van de bewonerscommissie en ik als voorzitter en tevens bewoner van het Descartes Buurt dienen hierbij onze zienswijze in op de nota ''Transformatie Burgemeester Röellstraat''. Wij hebben kennis genomen van deze conceptnota. In het kader van onder anderen het oplossen van de woningnood door meer woningen te gaan bouwen heeft Amsterdam gekozen voor het verdichten daar waar zich kansen voor doen. Mede hierdoor is besloten om de Burgemeester Röellstraat aan te pakken zodat er meer ruimte	Omdat in deel B de trambaan en rijbanen verlegd worden, is onderzoek nodig naar de verandering in geluidbelasting op de gevels van de woningbouw langs de zuidzijde en de nieuwbouw langs de noordzijde. In het onderzoek is nagegaan of, en zo ja, bij welke woningen als gevolg van de herprofilering geluidstoenamen van 2 dB of meer optreden. Indien geluidstoenamen van 2 dB worden geconstateerd, moeten geluidbeperkende maatregelen worden getroffen zoals bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	ontstaat voor hoogbouw en dus meer woningen gecreëerd worden dan nu het geval is, namelijk 1600 woningen. De Gemeente verpakt dit project als een cadeau voor de bewoners. Namelijk het zegt dat de straat een Stadslaan moet worden en ''hiermee verbetert niet alleen de uitstraling, (sociale) veiligheid en verblijfskwaliteit, maar ontstaat ook ruimte om ca 1.600 woningen toe te voegen''. Wij zijn van mening dat de veiligheid, maar ook de verblijfskwaliteit niet voor iedereen zal verbeteren. Met name het woongenot voor de bewoners grenzend aan de nieuwe stadslaan aan de zuidkant, namelijk het hof van Descartes, plangebied B, zal afnemen. Bij de totstandkoming van de nota ''Transformatie Burgemeester Röellstraat'' zijn meerdere partijen betrokken geweest waaronder de woningbouwcorporaties van woningen in het gebied. Het valt ons echter op dat de nota nadruk legt op de gebieden waar de nieuwe woningen komen en daarmee ook de woningbouwcorporties die hierbij betrokken zijn. In de nota spreekt men alleen maar over de nieuwbouw en de voor- en nadelen van variant 1 en 2 voor dat deel van het gebied. Nergens worden de voor- nadelen besproken van variant 1 en 2 voor de bewoners aan de zuidkant. Op geen enkele manier doet deze nota recht aan een balans waarbij zowel bewoners van beide kanten een leefbare woonomgeving krijgen. In de conceptnota worden de randvoorwaarden genoemd waar de herinrichting van Burgemeester Röellstraat aan dient te voldoen. Echter wordt in dit deel nergens gesproken over de impact van de herinrichting op de bestaande bouw aan de zuidkant? Hoe zit het met de geluidsoverlast en luchtkwaliteit en wat is daarvan de impact bij variant 1 en 2 op de bestaande woningen aan de zuidkant? Is er onderzoek verricht naar de te verwachte geluidsoverlast en luchtvervuiling en de impact hiervan op de woningen aan de zuid zijde? Wij als bewonerscommissie zijn nauw betrokken geweest bij de renovatieplannen van Ymere aan de zuidkant van gebied . Meerdere malen hebben we aangegeven bij Ymere om buitenisolatie te doen om zo	Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van het wegverkeerslawaai op een aantal woningen een geluidstoename ten opzichte van de huidige situatie is geconstateerd van ten hoogste 2 dB. Door voor het deel Dr. H. Colijnstraat tot Burgemeester Röellcircuit een maximum snelheid van 30 km/u in te voeren, kunnen de geluidstoenamen nagenoeg worden opgeheven. Op 22 december 2021 heeft de raad ingestemd met de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30km/u in de stad'. De beleidsnota houdt in dat voor veel gebiedsontsluitingswegen de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u gaat (GOW30). Het gaat om wegen met relatief veel autoverkeer waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie prioriteit krijgt boven de verkeersfunctie. Voor de Burgemeester Röellstraat betekent dit dat het deel tussen Dr. H. Colijnstraat tot en met het circuit van 50 km/u naar 30 km/u gaat met behoud van 50 km/u voor de tram. Dit nieuwe beleid is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Hierdoor worden tevens de geluidstoenamen opgeheven. U stelt voor om de woningen van Ymere vanuit de buitenkant te isoleren en dat de gemeente Amsterdam Ymere compenseert voor het verschil tussen de huidige begrootte kosten voor binnenisolatie en de begrootte kosten voor buitenisolatie. We hebben contact opgenomen met Ymere en vernomen dat het renovatieplan is afgerond en is besproken met bewoners en is goedgekeurd door meer dan 70% van de bewoners. Het