

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van het Actieplan Geluid 2025-2029 Aalsmeer

Zaaknummer: Z24-112466 D25-284532

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer; besluit vast te stellen het:

Actieplan Geluid 2025-2029 Aalsmeer

Toelichting

Het actieplan geluid en de hierin verwerkte nota van beantwoording zijn vastgesteld, hetgeen betekent dat:

- a. Voor de komende jaren prioriteit gelegd wordt bij het treffen van bronmaatregelen om de geluidshinder terug te dringen van wegverkeer in woongebieden waar de geluidbelasting hoger is dan 62 dB;
- b. Voor een drietal knelpuntgebieden nadere bronmaatregelen (snelheidsverlaging of geluidsreducerend asfalt) wordt onderzocht en uitgevoerd.

Bijlage 1: Actieplan Geluid 2025-2029 Aalsmeer

Aldus vastgesteld in de vergadering van 26 augustus 2025.

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Bijlage 1 Actieplan Geluid 2025-2029 Aalsmeer

RAPPORT

Actieplan geluid gemeente Aalsmeer 2025 t/m 2029

Klant: Gemeente Aalsmeer

Referentie: BJ8629-101-100-RP-250401d

Status: Definitief/1.0

Datum: 24 juli 2025



Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden vervaardigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Samenvatting

De verplichting tot het opstellen van een gemeentelijk actieplan geluid is opgenomen in artikel 3.6 van de Omgevingswet. Het doel van het actieplan is enerzijds omgevingslawaaï te voorkomen en te beperken en anderzijds de milieukwaliteit te handhaven als deze goed is.

Aard en omvang problematiek

In Aalsmeer is sprake van ruim 1850 ernstig gehinderden ten gevolge van het wegverkeer op gemeentelijke wegen. Hiervan vallen 645 inwoners in een gebied met geluid boven de 55 dB. Het aantal ernstig slaapverstoorden in het gebied met een geluid hoger dan 50 dB is 23.

De gezondheidsklachten die door ernstige hinder veroorzaakt kunnen worden zijn ernstige slaapverstoring en hartklachten.

De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert, in het kader van de gezonde leefomgeving, de geluidsniveaus door wegverkeer te reduceren tot onder de 53 dB op de gevel.

Aalsmeerse beleid tot nu toe

Voor Aalsmeer is het van belang dat haar bewoners beschermd worden tegen schadelijke milieu-invloeden, zoals het wegverkeerslawaaï.

Een effectieve maatregel die getroffen kan worden om de geluidhinder te beperken en tevens de verkeersveiligheid te verbeteren, is de invoering van 30 km-zones voor de erftoegangswegen en GOW-30 voor de Gebieds Ontsluitings Wegen (GOW). 30 km/zones op erftoegangswegen zijn in delen van Aalsmeer ingevoerd. GOW-30 wordt op termijn ingevoerd.

Prioritaire problemen

Het is de bedoeling dat het aantal geluidgehinderden in fasen wordt afgebouwd. Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritaair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempeel'.

Voor Aalsmeer wordt voorgesteld voor de komende jaren de plandrempeel van 62 dB te hanteren. Op basis van deze plandrempeel komen een beperkt aantal wegen met een groot aantal gehinderden naar voren. Het gaat daarbij onder andere om delen van de Oosteinderweg, Stommeerweg, van Cleeffkade, Hortensialaan, Machineweg en Aalsmeerderweg, Kudelstaartseweg en Hoofdweg. Door prioriteit te geven aan deze wegen kunnen maatregelen effectief worden ingezet. De plandrempeel is een ambitiewaarde, er staan geen sancties op het niet bereiken van deze plandrempeel.

Onderzoek maatregelen

Op basis van de 62 dB plandrempeel zijn 8 knelpuntgebieden naar voren gekomen. In deze gebieden wordt bij ca 96 woningen de plandrempeel van 62 dB overschreden. Bij deze gebieden is onderzocht of een bronmaatregel (verlagen van snelheid of het aanleggen van geluidreducerende asfalt) doelmatig zou zijn. Bij 4 van deze knelpuntgebieden is geen bronmaatregel doelmatig omdat de woningen zijn geïsoleerd (geluidsanering programma) of omdat recent nieuw asfalt is neergelegd.

Voor de resterende vier knelpunten is nader onderzocht welke bronmaatregelen de komende vijf jaar genomen kunnen worden:

1. **Hoofdweg** Voor dit gebied wordt een stil wegdek of een geluidreducerend asfalt over ca 450 meter voorgesteld.

2. **Kudelstaartseweg** Voor de Kudelstaartseweg is een verlaging van de snelheid naar 30 km per uur een optie. Mocht hier niet voor worden gekozen, dan zal stil wegdek of een geluidreducerend asfalt over ca 600 meter worden voorgesteld.
3. **Hortensialaan** Voor dit gebied is de invoering van een 30 km/u zone recent uitgevoerd, hierdoor zijn op dit ogenblik geen verdere bronmaatregelen nodig.
4. **Van Cleeffkade** De van Cleeffkade is in het Verkeerscirculatieplan aangewezen als GOW 30 gebied. Mocht dit geen doorgang vinden dan zal geluidreducerend asfalt over ca 300 meter worden voorgesteld.

Een bronmaatregel kan bestaan uit een geluidreducerend asfalt, waarmee afhankelijk van het type deklaag een geluidreductie tussen de 1,5 en 3,5 dB kan worden bereikt. Een reductie van 3 dB komt overeen met een vermindering van de helft van de geluidsbelasting. Toepassing van geluidreducerend asfalt is vooral effectief op doorgaande wegen zonder parkeervakken en met weinig kruisingen. Zijn er veel kruisingen en parkeervakken, dan kan een ander asfalt mengsel dat een lagere geluidreductie oplevert (1,5 dB) worden overwogen. Een andere bronmaatregel is een verlaging van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u. De berekende geluidreductie bedraagt ca. 6 dB, maar in de praktijk zal dit vaak lager uitvallen, zeker bij een beperkte toepassing ipv op de meeste wegen in de gemeente. Klinkers, drempels en verminderde doorstroming zorgen voor meer geluid. Onduidelijke signalering en ontbreken van handhaving kunnen leiden tot het niet volgen van de nieuwe snelheidslimiet door bestuurders. Hierdoor is een effect van ca. 3-4 dB meer realistisch.

Inhoud

Samenvatting

1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding en doel actieplan
- 1.2 Achtergrond en proces actieplan
- 1.3 Gebruikte afkortingen
- 1.4 Leeswijzer

2 Overzicht en geluid in Aalsmeer

- 2.1 Inleiding geluidssituatie gemeente Aalsmeer
- 2.2 Overzicht gemeente Aalsmeer
- 2.3 Geluid & gezondheid
- 2.4 Hoogte van de plandrempel
- 2.5 Relevant vastgesteld lokaal beleid

3 Geluidkartering 2016 en 2021, evaluatie actieplan 2013-2023

- 3.1 Vergelijk vorige actieplan & kartering

4 Maatregelenonderzoek 15

- 4.1 Geluidbeperkende maatregelen bestaande situaties
- 4.2 Doelmatigheid van de maatregelen
- 4.3 Maatregelen per knelpuntgebied
 - 4.3.1 Knelpuntgebied 1 – Hoofdweg 16
 - 4.3.2 Knelpuntgebied 2 – Kudelstaartseweg
 - 4.3.3 Knelpuntgebied 3 – Legmeerdijk
 - 4.3.4 Knelpuntgebied 4 – Hortensialaan
 - 4.3.5 Knelpuntgebied 5 – Stommeerweg
 - 4.3.6 Knelpuntgebied 6 – van Cleeffkade
 - 4.3.7 Knelpuntgebied 7 - Oosteinderweg
 - 4.3.8 Knelpuntgebied 8 - Machineweg en Aalsmeerderweg
- 4.4 Samenvatting maatregelen

5 Input vanuit zienswijzeprocedure

Bijlagen

Bijlage I: Wettelijk kader

Bijlage II: Achtergrond en proces actieplan

Bijlage III: Tellingen gezondheid (berekeningen CNOSSOS)

Bijlage IV: Tellingen gezondheid (berekeningen MRG Or)

Bijlage V: Resultaten actieplan 2011 (2013-2023)

Bijlage VI: Nota van beantwoording, gemeente Aalsmeer

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel actieplan

Om invulling te geven aan de verplichtingen uit de Europese richtlijn omgevingslawaaai is een nieuw actieplan opgesteld voor de gemeente Aalsmeer. Dit actieplan zal na vaststelling geldig zijn voor vijf jaar.

Het doel van het actieplan is enerzijds omgevingslawaaai te voorkomen en te beperken en anderzijds de milieukwaliteit te handhaven als deze goed is. Het actieplan bouwt voort op de conclusie van de geluidbelastingkaarten en legt een koppeling met het vigerende geluidbeleid, de voornemens die de gemeente heeft gemaakt met betrekking tot het beheer en onderhoud van wegen en in ontwikkeling

zijnde projecten. Daarnaast is het dé plaats om terug te kijken welke doelstellingen zijn beschreven en welke resultaten zijn behaald in de afgelopen vijf jaar.

Het startpunt voor het actieplan voor 2024-2029 is de verschillanalyse van de geluidkartering uit 2016 en 2021 en de evaluatie van het oude actieplan. De geluidkartering uit 2016 is nog doorgerekend met de rekenmethode RMG2012, voor 2021 zijn de berekeningen uitgevoerd met de rekenmethode CNOSSOS. Omdat voor het op te stellen actieplan met de nieuwe Meet- en rekenmethode geluid van wegen (MRG Wegen) gerekend dient te worden, zijn de modellen van de gemeentelijke wegen opnieuw doorgerekend onder het MRG Wegen. Voor de overige bronnen zijn de analyses gebaseerd op de gerapporteerde uitkomsten van de geluidkartering.

Uit de gegevens van de geluidkartering over 2021 blijkt dat de luchtvaart, ofwel het lawaai van vliegtuigen van Schiphol, voor de gemeente Aalsmeer een grote hinderbron is. In dit actieplan komen de (ernstige) hinder en slaapverstoring van de luchtvaart én het wegverkeer terug in tellingen.

De focus van de analyses naar maatregelen ligt echter op de gemeentelijke wegen, omdat eventuele maatregelen aan deze bron door de gemeente zelf kunnen worden gerealiseerd. Voor het wegverkeer zijn de gemeentelijke wegen binnen de gemeente veruit de grootste bron van (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring.

1.2 Achtergrond en proces actieplan

De verplichting tot het opstellen van een actieplan is vanuit de Europese richtlijn omgevingslawaai opgenomen in hoofdstuk 3 van de Omgevingswet (Ow). Die richtlijn heeft vooral de bedoeling om op lokaal niveau in kaart te brengen hoe het er met het omgevingslawaai voor staat en wat de gemeentelijke overheid daar in samenspraak met zijn burgers/inwoners aan wil doen. In bijlage I – Wettelijk Kader zijn enkele onderdelen van het wettelijke kader uit de Ow en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) in meer detail uitgewerkt. In de Omgevingswet is vastgesteld dat het actieplan geluid een verplicht programma is voor het rijk (artikel 3.9), de provincies (artikel 3.8) en gemeenten (artikel 3.6). Afdeling 4.3 van het Bkl bevat instructieregels voor het opstellen van het actieplan voor het rijk, de provincies en de gemeenten. Om uitvoering te geven aan de Omgevingswet en de verplichtingen uit het Bkl, zijn in Nederland agglomeraties aangewezen. De gemeente Aalsmeer is aangewezen tot de agglomeratie Amsterdam / Haarlem.

Voor het opstellen van het actieplan zijn een aantal processtappen doorlopen. De processtappen zijn opgenomen in Bijlage II.

1.3 Gebruikte afkortingen

In Tabel 1 1 wordt de betekenis van een aantal gebruikte afkortingen weergegeven.

Afkorting	Betekenis
Awb	Algemene wet bestuursrecht
Bkl	Besluit kwaliteit leefomgeving
CVGG	Centrale Voorziening Geluidgegevens
MRG Wegen	Meet- en rekenmethode geluid van wegen
Or	Omgevingsregeling
RMG2012	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods
IHD	Ischemic heart disease (Ischemische hartklachten)
SMA	Steen Mastiek asfalt

1.4 Leeswijzer

Het actieplan dat op grond van de verplichtingen uit de Europese richtlijn omgevingslawaai is opgesteld ligt voor u. In dit eerste hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de achtergrond van de geluidkartering, met een kort overzicht van het wettelijke kader. Verder wordt het proces geschetst om te komen tot een actieplan. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de geluidssituatie in de gemeente Aalsmeer en wordt ingegaan op het de knelpunten en tellingen van gehinderden, slaapverstoorden en het aantal bewoners met ischemische hartziekten. Hoofdstuk 3 beschrijft de verschillen tussen de kartering van 2016 en 2021 en geeft een evaluatie van het vigerende vorige actieplan. In hoofdstuk 4 worden per knelpuntgebied de maatregeloptyes besproken. Hoofdstuk 5 geeft tenslotte de input vanuit de zienswijzeprocedure.

2 Overzicht en geluid in Aalsmeer

2.1 Inleiding geluidssituatie gemeente Aalsmeer

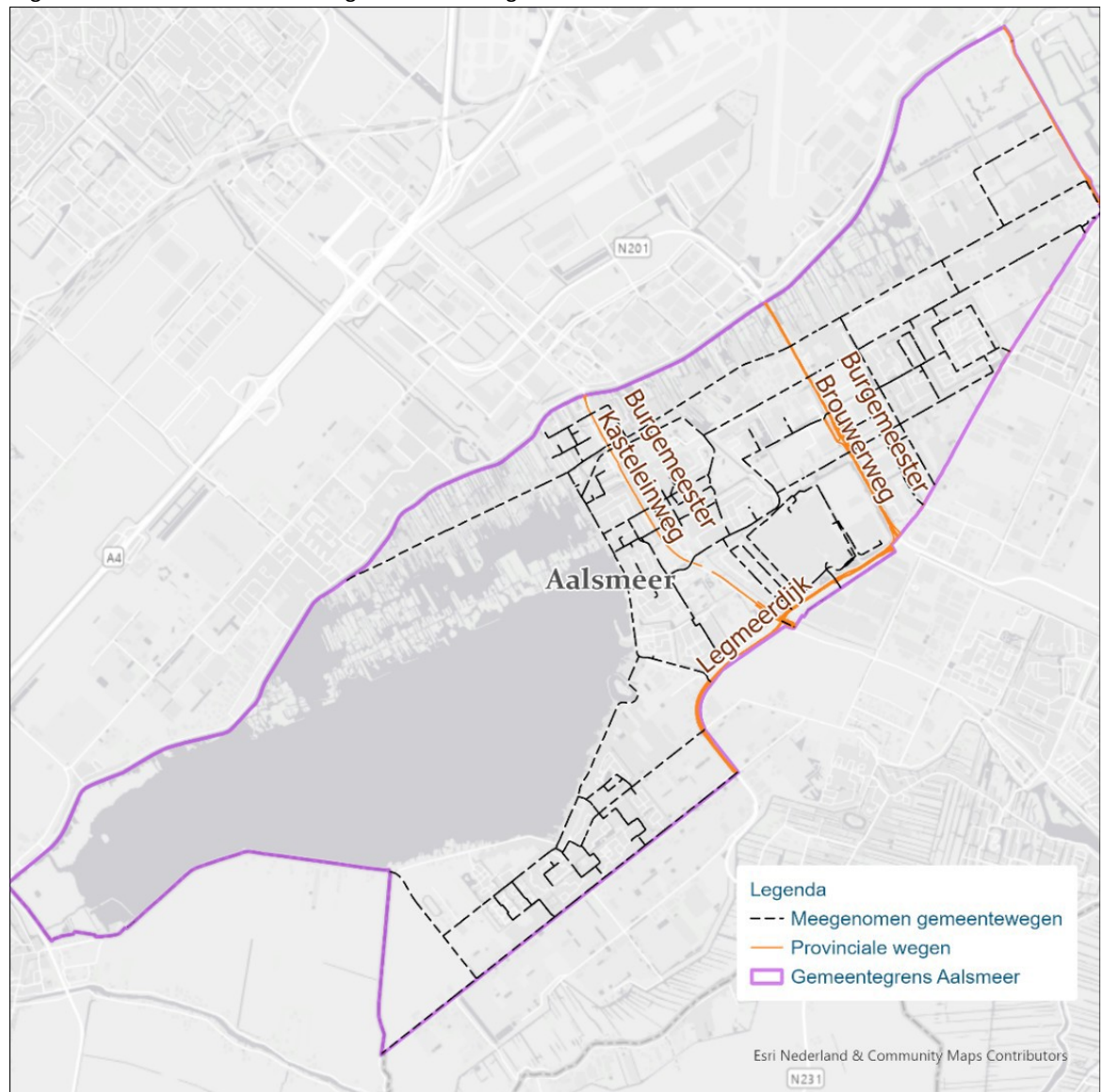
In dit actieplan ligt de focus op de gemeentelijke wegen. In de geluidkartering uit 2021 is voor alle relevante bronnen een overzicht gegeven van het geluid en de hinder als gevolg van deze bronnen. Eén van de verplichtingen van het actieplan is het in beeld brengen van de geluidssituatie van de gemeente. Hieraan wordt invulling gegeven door eerst een overzicht te geven van de geluidbronnen binnen de gemeente en vervolgens te plaatsen wat de invloed is van de gemeentelijke wegen in het totale plaatje.

2.2 Overzicht gemeente Aalsmeer

Op 1 januari 2021 telde de gemeente Aalsmeer 31.991 inwoners. In de geluidkartering van over 2021 is de geluidssituatie vanwege drie bronnen in beeld gebracht:

- Wegverkeer (gemeentelijke wegen, provinciale wegen, rijkswegen en alle wegen totaal);
- Vliegverkeer (Schiphol);
- Industrierterreinen (3 terreinen: 2 scheepswerven en industrierrein Schiphol-Oost – gemeente Haarlemmermeer).

Figuur 2 1 – Overzichtsk kaart wegen binnen de gemeente Aalsmeer



In de geluidkartering uit 2021 komen de contourenkaarten van Schiphol en de contouren van de industrierterreinen terug. De contouren van de industrierterreinen zijn beperkt en op de hinder vanwege deze bronnen wordt in de geluidkartering niet ingegaan.

De impact van deze industrierterreinen zal beperkt zijn, maar blijft zonder input uit de geluidkartering in dit actieplan nog onderbelicht. Uit de zonebesluiten van de twee scheepswerven kan worden afgeleid dat slechts ca. 50 woningen binnen de zones van de industrierterreinen zijn gelegen.

2.3 Geluid & gezondheid

In de kartering voor 2021 worden gehinderden, blootgestelden en slaapverstoorden gerapporteerd op basis van berekeningen in CNOSSOS. Ten behoeve van de actieplannen zijn door het RIVM rekensheets beschikbaar gesteld voor de tellingen. De aantallen blootgestelden in deze sheets zijn de aantallen mensen die in het onderzochte gebied zijn meegenomen. Deze aantallen zijn bepaald aan de hand van de getelde adressen vermenigvuldigd met een vaste factor (2,14 in de kartering).

Met deze nieuwe rekensheets is met de blootgestelden uit de kartering opnieuw de hinder bepaald (zie Bijlage III).

Voor de gemeentelijke wegen zijn opnieuw berekeningen uitgevoerd met het nieuwe MRG (Or) op woningniveau. Met de blootgestelden uit deze berekeningen zijn ook de tellingen van het aantal blootgestelden, gehinderden, slaapverstoorden en het aantal bewoners met ischemische hartziekten uitgevoerd voor het geluid L_{den} en L_{night} op woningniveau. De met het nieuwe MRG berekende resultaten zijn opgenomen in Bijlage IV.

Zo is de hinderbepaling van beide berekeningen (Cnossos en MRG) op exact dezelfde wijze uitgevoerd. Om een indicatie te krijgen van het aandeel van het gemeentelijke wegverkeer binnen de gemeente is een kolom 'percentage gemeentelijke wegverkeer' toegevoegd aan Tabel 2 1. Hieruit komt naar voren dat het aandeel slaapverstoorden (Lnight) van gemeentelijke wegen ca. 68% bedraagt van het totale aantal slaapverstoorden vanwege wegverkeer. De overige 32% slaapverstoorden zijn het gevolg van verstoring door rijks- en provinciale wegen. Op basis van alle periodes (Lden) loopt dit aandeel van gemeentelijke wegen op tot 85%.

Tabel 2 1 – Samenvatting gehinderden berekeningen CNOSSOS

	Wegverkeer totaal	Railverkeer	Luchtvaart	Wegverkeer gemeentelijk	Percentage gemeentelijke wegverkeer
Aantal ernstig gehinderden onder inwoners met geluid > 55dB	1661	0	598	1303	78%
Geschat aantal ernstig gehinderden onder alle inwoners	2755	0	3569	2341	85%
Aantal ernstig slaapverstoorden onder inwoners met geluid > 50dB	238	0	8	161	68%
Geschat aantal ernstig slaapverstoorden onder alle inwoners	432	0	84	319	74%
Aantal inwoners > 55dB Lden	12307	0	1817	10046	82%
Aantal inwoners > 50dB Lnight	5294	0	43	3774	71%

Op basis van deze aantallen is in totaal twee gevallen van Ischemische hartklachten (IHD) per jaar toe te schrijven aan geluid wegverkeer in gemeente.

Voor de gemeentelijke wegen zijn de aantallen blootgestelden opnieuw bepaald aan de hand van berekeningen met het MRG. In Tabel 2 2 is een samenvatting gegeven van de resultaten. In Bijlage III zijn de resultaten volledig weergegeven.

Tabel 2 2 – Samenvatting gehinderden berekeningen gemeentelijk wegverkeer MRG

	Wegverkeer gemeentelijk
Aantal ernstig gehinderden onder inwoners met geluid > 55dB	645
Geschat aantal ernstig gehinderden onder alle inwoners	1877
Aantal ernstig slaapverstoorden onder inwoners met geluid > 50dB	23
Geschat aantal ernstig slaapverstoorden onder alle inwoners	213
Aantal inwoners > 55dB Lden	5682
Aantal inwoners > 50dB Lnight	618

Uit de cijfers in Tabel 2 2 is af te lezen dat het geluid onder het MRG van de Omgevingsregeling veel lager uitvalt dan het geluid berekend met CNOSSOS uit Tabel 2 1.

2.4 Hoogte van de plandrempeel

In het vorige actieplan voor 2013-2023 was de plandrempeel van 65 dB gehanteerd. Met de uitkomsten van de nieuwe berekeningen van de gemeentelijke wegen is uiteindelijk gekozen voor een plandrempeel van 62 dB, omdat bij deze plandrempeel een beperkt aantal wegen met een groot aantal gehinderden naar voren kwam. Door prioriteit te geven aan deze wegen kunnen maatregelen meer effectief worden ingezet.

De woningen met geluid hoger dan 62 dB zijn in knelpuntenkaarten in beeld gebracht (zie Figuur 2 2).

Op de kaart zijn ook de woningen met een overschrijding van de standaardwaarde van 53 dB meegenomen. De waarde van 53 dB komt overeen met de streefwaarde, die vanuit het WHO wordt geadviseerd. Figuur 2 2 – overschrijdingen ten gevolge van wegen in beheer bij de gemeente in 2021 (MRG)



2.5 Relevant vastgesteld lokaal beleid

Voor Aalsmeer is het van belang dat haar bewoners beschermd worden tegen schadelijke milieu-invloeden, zoals het wegverkeerslawaai.

Een effectieve maatregel die getroffen kan worden om de geluidhinder te beperken en tevens de verkeersveiligheid te verbeteren, is de invoering van 30 km-zones voor de erftoegangswegen en GOW-30 voor de Gebieds Ontsluitings Wegen (GOW). 30 km/zones op erftoegangswegen zijn in delen van Aalsmeer ingevoerd. GOW-30 wordt op termijn ingevoerd.

Op dit ogenblik wordt GOW-30 in Aalsmeer voornamelijk ingevoerd op wegen waar geen vrij liggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Ook drukke verblijfsplekken zoals winkelstrips en scholen kunnen aanleiding zijn om GOW 30 in te voeren. Wegen waar openbaar vervoer rijdt, blijven op dit ogenblik zoveel mogelijk GOW-50.