renovatieplan staat dus niet ter discussie. Bij het invoeren van een maximum snelheid voor het autoverkeer van 30 km/u zal het verleggen van de trambaan en de weg niet leiden tot hogere geluidsbelasting op de gevels. Ymere hoeft daarom geen extra maatregelen op te nemen in het vastgestelde renovatieplan. Voor het renovatieplan moet nog wel een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	geluidsoverlast van het verkeer weg te nemen, aangezien deze via trillingen door de muur verplaatst worden naar fysieke woonruimte. Ook hebben wij Ymere gewezen op het feit dat de komst van een nieuwe stadslaan meer geluidsoverlast met zich mee gaat brengen en dus een goede reden is om buitenisolatie te doen. Echter heeft Ymere aangegeven dit niet te kunnen betalen. Bovendien gaf Ymere aan weinig betrokken te zijn bij de plannen rondom Burgemeester Röellstraat. Ymere heeft gekozen voor warmte isolatie aan de binnenkant van de woningen en geluidsisolatie aan het plafond. Echter deze maatregelen zullen de verwachte toename in geluidsoverlast niet doen afnemen. Bovendien worden de bewoners in zomer extra belast met dit geluidsoverlast wanneer de deuren en ramen openstaan. Als we naar de huidige plan kijken zien we een toename van autoverkeer vanwege toename aantal bewoners en daarbij samenhangend de bezoekers, toename vrachtverkeer vanwege de komst van winkels onder de woningen die bevoorraad moeten worden, huisartsenpraktijk en kinderdagopvang zorgen tevens ook voor meer verkeer. De doorstroming zal nog meer verslechteren door de laad en lospunten bij het langsparkeren. Verder wil de Gemeente de OV verbinding van tram 13 optimaliseren om zo in de OV behoefte van de nieuwe bewoners te voorzien door de gemiddelde snelheid van het OV met 10% te verhogen, het tramverkeer zal daardoor meer geluidsoverlast gaan geven. Eventuele plannen om meer trams te laten rijden zal ook tot meer geluidsoverlast leiden. De bewoners hebben in hun huidige situatie al last van het verkeer. De tramverkeer en autoverkeer zorgt ervoor dat bewoners geluidshinder hebben binnen hun woning. In de zomer is deze geluidshinder nog erger te noemen omdat de ramen openstaan. Door slechte isolatie van de woningen ondervinden de bewoners geluidshinder. In het woon-en wens onderzoek uitgevoerd in 2017 door Ymere kwam dit ook als probleem naar voren. Naast geluidsoverlast is te verwachten dat de luchtkwaliteit af zal nemen. De huidige aantal bomen in gebied B zijn van klein formaat vergeleken	U stelt verder voor om extra bomen te plaatsen in verband met het verbeteren van de luchtkwaliteit. Inmiddels is op basis van de nota van uitgangspunten onderzocht waar en hoeveel bomen verplaatst moeten worden en waar en hoeveel extra bomen geplaatst kunnen worden. Over de hele Burgemeester Röellstraat lijkt ruimte te zijn voor het bijplaatsen van circa 80 bomen. De gemeente gaat niet over het plaatsen van extra bomen in de gemeenschappelijke tuinen van Ymere.

Volgnr.	Reactie:	Antwoord:
	met de reuze bomen van voor 2006. De vraag is of deze bomen de te verwachten luchtvervuiling en CO_2 uitstoot door toegenomen verkeer kunnen compenseren. Daarnaast zijn het met name de bewoners aan de zuidkant die bij variant 2 het meeste te maken zullen krijgen met de verslechterde luchtkwaliteit. Nergens in de conceptnota wordt hierover gesproken. Wij van de bewonerscommissie en ik als bewoner en voorzitter van deze commissie doe het volgende voorstel: - Ten aanzien van geluidsoverlast waar bewoners aan de zuidkant mee te maken gaan krijgen i.t.t. de nieuwbouw aan de noordkant, stellen wij voor om de woningen van Ymere vanuit de buitenkant te isoleren. De Gemeente Amsterdam compenseert Ymere voor het verschil tussen de huidige begrote kosten voor binnenisolatie en de begrote kosten voor buitenisolatie. Zodoende is Ymere instaat om haar begroting sluitend te krijgen en kan de buitenisolatie worden gerealiseerd. Bovendien zal de buitenisolatie de uitstraling van het gehele vernieuwingsgebied ten goede komen en zal de toekomstige Stadslaan een aanwinst zijn voor Nieuw-West en haar bezoekers en het winkelend publiek. - Ten aanzien van de luchtkwaliteit stellen wij voor om extra bomen te plaatsen op dezelfde locatie waar nu de bomen staan. Ook kunnen er extra bomen worden geplaatst in de gemeenschappelijk tuinen van Ymere. Zodoende vangt men het probleem op van de luchtvervuiling die door toenemende verkeersdrukte zal gaan ontstaan. Hopend u op deze wijze geïnformeerd te hebben over onze standpunt als bewoners van he Hof van Descartes.	