Aalsmeer heeft verder een mobiliteitsagenda opgesteld. Deze agenda laat via de drie uitgangspunten: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar, Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk en Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar, zien hoe Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft en wordt gemaakt voor iedereen.

Bij de beoordeling van de locaties met knelpunten zijn de volgende passages uit de mobiliteitsagenda meegenomen:

De grootste woningbouwprojecten zijn Oosteinderdriehoek (1.000-1.500 woningen), Van Cleeffkade (TV Studio's, 600 woningen), Hoofdweg-Zuid (320 woningen) en Westeinderhage (270 woningen).

Een groei van de bevolking betekent een groei in het absolute aantal autoverplaatsingen, de druk op het regionale en lokale wegennet neemt daarmee verder toe.

In Aalsmeer zelf zien we een toenemende verkeersdruk op de route Van Cleeffkade-Stationsweg-Stommeerweg-Kudelstaartseweg en toenemende drukte op de parallelroutes van de Burgemeester Kasteleinweg zoals de Hortensialaan en de Witteweg, mede veroorzaakt door de knip. Verder zijn er potentiële knelpunten op de Burgemeester Kasteleinweg (tussen de Aalsmeerderbrug en de Van Cleeffkade) en op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg.

Vooral op de Hortensialaan wordt gestreefd naar een vermindering van de hoeveelheid verkeer.

Projectenkaart

Aalsmeer heeft een projectenkaart beschikbaar gesteld. Op deze kaart zijn de geplande projecten in de openbare ruimte van Aalsmeer weergegeven. Het gaat daarbij om projecten op het gebied van wegen,

verkeer, openbare verlichting, groen, water, spelen en riolering met een bepaalde minimale omvang. Voor de projecten wordt aangegeven wat het project in gaat houden en welke indicatieve meerjarenplanning hiervoor geldt.

3 Geluidkartering 2016 en 2021, evaluatie actieplan 2013-2023

3.1 Vergelijk vorige actieplan & kartering

Het Actieplan uit 2013 is in 2019 ongewijzigd voortgezet en is daarmee 10 jaar van kracht geweest. In dit actieplan is de geluidssituatie uit 2011 in beeld gebracht. In bijlage V is een uitgebreide analyse voor de 4 bronnen opgenomen, waarbij per bron een vergelijk wordt gemaakt met de resultaten uit het actieplan, de resultaten uit de geluidkartering (bijlage III) en de nieuwe berekeningen met het MRG (bijlage IV).

Gewijzigde aanpak bepaling gehinderden

In het oude actieplan over 2011 zijn de tellingen van (ernstig)gehinderden en slaapgestoorden uitgevoerd onder het oude Reken- en meetvoorschrift. De hoogte van het berekende geluid per adres bij deze methodiek verschilt, anders dan bij CNOSSOS, niet veel met de resultaten van het nieuwe MRG. Bij een vergelijkbaar aantal blootgesteld en boven de 55 dB in de oude en de nieuwe berekeningen, kunnen zich wel toenames in bepaalde (ernstig) gehinderden voordoen. Dit is toe te schrijven aan de nieuw toegepaste aanpak. In de nieuwe aanpak wordt bij de bepaling van gehinderden namelijk óók rekening gehouden met lagere geluidklassen, zoals te zien in bijlage III en IV. Hieruit komt naar voren dat óók veel hinder voortkomt uit de lagere geluidklassen. Dit is eerder in de geluidkartering niet gerapporteerd.

Vergelijk gehinderden

De aantallen ernstig gehinderden vanwege wegverkeer zijn tussen 2011 en 2021 met ca. 50 procent toegenomen. Er is echter geen toename aan blootgesteld en boven de 55dB, dus de toenames in bepaalde (ernstig) gehinderden komen voort uit de nieuw toegepaste methodiek, waarbij óók veel hinder voortkomt uit de lagere geluidklassen. In het actieplan van 2011 was industrie ook een grote bron van hinder, nu lijkt dat op basis van de geluidzonering uit de geluidkartering van 2021 niet meer het geval.

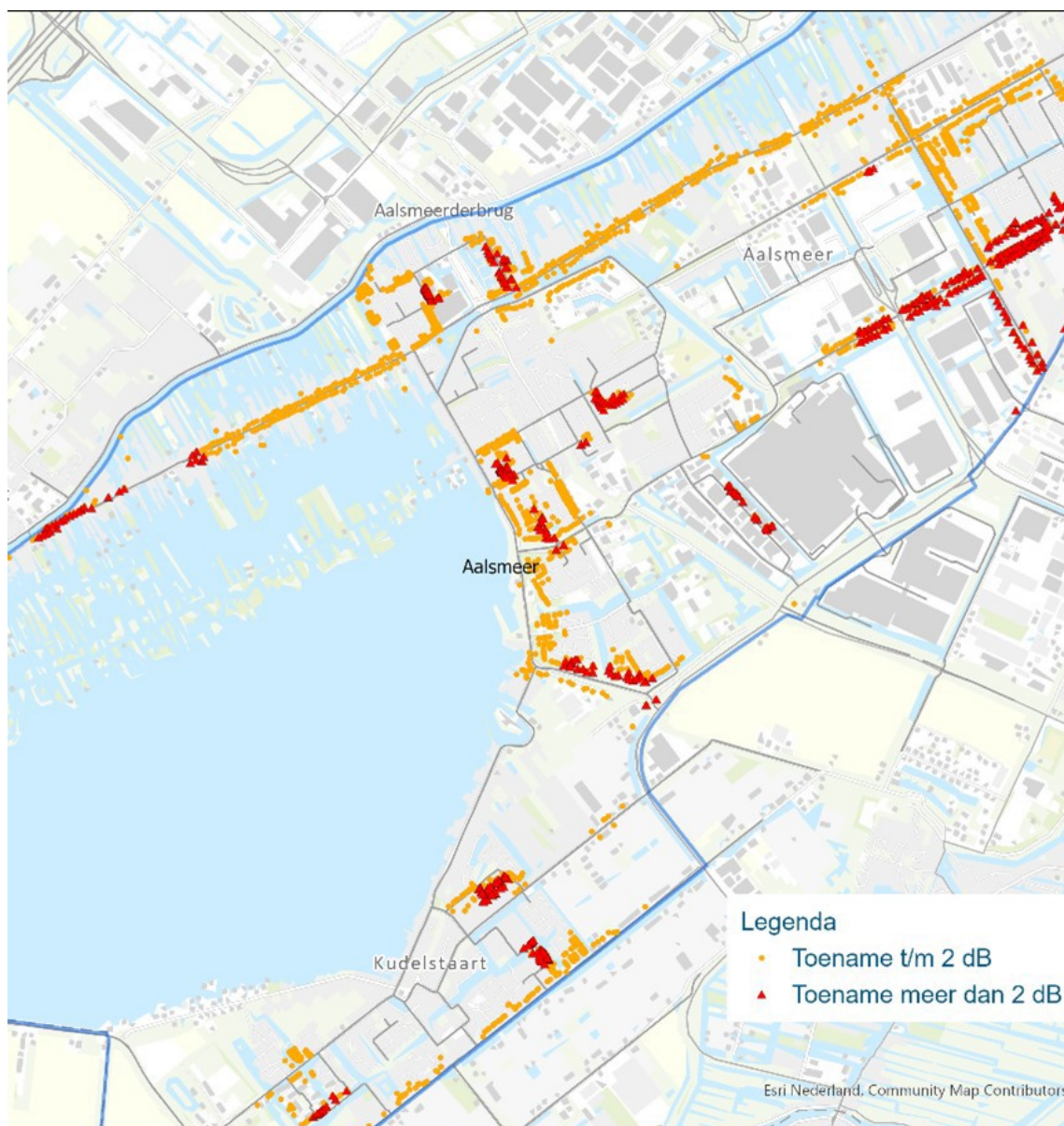
De knelpunten uit het actieplan uit 2013 komen grotendeels terug in de nieuwe berekeningen. Er lijken geen of beperkte maatregelen te zijn getroffen.

In het voorgaande actieplan werden geen algemene beleidsregels opgesteld over de aanleg van stiller asfalt bij beheer en onderhoud van wegen. Ook werden er niet specifiek enkele uit te voeren maatregelen benoemd in het actieplan. Daarmee is het actieplan niet een hulpmiddel geweest om daadwerkelijk tot een gedragen, verbeterplan te komen voor de aanpak van geluidhinder.

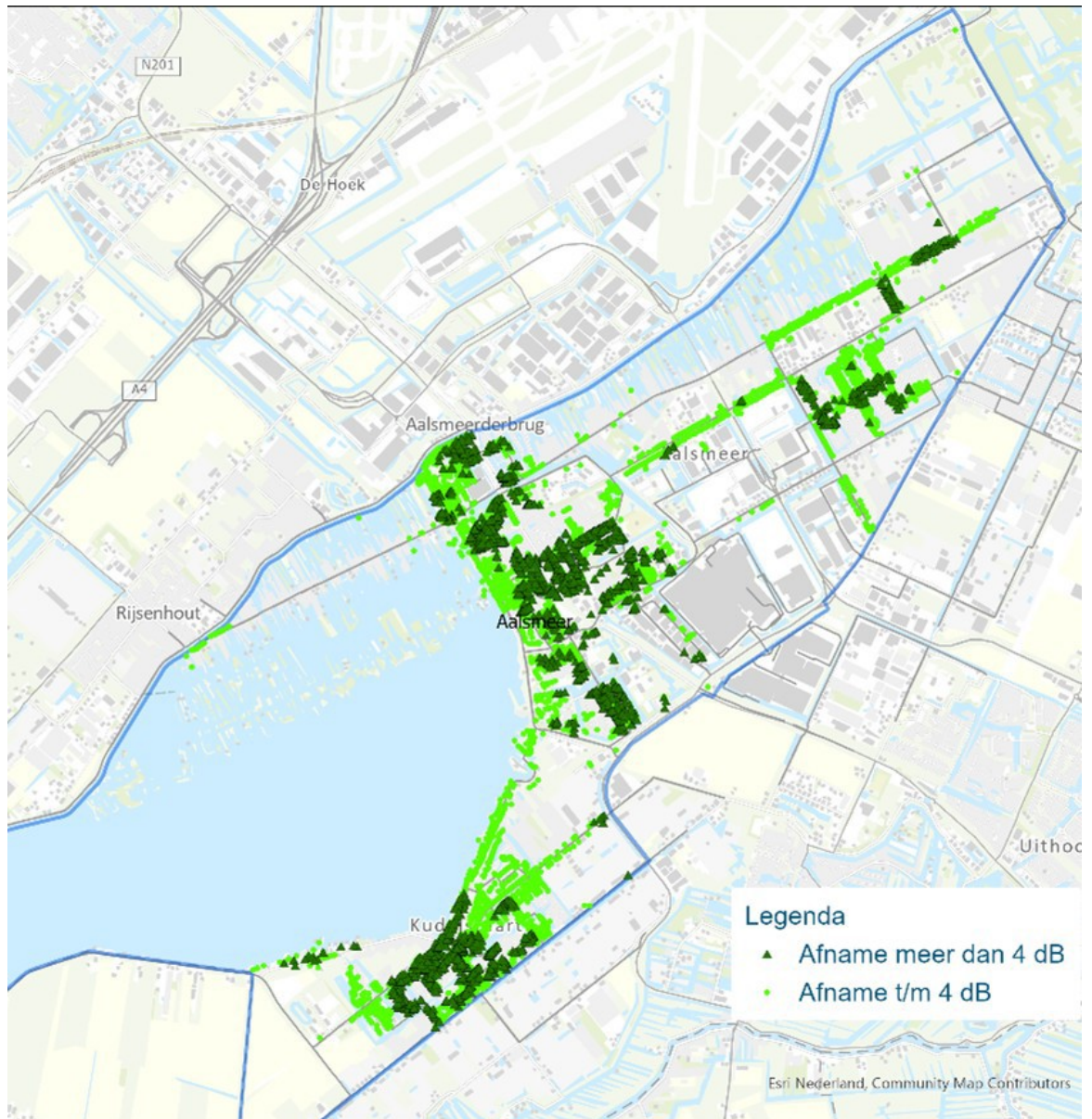
Vergelijk geluid

In Figuur 3 1 en Figuur 3 2 zijn de toe- en afnames weergegeven voor alle geluidgevoelige gebouwen met een geluid boven de 40 dB.

Figuur 3 1 – Toenames geluid Aalsmeer op woningniveau tussen 2016 en 2021



Figuur 3 2 – Afnames geluid Aalsmeer op woningniveau tussen 2016 en 2021



In de twee jaren van de kartering zijn verschillende uitgangspunten in de verkeersmodellen gemodelleerd. Ook de wegligging in de geluidmodellen is niet identiek. Zo kan het voorkomen dat bepaalde wegdelen bijv. aan één kant van de weg een toename en aan de andere kant van de weg een afname laten zien. De figuren zijn opgesteld voor een globaal vergelijk.

De ontwikkelingen in geluid die zijn af te leiden uit Figuur 3 1 en Figuur 3 2 zijn:

- De toenames zijn voornamelijk te zien op doorgaande (drukke wegen)
- De afnames liggen voornamelijk binnen de wijk. De verkeersmodellen zijn op wijkniveaus verschillend.
- Locaties met overschrijding van de plandrempel liggen veelal langs wegen met toename

4 Maatregelenonderzoek

4.1 Geluidbeperkende maatregelen bestaande situaties

Het doel van het actieplan is de leefbaarheid in Aalsmeer verder verbeteren. Voor bestaande situaties onderzoekt de gemeente of geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen, als het geluid hoger is dan de in dit Actieplan opgenomen 'plandrempels'.

Voor nieuwe situaties zijn geen plandrempels opgenomen. Daarbij gelden de wettelijke waarden. Om de geluidssituatie bij bestaande woningen te verbeteren, hanteert de gemeente in dit Actieplan de plandrempel van 62 dB. De 'saneringsregeling' van de Wet geluidhinder is ook nog niet overal uitgevoerd, daar waar onderzoek naar sanering vanwege wegverkeerslawaai speelt zal de gemeente daar voorrang aan willen geven.

Bovenstaande plandrempels zijn in Lden. Er zijn geen specifieke normen voor het geluid in de nachtperiode (Lnight) opgenomen. De reden hiervoor is dat maatregelen om de Lden-waarde vanwege wegverkeerslawaai te verminderen, altijd voor een vergelijkbare afname van de Lnight-waarde zorgen.

In het kader van regulier onderhoud wordt er op dit moment geen geluidsarm asfalt toegepast, zodat het onderhoud maar beperkte effecten zal hebben op de geluidssituatie.

4.2 Doelmatigheid van de maatregelen

Geluidbeperkende maatregelen hoeven niet tegen elke prijs te worden getroffen, bijvoorbeeld als de kosten ervan niet in redelijke verhouding staan tot het aantal geluidgevoelige gebouwen dat er profijt van heeft. Om dit te bepalen kan aansluiting worden gezocht bij het 'doelmatigheidscriterium' voor rijkswegen en hoofdspoorwegen in § 3.5.4.4 van het Bkl. Voor dit actieplan is voortgebouwd op de methodiek die in het vorige actieplan was gehanteerd,

Geluidbeperkende maatregelen kunnen ook op het niveau van stedenbouwkundige of verkeerskundige ingrepen worden gedaan. Daar gaan we in deze rapportage niet op in. We focussen ons op de mogelijkheden om bronmaatregelen toe te passen. Deze maatregelen bestaan ofwel uit het verlagen van de snelheid, ofwel uit het aanleggen van geluidreducerende deklagen. Wanneer een snelheidsverlaging in beeld is, wordt hiervan melding gemaakt bij de bespreking van maatregelen per knelpuntgebied.

Voor de doelmatigheid van de aanleg van een geluidreducerende deklaag, wordt een inschatting van de kosten van deze maatregelen gemaakt. Hierbij wordt een bedrag van € 0,2 per m²/jaar aangehouden als meerkosten van het onderhoud van het wegdek. Bij een reguliere gemeentelijke weg met een breedte van 6 tot 7 meter kom je daarmee op ca. € 1,40 per meter weg extra per jaar.

Om zicht te krijgen of de meerkosten te verantwoorden zijn, wordt gekeken naar het aantal woningen wat profiteert van stiller asfalt. Per woning wordt een normbedrag bepaald, de kosten die gemaakt mogen worden om bij een woning 1 dB geluidreductie te behalen. Dit normbedrag was in het actieplan uit 2013 gesteld op € 1.000 per dB per woning. In het oude actieplan werden hierbij alle woningen boven de 55 dB in de omgeving van de geluidmaatregel meegenomen. In dit actieplan wordt uitsluitend gekeken naar de woningen met geluid boven de plandrempel. Hiervoor geldt dat met een bronmaatregel al snel 2 dB kan worden behaald. Voor € 2.000 kan bij meerkosten van € 1,40 per meter weg ca. 1.400 meter weg worden voorzien van geluidsreducerend asfalt. Ofwel, bij elke overschrijding van de plandrempel is minimaal 1400 meter bronmaatregel doelmatig.

Deze normbedragen zijn bij dit onderzoek gehanteerd. Dit betekent dat de voorgestelde maatregelen kosten-efficiënt zijn.

De mogelijkheden voor geluidreducerende bronmaatregelen worden wél beperkt door al dan niet gepland onderhoud of door eventuele aansluitingen en rotondes. Bij veel optrekkend of draaiend (zwaarder) verkeer wordt de levensduur van het stille wegdek korter dan wenselijk is vanuit gemeentelijk beheer en onderhoud.

In de praktijk zijn er ook asfaltmengsels mogelijk zoals gemodificeerde licht geluidsreducerende SMA (bijv. MODUS, in gebruik bij gemeente Utrecht). Hiermee kan niet 3-4 dB geluidreductie worden behaald, maar wel ca. 1,5 dB. En dergelijke asfaltmengsels kunnen juist goed worden ingezet bij gemeentelijke wegen met veel aansluitingen.

Of een maatregel doelmatig is, wil nog niet zeggen dat hiervoor ook geld beschikbaar is. Dit vergt een afweging in het kader van de vaststelling van de gemeentelijke (meerjaren-) begroting.

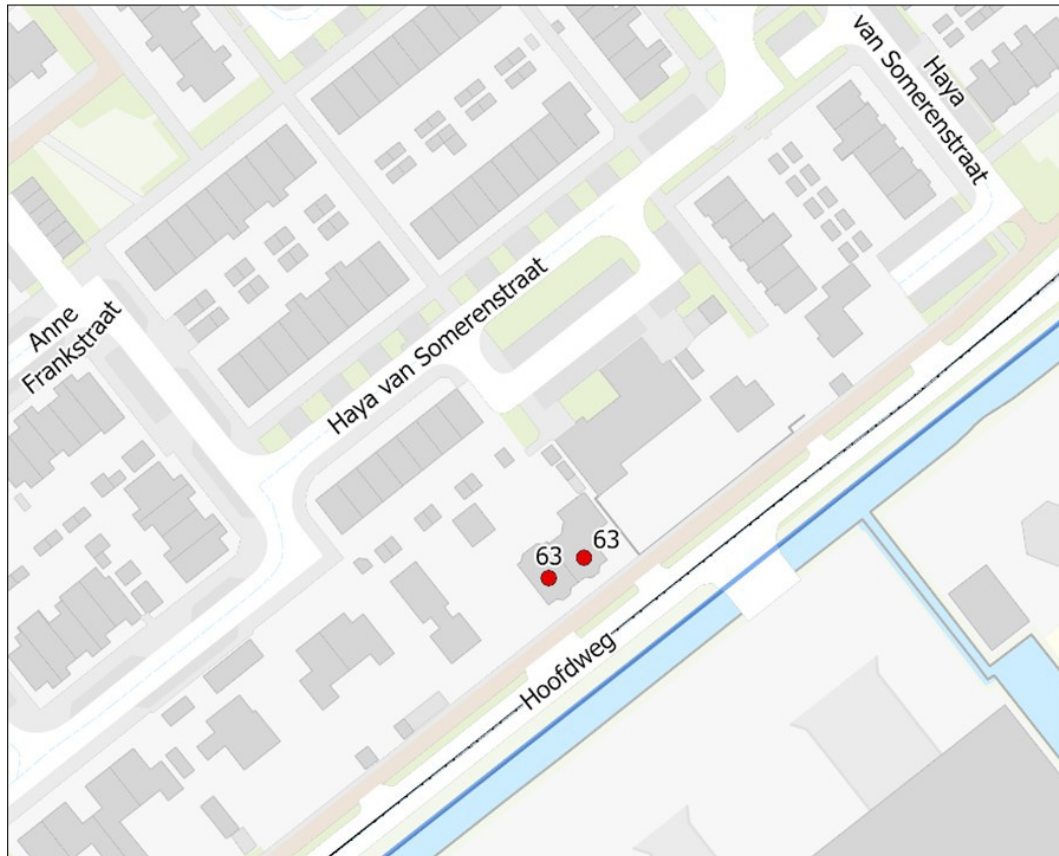
4.3 Maatregelen per knelpuntgebied

Per knelpuntgebied wordt een overzicht gegeven van het aantal adressen met overschrijding van de plandrempel. Ook wordt aangegeven of er al eerder hogere waarden zijn verleend of er sanering vanwege wegverkeerslawaaï speelt en wat de status is van de sanering. Per locatie wordt aangegeven wat de planontwikkelingen zijn in het gebied en of een maatregel hier haalbaar is.

4.3.1 Knelpuntgebied 1 – Hoofdweg

Twee adressen die het dichtst aan de weg liggen hebben geluid van 63 dB (zie Figuur 5 1).

Figuur 5 1 – knelpuntgebied Hoofdweg



Onderhoud op de Hoofdweg is op enkele vakken al uitgevoerd, overige werkzaamheden aan de weg vinden in meerdere fases plaats in de periode 2026-2027. Een bronmaatregel met een minimale lengte van 50 meter is hier uitvoerbaar. De overige woningen aan de Hoofdweg liggen verder weg, maar hebben ook vrij hoog geluid, mogelijk kan de maatregel uitgebreid worden naar wegvakniveau (tussen Schoutweg & Dwarsweg – ca. 450 meter).

Doelmatigheid van maatregelen

Een maatregel is hier doelmatig. Het lijkt hier mogelijk om tussen de aansluitingen van de Schoutweg en de Dwarsweg over circa 450 meter stil asfalt te realiseren.

4.3.2 Knelpuntgebied 2 – Kudelstaartseweg

7 adressen aan de Kudelstaartseweg hebben geluid tussen de 63 en 66 dB (zie Figuur 5 2). De weg wordt genoemd in de mobiliteitsagenda als weg waar verkeer zal toenemen.

Aanleg van een stil wegdek over ca. 600 meter is voldoende om de overschrijdingen weg te nemen.

Onderhoud is nog niet ingepland. Wel worden werkzaamheden aan het fietspad, de riolering en de dijk doorgevoerd. Een andere mogelijke maatregel zou hier een 30 km/u weg of een fietsstraat kunnen zijn, bijv. ten zuiden van de aansluiting met de Bachlaan.

Figuur 5 2 – knelpuntgebied Kudelstaartseweg



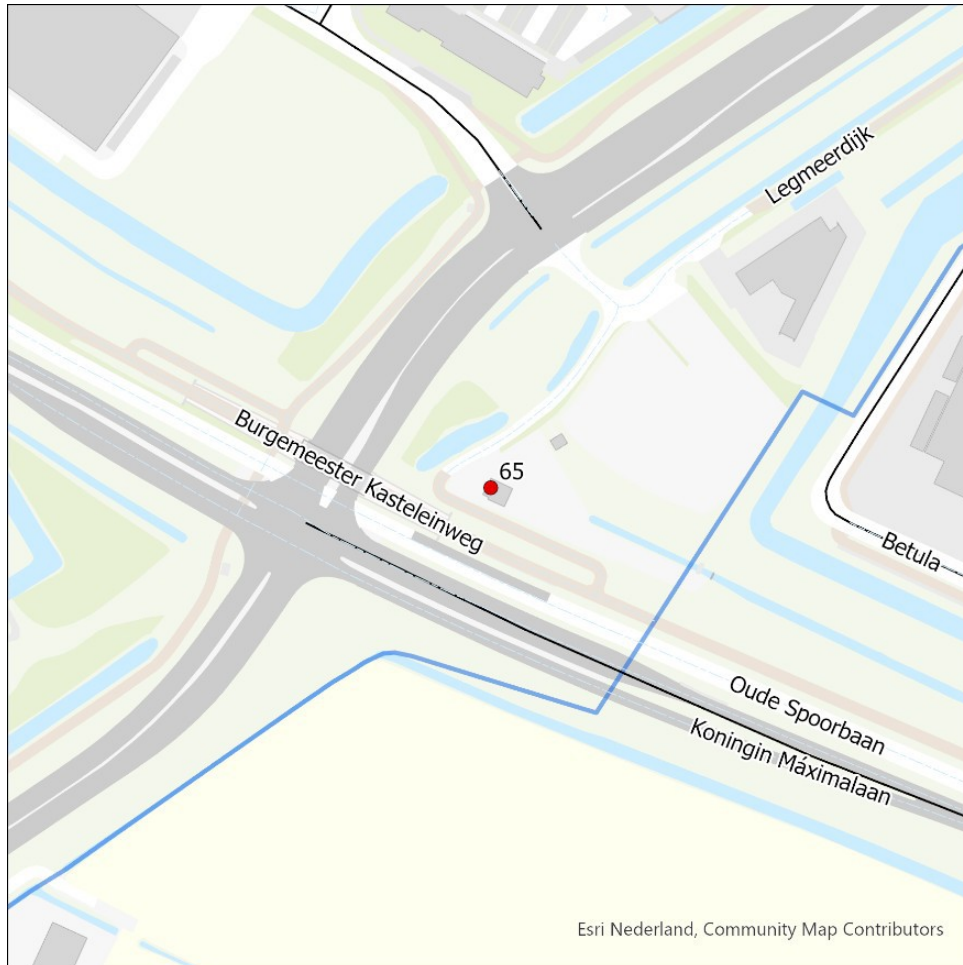
Doelmatigheid van maatregelen

Een maatregel is hier doelmatig. Opties bestaan uit het invoeren van een 30km/u weg of fietsstraat, bijv. ten zuiden van de aansluiting met de Bachweg, of het aanleggen van een stil wegdek over ca. 600 meter.

4.3.3 Knelpuntgebied 3 – Legmeerdijk

Eén adres aan de Legmeerdijk heeft geluid van 65 dB (zie Figuur 5 3). Dit geluid is bepaald op basis van de zuidzijde t.g.v. de Burg. Kasteleinweg.

Figuur 5 3 – knelpuntgebied Legmeerdijk



Bij deze woning is óók sprake van veel geluid ten gevolge van de Provinciale weg Legmeerdijk. De woning ligt voor kruispunt met verkeersregelininstallatie. Het is hier vanwege wringend verkeer eigenlijk niet mogelijk een maatregel te realiseren.

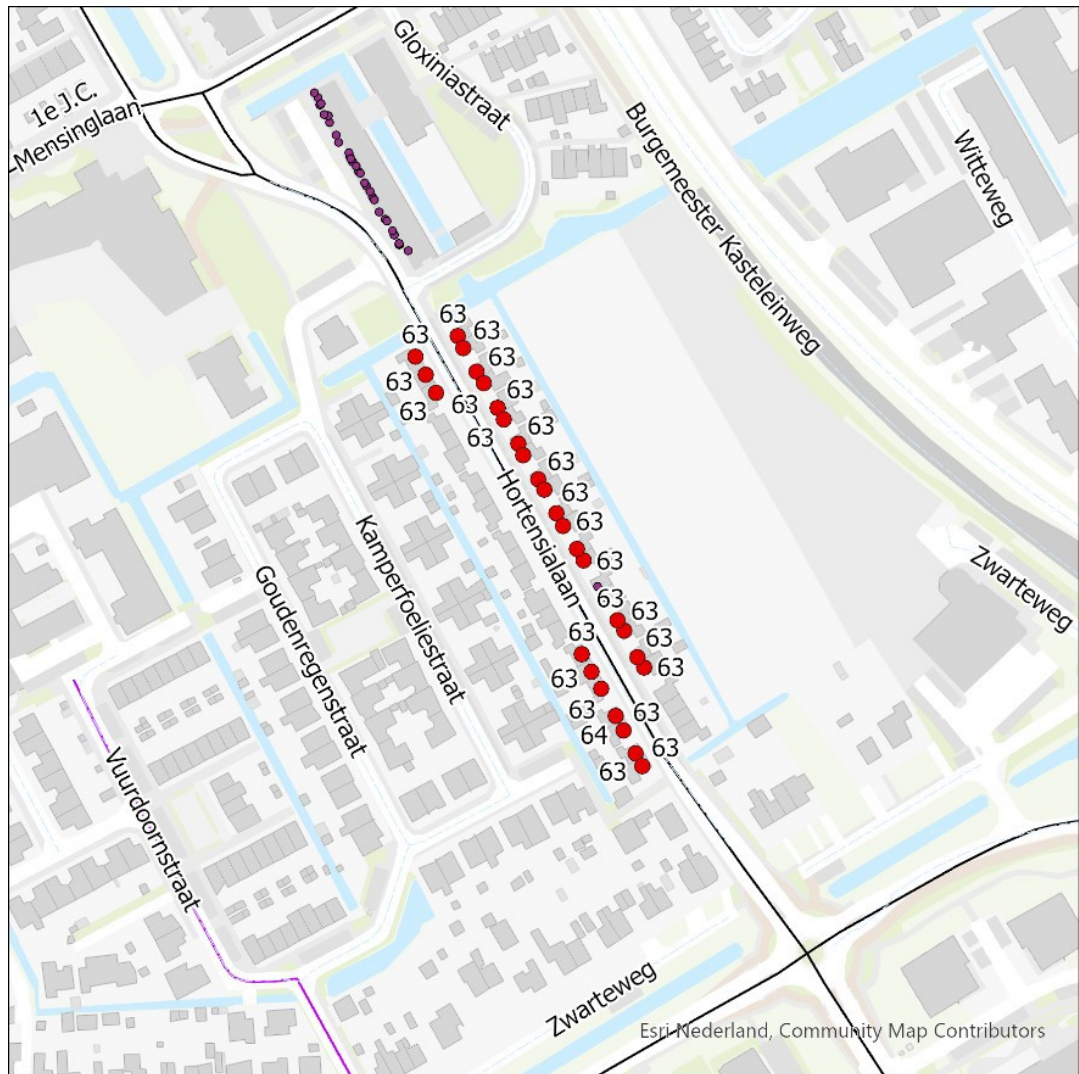
Doelmatigheid van maatregelen

Voor de enkele woning is een maatregel niet doelmatig op de Burg. Kasteleinweg, de locatie vlak bij een VRI is in verband met onderhoud niet wenselijk.

4.3.4 Knelpuntgebied 4 – Hortensialaan

In dit knelpuntgebied liggen 28 adressen aan de Hortensialaan, plus enkele adressen in de flat aan de noordzijde van de Figuur 5 4 (huisnummers 31 en 55 met toevoegingen). Het geluid liggen tussen de 63 en 64 dB.

Figuur 5 4 – knelpuntgebied Hortensialaan



De Hortensialaan is intussen aangepast naar een 30km/u zone. Daarmee wordt het geluid bij de woningen lager dan de plandrempel.

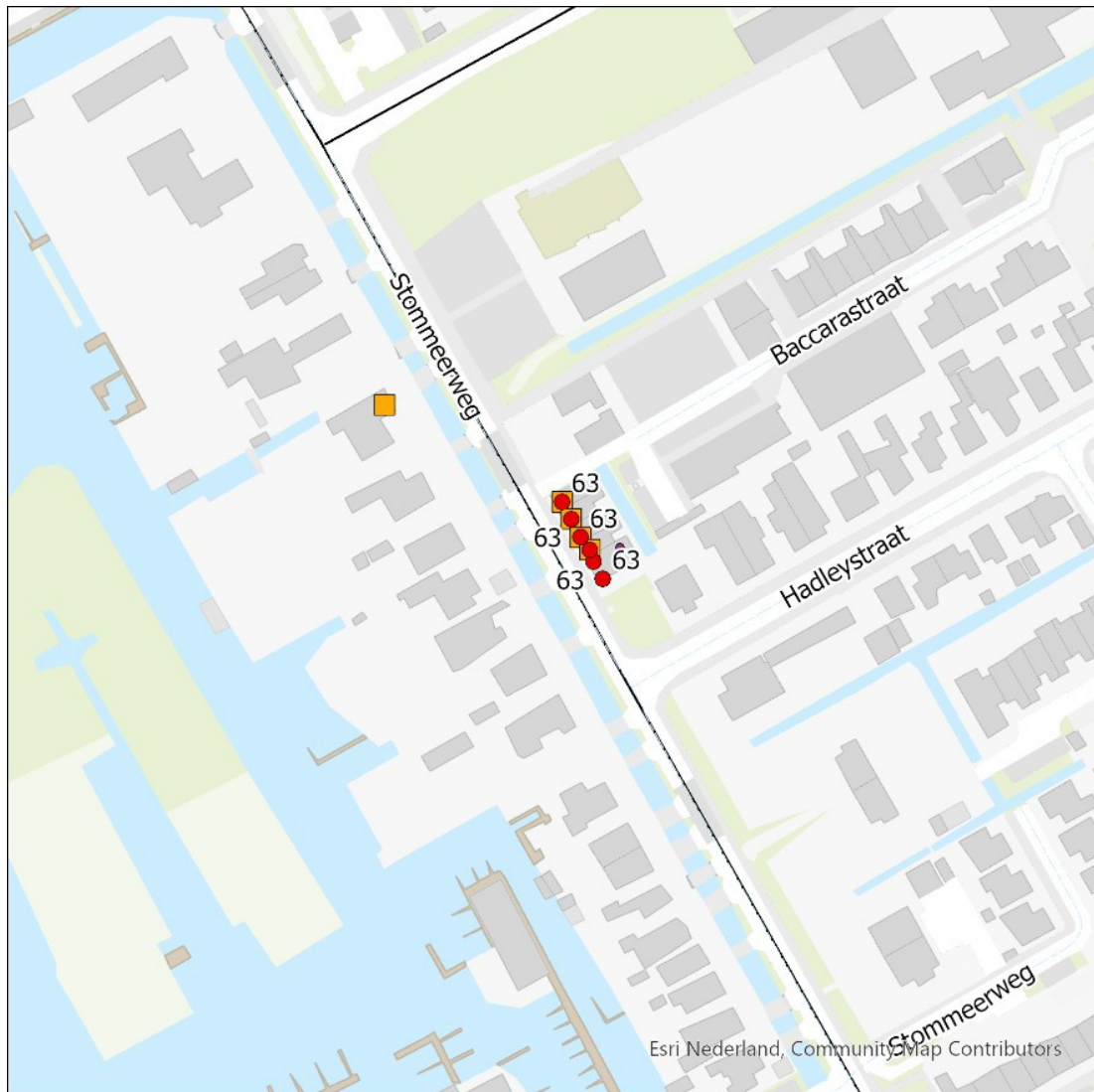
Doelmatigheid van maatregelen

De Hortensialaan is aangepast naar een 30km/u zone, de knelpunten zijn daarbij komen te vervallen.

4.3.5 Knelpuntgebied 5 – Stommeerweg

6 adressen aan de Stommeerweg hebben geluid van 63 dB. De hier gelegen adressen zijn al in aanmerking gekomen voor sanering (zie Figuur 5 5).

Figuur 5 5 – knelpuntgebied Stommeerweg



Omdat hier al sanering heeft plaatsgevonden is een bronmaatregel is niet noodzakelijk. De weg wordt wel genoemd in Mobiliteitsagenda als weg waar verkeer zal toenemen. Op dit deel van de weg zijn geen werkzaamheden gepland.

Doelmatigheid van maatregelen

Voor de woningen aan de Stommeerweg is een maatregel niet doelmatig. Bij de woningen heeft recent sanering plaatsgevonden. Dit houdt in dat hier aan de binnenwaarde wordt voldaan, of mogelijk gevelmaatregelen worden uitgevoerd.

4.3.6 Knelpuntgebied 6 – van Cleeffkade

Uit de berekeningen komt hier bij ca. 10 adressen aan de van Cleeffkade geluid van 63 en 64 dB (zie Figuur 5 6). De woningen zijn hier gelegen boven de winkels.

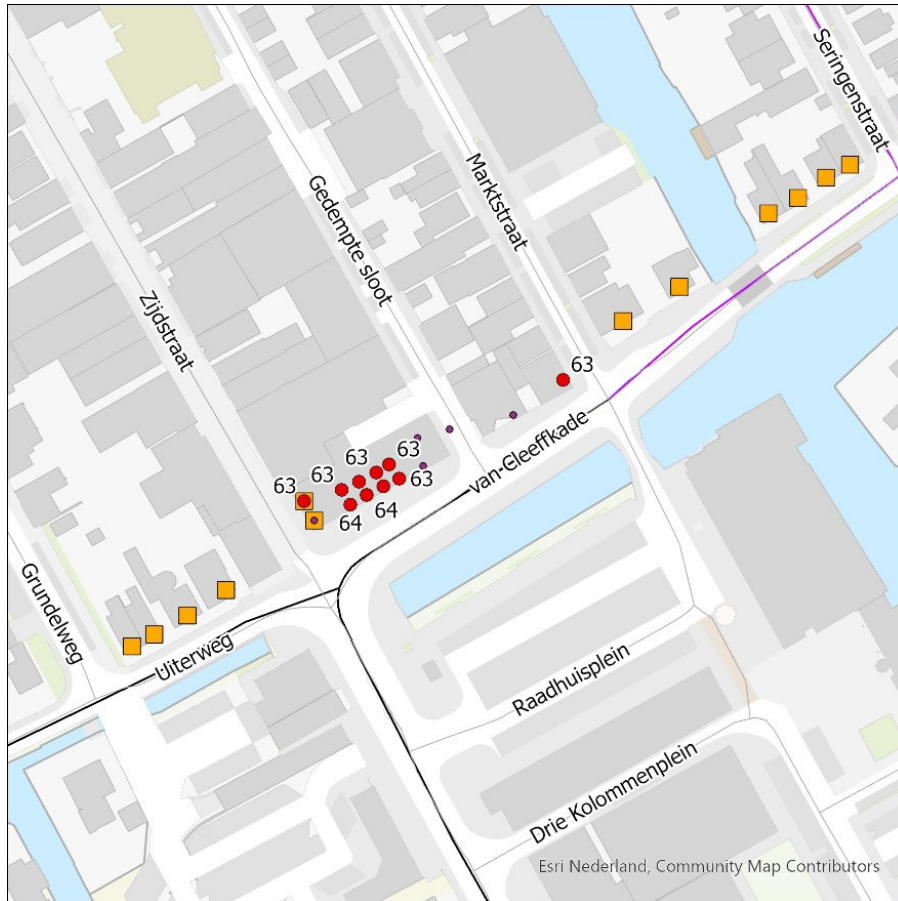
De van Cleeffkade is ook genoemd als weg waar verkeer zal toenemen in de mobiliteitsagenda. Recent hebben hier ontwikkelingen plaatsgevonden op het Raadhuisplein én de Stationsweg. Deze ontwikkelingen zijn nog niet meegenomen in berekeningen.

De van Cleeffkade is in het Verkeerscirculatieplan aangewezen als GOW 30 gebied. Mocht dit geen doorgang vinden dan zal geluidreducerend asfalt over ca 300 meter worden voorgesteld. Hierbij zullen de klinkers die vanaf de Marktstraat aanwezig zijn worden vervangen.

Doelmatigheid van maatregelen

Een stil wegdek is hier doelmatig. Uitgegaan wordt van de invoering van een 30km/u zone (GOW 30 gebied), mocht dit echter geen doorgang vinden, dan wordt over ca 300 meter geluidreducerend asfalt voorgesteld.

Figuur 5 6 – knelpuntgebied van Cleeffkade



4.3.7 Knelpuntgebied 7 - Oosteinderweg

Bij 28 adressen aan de Oosteinderweg is het geluid 63 – 64 dB, hier heeft sanering plaatsgevonden. Bij de woningen wordt voldaan aan max. binnenwaarde (zie Figuur 5 7). Aan de oostzijde van de Oosteinderweg liggen nog 7 adressen met geluid van 63 – 64 dB, ook hier heeft veelal al sanering plaatsgevonden (Figuur 5 8).

Mogelijk wordt ook op verschillende delen van de Oosteinderweg onderhoud gepleegd aan het asfalt. Het asfalt op het deel tussen Noordpolderweg en Bosrandweg is niet van de gemeente, maar in beheer bij het hoogheemraadschap. Indicatieve planning: 2024-2025.

Figuur 5 7 – knelpuntgebied Oosteinderweg (west)



Figuur 5 8 – knelpuntgebied Oosteinderweg (oost)



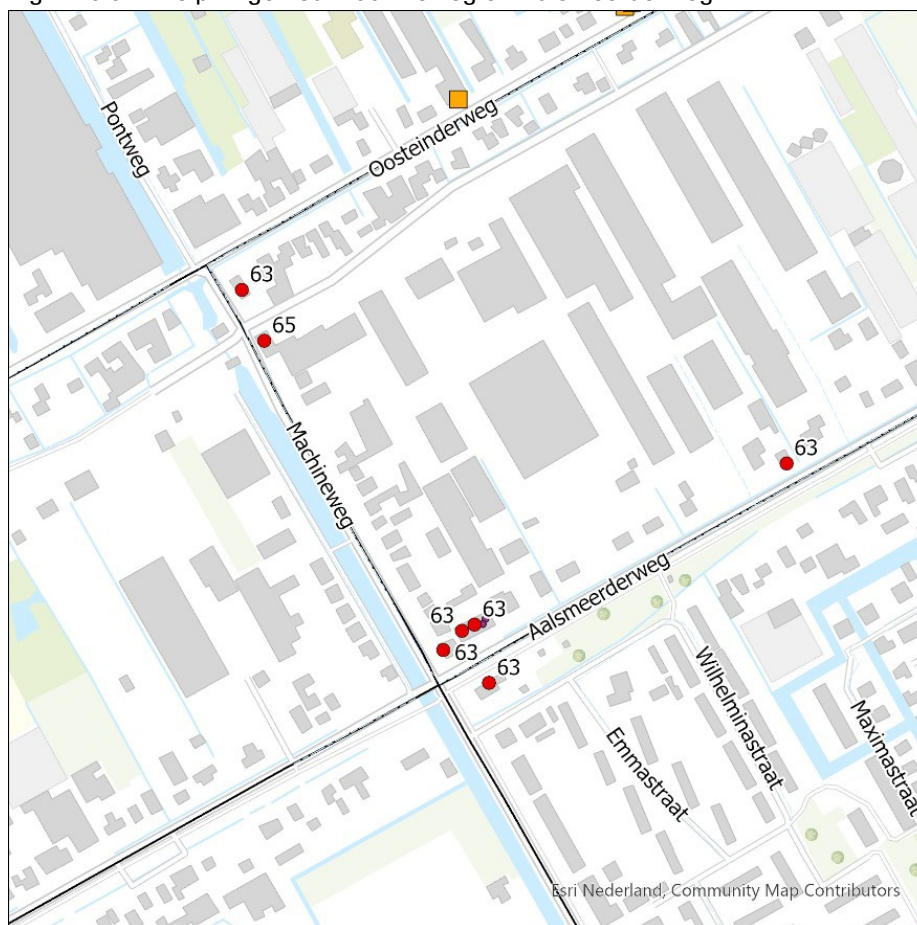
Doelmatigheid van maatregelen

Voor de woningen aan de Oosteinderweg is een maatregel niet doelmatig. Bij de woningen heeft recent sanering plaatsgevonden. Dit houdt in dat hier aan de binnenwaarde wordt voldaan, of mogelijk gevelmaatregelen worden uitgevoerd.

4.3.8 Knelpuntgebied 8 - Machineweg en Aalsmeerderweg

Aan de Machineweg en Aalsmeerderweg liggen 7 adressen met geluid tussen de 63 en 65 dB (Figuur 5 9). Vier adressen liggen ter hoogte van de kruising aan de twee wegen.

Figuur 5 9 – knelpuntgebied Machineweg en Aalsmeerderweg



Reconstructie Machineweg wordt in meerdere fases voorbereid en uitgevoerd. De reconstructie van het deel Legmeerdijk-Aalsmeerderweg is inmiddels volop in uitvoering. Hier wordt geen geluidreducerende deklaag toegepast.

Voor het deel Machineweg tussen de Aalsmeerderweg en Oosteinderweg is het nog niet zeker wanneer de reconstructie plaats gaat vinden. Er was op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg een rotonde gepland, maar de aanleg hiervan is voorlopig opgeschort.

Deze zomer (2024) is de asfaltdeklaag vervangen en is geen geluidsreducerend mengsel toegepast, een bronmaatregel wordt hier niet beschouwd. Wel kan deze locatie aangemerkt worden om bij groot onderhoud wel voor de Machineweg tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg (ca. 350m) en voor de Aalsmeerderweg tot aan de Julianalaan (570m) een bronmaatregel te realiseren.

Doelmatigheid van maatregelen

Een maatregel van ca. 350 en 570 meter is hier beschouwd en kan worden aangemerkt om bij groot onderhoud mee te nemen. In 2024 is echter nog nieuw asfalt gerealiseerd dus een maatregel wordt in dit actieplan niet opgenomen.

4.4 Samenvatting maatregelen

In Tabel 5 1 wordt een overzicht gegeven van de knelpuntgebieden en de mogelijkheden voor maatregelen. Voor de genoemde locaties waar sanering heeft plaatsgevonden is aangegeven dat hier geen maatregel doelmatig is. Hier heeft immers al in het kader van de sanering maatregel- of gevelonderzoek plaatsgevonden.

Tabel 5 1 – samenvatting maatregelen per knelpuntgebied

Locaties	Aantal knelpunten	Geluid-belasting (Lden)	Maatregel doelmatig	Maatregel informatie
1.Hoofdweg	2	63 dB	Ja	Bronmaatregel doelmatig
2.Kudelstaartseweg	7	63 – 66 dB	Ja	Bronmaatregel doelmatig, ook mogelijkheden voor 30km/u zone of fietsstraat.
3.Burg. Kasteleinweg	1	65 dB	Nee	Geen maatregel doelmatig vanwege locatie en enkele woning.

4.Hortensialaan	28+	63 – 64 dB	Nee	Weg is al aangepast naar een 30km/u zone
5.Stommeerweg	6	63 dB	Nee	Hier heeft sanering plaatsgevonden, geen maatregel doelmatig
6.van Cleeffkade	10	63 – 64 dB	Ja	Weg wordt aangepast naar een 30km/u zone, mocht dit toch niet doorgaan dan wordt een geluidreducerende deklaag uitgevoerd.
7.Oosteinderweg (ZW)	28	63 – 64 dB	Nee	Hier heeft sanering plaatsgevonden, geen maatregel doelmatig
8.Oosteinderweg (NO)	7	63 – 64 dB	Nee	Hier heeft sanering plaatsgevonden, geen maatregel doelmatig
9.Machineweg / Aalsmeerderweg	7	63 – 65 dB	Nee	Hier is recent nieuw asfalt aangelegd. Wel kan hier bij groot onderhoud op een later moment een geluidsreducerende deklaag worden uitgevoerd.
Totaal	96+	63 – 66 dB		

5 Input vanuit zienswijzeprocedure

Voor de zienswijzeprocedure heeft de gemeente Aalsmeer voorliggend actieplan ter inzage gelegd. Vanuit de bewoners is geen reactie ingebracht. Het GGD team Milieu en Gezondheid heeft wel een reactie gegeven en enkele aanbevelingen gedaan. Naar aanleiding van deze zienswijze heeft de gemeente een Nota van Beantwoording opgesteld (zie bijlage VI), de input die heeft geleid tot een aanvulling of aanpassing van het plan is in dit hoofdstuk opgenomen:

Nr.	Inspraakreactie GGD d.d. 25 juni 2025	Beantwoording reacties per punt
3	Op pagina 10 staat dat Aalsmeer op wegen met OV 50 km/uur aanhoudt. Het kan ook goed zijn voor de veiligheid en het geluid als OV 30 km/uur gaat. Als dat weinig tijdverlies oplevert, kan de gemeente dat overwegen. Het grote probleem met toename reistijd bij 30km ligt vooral bij noodhulpdiensten. De toegenomen reistijd voor OV is over het algemeen erg beperkt (zeker in een kleinere gemeente). Echter als Aalsmeer 30km zones aanlegt (dus niet GOW-30) met klinkers en drempels kunnen wij ons voorstellen dat het OV hier enorme last van heeft en dat de toegenomen reistijd groter is. Bussen zorgen voor veel meer geluid en trillingen en moeten constant remmen en optrekken als er veel drempels liggen bijvoorbeeld. Echter, je kunt 30 km/u wegen ook met asfalt inrichten	Er zijn geen plannen om wegen in Amstelveen waar OV overheen rijdt af te waarderen naar GOW-30. Afwaarderen naar 30 heeft een grotere impact op de reistijd van OV dan vaak gedacht wordt, omdat de vertraging doortelt in het vervolg van een busomloop. Om die reden is dan ook regionaal in de VRA afgesproken om afwaardering op busroutes met een minimum te beperken en indien het echt niet anders kan mitigerende maatregelen te nemen. Een lagere frequentie op bepaalde lijnen kan een uiterste consequentie zijn en dat willen we voorkomen.
5	Blz 20: Ook wanneer woningen zijn gesaneerd (vanwege vliegtuiggeluid) is het bevorderlijk voor de gezondheid om ander geluid in de omgeving terug te dringen. Dit omdat de vliegtuigen niet altijd voor hinder zullen zorgen en het goed is voor de gezondheid van mensen om niet alleen binnen in huis rust te hebben, maar ook in de directe woonomgeving.	Bedoeld is de sanering vanwege wegverkeerslawaai, dit is nog nadrukkelijk in het rapport aangegeven.
7	De positieve effecten van 30 km/uur voor geluid zijn als heel groot ingeschat. In Amsterdam was dat minder. Het effect is mede afhankelijk van de inrichting van de wegen en de handhaving. 6 dB is niet reëel, zeker bij een beperkte toepassing ipv op de meeste wegen in de gemeente. Klinkers, drempels en verminderde doorstroming zorgen voor meer geluid. Onduidelijke signalering en ontbreken van handhaving kunnen leiden tot het niet volgen van de nieuwe snelheidslimiet door bestuurders.	De werkelijke effecten kunnen inderdaad lager zijn dan 6 dB. De aangegeven reductiewaarden tussen de 3 en 6 dB zijn echter niet een 'theoretische berekening', maar het resultaat van de 'wettelijk vastgestelde rekenmethodiek'. De rapportage in de tekst is genuanceerd.
9	Tabel 2.2 lijkt me niet te kloppen, slaapverstoorden zijn meestal ongeveer de helft van het aantal gehinderden. Hier wordt een getal genoemd van 654 gehinderden door geluid boven de 55 dB, en slechts 23 slaapverstoorden blootgesteld aan 50 dB of meer. Het is niet aannemelijk dat met de hoge vliegtuiggeluidbelasting	Dit berust op een misverstand. De tabellen in de rapportage hebben namelijk alleen betrekking op het gemeentelijk wegverkeer. Dit is nog eens verduidelijkt in de koppen van de tabellen.

	die de gemeente heeft er slechts 23 slaapverstoorden zijn.	
11	Tabellen in bijlage 3 zijn niet duidelijk. Er staan bijvoorbeeld gehinderden door railverkeer. De dichtstbijzijnde spoorlijn zit op 3 km van gemeentegrens. Komt daar hinder van? Dat is niet waarschijnlijk. Bijlage 4 geeft weer andere getallen	De tekst in de rapportage is verduidelijkt.

Bijlage I: Wettelijk kader

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. Dit actieplan geluid wordt vastgesteld onder het regime van de Omgevingswet.

Artikel 2.26 van de Omgevingswet verplicht het Rijk om instructieregels te stellen over het actieplan geluid. Deze verplichting volgt uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EC) die in 2004 van kracht geworden is en toen werd opgenomen in de wet Milieubeheer. Inmiddels is de richtlijn opgenomen in hoofdstuk 3 van de Omgevingswet. Die richtlijn heeft vooral de bedoeling om op lokaal niveau in kaart te brengen hoe het er met het omgevingslawaai voor staat en wat de gemeentelijke overheid daar in samenspraak met zijn burgers/inwoners aan wil doen.

Om uitvoering te geven aan deze Richtlijn en de Omgevingswet, zijn in Nederland agglomeraties aangewezen. De gemeente Aalsmeer is aangewezen tot de agglomeratie Amsterdam/Haarlem.

In de Omgevingswet is vastgesteld dat het actieplan geluid een verplicht programma is voor het rijk (artikel 3.9), de provincies (artikel 3.8) en gemeenten (artikel 3.6). Afdeling 4.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels voor het opstellen van het actieplan voor het rijk, de provincies en de gemeenten.

In artikel 3.6 van de Omgevingswet wordt aangegeven dat het actieplan wordt vastgesteld aan de hand van de voor die geluidbronnen op grond van artikel 20.17 vastgestelde geluidbelastingkaarten. Het betreft de volgende bronnen:

- wegen en daarin gelegen spoorwegen
- andere spoorwegen,
- luchthavens,
- een activiteit of een samenstel van activiteiten

Als vervolg op de geluidsbelastingkaarten zijn de gemeentes die zijn aangewezen op grond van de Europese richtlijn die zijn doorvertaald in de Omgevingswet dus verplicht om voor de gemeentelijke wegen een actieplan vast te stellen.

Het geluid als gemiddelde van een geheel jaar

De waarde van het geluid wordt berekend als het gemiddelde van een geheel kalenderjaar. Op basis van de Europese richtlijn omgevingslawaai wordt hiervoor de geluidsindicator "Lden" gehanteerd.

Deze afkorting staat voor Level day-evening-night en wordt uitgedrukt in dB. De Lden-waarde wordt berekend door het geluid energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode te middelen:

- Lday: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de dagperiode (van 07:00 uur tot 19:00 uur);
- Levening: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de avondperiode (van 19:00 uur tot 23:00 uur),
- Lnight: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode (van 23:00 uur tot 07:00 uur),

Voor de avond- en nachtperiode (Levening en L-night) worden toeslagen van respectievelijk 5 en 10 dB gehanteerd, omdat het geluid in deze periodes hinderlijker is. Dat de geluidniveaus "A-gewogen" zijn, betekent dat rekening is gehouden met de gevoeligheid van het menselijk oor, die voor verschillende frequenties van het geluid niet gelijk is. Zo klinkt een toon van 10 Hertz (Hz) veel zachter dan een toon van 1000 Hz met dezelfde fysische geluidssterkte.

Het actieplan richt zich op het geluid in Lden en het geluid in Lnight die wordt veroorzaakt door de betrokken geluidbronnen in de gemeente.

Toegestane waarde van het geluid en geluidbeperkende maatregelen

Het geluid bij een nieuw geluidgevoelig gebouw mag in beginsel niet hoger zijn dan de wettelijke standaardwaarde (Bkl, artikel 5.78t), zie onderstaande tabel. Bovendien mag het maximale geluid niet hoger zijn dan de grenswaarde.

Geluidbronsoort	Standaardwaarde	Grenswaarde
Provinciale wegen Rijkswegen	50 Lden	60 Lden
Gemeentewegen Waterschapswegen	53 Lden	70 Lden
Lokale spoorwegen Hoofdspoorwegen	55 Lden	65 Lden

Industrieterreinen	50 Lden	55 Lden
	40 Lnight	45 Lnight

Onderdeel van het actieplan is het geven van een overzicht van de situaties met een overschrijding van de standaardwaarde, alsook een overzicht van overschrijdingen van de grenswaarden (Bkl, artikel 4.23).

Bijlage II: Achtergrond en proces actieplan

De processtappen worden hier aangehaald en per stap wordt uitleg gegeven.

Stap 1 – Startoverleg en organisatie

Binnen de gemeente wordt een kernteam opgesteld en de te hanteren kaders en uitgangspunten worden vastgelegd.

Stap 2a – onderzoek en vergelijk geluidbelastingskaarten

Voor 2016 zijn de contourenkaarten uit de geluidgeluidkartering opgesteld in SKM weg. Voor 2021 bevatten deze modellen ook rekenresultaten voor Lden en Lnight op woningniveau van de berekeningen die met CNOSSOS zijn uitgevoerd. Voor de verschilanalyse zijn beide modellen omgezet naar de nieuwe rekenmethodes van de Omgevingsregeling (Or).

De resultaten van de berekening met het nieuwe MRG (Or) op woningniveau uit 2016 en 2021 worden met elkaar vergeleken. De tellingen van het aantal blootgestelden, gehinderden, slaapverstoorden en het aantal bewoners met ischemische hartziekten worden voor 2021 uitgevoerd voor de geluidbelastingen Lden en Lnight op woningniveau met de rekenmethodes van het MRG.

Stap 2b – inventarisatie beleid en maatregelen

De uitgangspunten in de mobiliteitsagenda Aalsmeer en de aanstaande ruimtelijke plannen uit de planviewer van de gemeente worden meegenomen in de knelpuntenanalyse.

In de analyse wordt ook gekeken naar het geluidbeleid van de gemeente én naar mogelijke stille gebieden met een akoestische kwaliteit lager dan 40 dB(A).

Stap 3a – in beeld brengen van de knelpunten

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempeel'. Een eerste stap in het maken van een actieplan is het vaststellen van een of meer plandrempeels. Op basis van de plandrempeels zal beleid worden geformuleerd. In situaties waar de geluidbelasting hoger is dan de plandrempeel worden maatregelen ("acties") overwogen om deze overschrijding terug te dringen.

In het normenstelsel van de Omgevingswet ligt de standaardwaarde voor gemeentewegen op 53 dB.

In de geluidkarteringsronde van 2021 is de geluidssituatie vanaf 50 dB in beeld gebracht. Uit de evaluatie van de geluidssituatie van 2021 en het vergelijk met het huidige actieplan komen mogelijk verschillen naar voren die ontstaan bij de lagere orde wegen.

Op dit moment speelt een landelijke discussie of wegen met een verkeersintensiteiten lager dan 2.500 mvt/etmaal uitgesloten moeten worden vanwege de beperkte betrouwbaarheid van de gegevens. Voor wegen met een verkeersintensiteit van 1.000 mvt/etmaal en een elementenverharding bedraagt de geluidbelasting al snel 50 dB.

Aanvullend wordt een inventarisatie verricht van de vastgestelde hogere waarden tot 1 januari 2024 en deze worden met de saneringsvoorraad op kaart afgebeeld en gecombineerd met de knelpunt analyse.

Hogere waarden zijn verleend als gegarandeerd kon worden dat bijvoorbeeld er voorzieningen in de woning waren getroffen om het wettelijke binnenniveau te bewerkstelligen en/of dat de woning in bezit was van een geluidluwe gevel. Hiervan kan dan geconstateerd worden dat door alternatieve eisen voldaan is aan vastgesteld gemeentelijk beleid en dat niet gelijk maatregelen overwogen dienen te worden om deze 'vermeende' knelpunten.

Voor de saneringswoningen geldt ook dat middels maatregelen of gevelisolatie voldaan zal worden aan het wettelijke binnenniveau.

Stap 3b - Voorgenomen maatregelen

Er zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar, waarmee omgevingslawaaï kan worden verminderd. In deze stap worden die maatregelen op een rij gezet en tegen elkaar afgewogen. Dan gaat het om vragen als: welke effecten kunnen met die maatregel worden bereikt, welke kosten zijn ermee gemoeid en welke andere effecten zijn ermee te bereiken, bijvoorbeeld voor de luchtkwaliteit.

Maatregelen in het actieplan zullen zich allereerst richten op de plandrempeel, ontwikkelingen in de geluidbelastingen onder de plandrempeel zullen in het actieplan wel worden aangemerkt.

Het geluid in de woonomgeving kan afkomstig zijn van bronnen, waarop de gemeente geen directe invloed kan uitoefenen, zoals rijks- en provinciale wegen, spoorlijnen en de luchthaven Schiphol. De beheerders van deze bronnen, onder meer Rijkswaterstaat, ProRail en de provincie Noord-Holland, moeten zelf ook actieplannen maken.

Met de knelpuntenkaarten is in beeld gebracht waar bronmaatregelen en eventuele snelheidsverlagingen effectief zijn. Daarnaast worden de effecten van maatregelen ook in tabelvorm gepresenteerd, geclusterd per wegvak en knelpuntgebied.

De voorgestelde maatregelen zijn voorgelegd aan de gemeente om te beoordelen of ze in de praktijk binnen een korte planningshorizon zijn te realiseren. Na instemming van de gemeente worden de maatregelen doorgerekend voor het effect op de aantallen gehinderden.

Stap 3c - Kosten-batenanalyse maatregelen

De kosten en de baten van de maatregelen worden in beeld gebracht en op basis hiervan wordt een prioriteitenlijst gemaakt. Uiteindelijk is het een bestuurlijke keuze om de maatregelen tegen elkaar af te wegen en te besluiten welke maatregelen doorgevoerd moeten worden.

De kosten van de maatregelen moeten in verhouding zijn met baten die ermee bereikt kunnen worden. De kosten en baten hebben dus invloed op de keuze van de maatregelen. De kosten van maatregelen laten zich doorgaans goed in geld uitdrukken, maar de baten zijn meer te verwachten in de richting van volksgezondheid en de verkoopwaarde van onroerende goederen. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten. Aangesloten wordt bij gangbare methoden voor de inschatting van kosten zoals die binnen de gemeente wordt gehanteerd.

Stap 3d - Participatie in voorgenomen maatregelen

Participatie met bewoners kan een essentieel onderdeel van het Actieplan geluid vormen voor het draagvlak van maatregelen. Het Actieplan Geluid vormt de plaats waarop de invloed van het te voeren beleid op de ontwikkeling van de knelpunten duidelijk wordt. Verkeersmaatregelen kunnen gunstig uitpakken bij de knelpuntgebieden, waardoor mogelijk knelpunten komen te vervallen. Op handen staande maatregelen of wijzigingen in verkeer ter plaatse van knelpunten kan ook reden zijn om op korte termijn nog geen geluidmaatregelen te treffen.

De bewoners worden in de gelegenheid gesteld om hun reactie te geven over de voorgestelde maatregelen. Hiervoor wordt dit document ter inzage gelegd.

Stap 4 - Opstellen van het ontwerpactieplan geluid

Nadat bovenstaande stappen zijn doorlopen kunnen wij namens Burgemeester en Wethouders een ontwerpplan opstellen.

Stap 5 - Publicatie en inspraak

Artikel 16.27 van de Omgevingswet beschrijft de procedure voor de vaststelling van het actieplan. De voorbereiding gebeurt volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb). In afwijking tot wat er in die Wet in artikel 3:15 beschreven staat, kan iedereen vervolgens zienswijzen naar voren brengen. Ook de gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen bedraagt zes weken. De zienswijzen worden door het College dan verwerkt in een reactie op die zienswijzen en eventueel in een aanpassing van het plan. Er is vervolgens geen mogelijkheid tot bezwaar en beroep.

Stap 6 - Vaststelling actieplan en verzending aan I en W

Na verwerking van de zienswijzen stelt het college van Burgemeester en Wethouders het definitieve actieplan geluid vast. Binnen één maand na de vaststelling worden de stukken (elektronisch) ter beschikking gesteld aan eenieder en wordt het plan via tussenkomst van het CVGG verstuurd naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens elke vijf jaar worden verzameld, gecategoriseerd en verzonden naar aan de Europese Commissie.

Bijlage III: Tellingen gezondheid (berekeningen CNOSSOS)

CNOSSOS Ernstige hinder door geluid van wegverkeer in agglomeraties (ongeacht type weg)

Blootstellingsklasse (Lden)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige hinder (per 100)	Aantal ernstig gehinderde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
	40	42.5	4443	3605		
40	45	42.5	794	645	7.95	51
45	50	47.5	6625	5376	8.07	434
50	55	52.5	7821	6346	9.59	609
55	60	57.5	5515	4475	12.82	574
60	65	62.5	4965	4029	17.76	715
65	70	67.5	1675	1359	24.41	332
70	75	72.5	152	123	32.77	40
75	80	77.5	0	0	42.84	0
80		82.5	0	0	48.51	0
Totaal			31991	25959		2755

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	12307
Schatting van totaal aantal mensen in studiegebied	31991
Schatting van totaal aantal ernstig gehinderden in gehele gebied	2755
Aantal ernstig gehinderden blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	1661

CNOSSOS Ernstige hinder door geluid van wegverkeer in agglomeraties (gemeentelijke wegen)

Blootstellingsklasse (Lden)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige hinder (per 100)	Aantal ernstig gehinderde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
	40		7139	5793		
40	45	42.5	648	526	7.95	42
45	50	47.5	8555	6942	8.07	560
50	55	52.5	5602	4546	9.59	436
55	60	57.5	4779	3878	12.82	497
60	65	62.5	4395	3566	17.76	633
65	70	67.5	872	708	24.41	173
70	75	72.5	0	0	32.77	0
75	80	77.5	0	0	42.84	0
80		82.5	0	0	48.51	0
Totaal			31991	25959		2341

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	10046
Schatting van totaal aantal mensen in studiegebied	31991
Schatting van totaal aantal ernstig gehinderden in gehele gebied	2341
Aantal ernstig gehinderden blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	1303

CNOSSOS Ernstige slaapverstoring door geluid van wegverkeer in agglomeraties (ongeacht type weg)

Blootstellingsklasse (Lnight)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige hinder (per 100)	Aantal ernstig gehinderde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
	40		19305	15665		
40	45	42.5	1995	1619	2.51	41
45	50	47.5	5397	4379	3.51	154
50	55	52.5	4459	3618	5.15	186
55	60	57.5	784	636	7.41	47
60	65	62.5	43	35	10.30	4
65	70	67.5	9	7	11.98	1
70	75	72.5	0	0	11.98	0
75		77.5	0	0	11.98	0
Totaal			31991	25959		432

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	5294
Schatting van totaal aantal mensen in studiegebied	31991
Schatting van totaal aantal ernstig slaapverstoorden in gehele gebied	432
Aantal ernstig slaapverstoord blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	238

CNOSSOS Ernstige slaapverstoring door geluid van wegverkeer in agglomeraties (gemeentelijke wegen)

Blootstellingsklasse (Lnight)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige hinder (per 100)	Aantal ernstig gehinderde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
	40		22272	18072		
40	45	42.5	1422	1154	2.51	29
45	50	47.5	4522	3669	3.51	129
50	55	52.5	3563	2891	5.15	149
55	60	57.5	211	171	7.41	13
60	65	62.5	0	0	10.30	0
65	70	67.5	0	0	11.98	0
70	75	72.5	0	0	11.98	0
75		77.5	0	0	11.98	0
Totaal			31991	25959		319

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	3774
Schatting van totaal aantal mensen in studiegebied	31991
Schatting van totaal aantal ernstig slaapverstoorden in gehele gebied	319
Aantal ernstig slaapverstoord blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	161

Gezondheidseffect Ischemische hartziekten t.g.v. geluid van wegverkeer in agglomeraties

Blootstellingsklasse (Lden)			Aantal mensen	RR per klasse	n/N*(RR-1) per klasse
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling			
	55	<53	19684	1.0000	0.0000
55	60	57.5	5515.391	1.0352	0.0061
60	65	62.5	4965.124	1.0759	0.0118
65	70	67.5	1674.993	1.1181	0.0062
70	75	72.5	151.6297	1.1619	0.0008
75	80	77.5	0	1.2075	0.0000
80		82.5	0	1.2549	0.0000
Totaal			31991		

PAFoverall	0.0242
Incidentie Coronaire hartziekten in NL	51893
Aantal IHD totale gebied door wegverkeer	2

Indicator	
Aantal inwoners in studiegebied	31991
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	12307.1377
Aantal gevallen IHD toe te schrijven aan geluid wegverkeer	2

CNOSSOS Ernstige slaapverstoring door geluid van vliegverkeer

Blootstellingsklasse (Lnight)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige slaapverstoring (per 100)	Aantal ernstig slaapverstoorde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
30	30	30.5	30530	24774		
30	35	32.5	649	526	4.01	21
35	40	37.5	397	322	6.33	20
40	45	42.5	258	210	9.84	21
45	50	47.5	114	92	14.99	14
50	55	52.5	43	35	22.18	8
55	60	57.5	0	0	30.51	0
60		62.5	0	0	30.51	0
Totaal			31991	25959		84

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	42.8
Schatting van totaal aantal mensen in studiegebied	31991
Schatting van totaal aantal ernstig slaapverstoorden in gehele gebied	84
Aantal ernstig slaapverstoord blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	8

Bijlage IV: Tellingen gezondheid (berekeningen MRG Or)

MRG resultaten Ernstige hinder door geluid van wegverkeer in agglomeraties (gemeentelijke wegen)

Blootstellingsklasse (Lden)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige hinder (per 100)	Aantal ernstig gehinderde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
40	40	40.5	8241	6687	0	0
40	41	41.5	1990	1615	7.95	128
41	42	42.5	1757	1426	7.95	113
42	43	43.5	1397	1134	7.95	90
43	44	44.5	1479	1200	7.95	95
44	45	45.5	1415	1148	7.95	91
45	46	46.5	1100	893	7.95	71
46	47	47.5	1147	931	7.97	74
47	48	48.5	1141	926	8.07	75
48	49	49.5	1282	1040	8.24	86
49	50	50.5	929	754	8.47	64
50	51	51.5	937	761	8.78	67
51	52	52.5	1098	891	9.15	82
52	53	53.5	929	754	9.59	72
53	54	54.5	824	669	10.10	68
54	55	55.5	644	523	10.68	56
55	56	56.5	674	547	11.32	62
56	57	57.5	661	537	12.04	65
57	58	58.5	826	670	12.82	86
58	59	59.5	1098	891	13.67	122
59	60	60.5	899	729	14.59	106
60	61	61.5	689	559	15.58	87
61	62	62.5	484	392	16.63	65
62	63	63.5	253	205	17.76	36
63	64	64.5	88	71	18.95	13
64	65	65.5	4	3	20.21	1
65	66	66.5	6	5	21.54	1
66	67	67.5	0	0	22.94	0
67	68	68.5	0	0	24.41	0
68	69	69.5	0	0	25.94	0
69	70	70.5	0	0	27.55	0
70	71	71.5	0	0	29.22	0
71	72	72.5	0	0	30.96	0
72	73	73.5	0	0	32.77	0
73	74	74.5	0	0	34.64	0
74	75	75.5	0	0	36.59	0
75	76	76.5	0	0	38.60	0
76	77	77.5	0	0	40.68	0
77	78	78.5	0	0	42.84	0
78	79	79.5	0	0	45.05	0
79	80		0	0	47.34	0
Totaal			23750	19271		1877

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	5682
Schatting van totaal aantal ernstig gehinderden in gehele gebied	1877
Aantal ernstig gehinderden blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	645

MRG resultaten Ernstige slaapverstoring door geluid van wegverkeer in agglomeraties (gemeentelijke wegen)

Blootstellingsklasse (Lnight)			Aantal mensen	Aantal mensen van 18 jaar en ouder	Kans op ernstige slaapverstoring (per 100)	Aantal ernstig gehinderde personen
Ondergrens (>=)	Bovengrens (<)	Gemiddelde blootstelling				
	40		23655.7	19195	0	0
40	41	40.5	972	788	2.29	18
41	42	41.5	880	714	2.39	17
42	43	42.5	683	554	2.51	14
43	44	43.5	494	401	2.66	11
44	45	44.5	633	514	2.84	15
45	46	45.5	719	583	3.04	18
46	47	46.5	948	769	3.26	25
47	48	47.5	1014	823	3.51	29
48	49	48.5	770	625	3.79	24
49	50	49.5	603	490	4.09	20
50	51	50.5	424	344	4.42	15
51	52	51.5	163	132	4.77	6
52	53	52.5	19	16	5.15	1
53	54	53.5	9	7	5.55	0
54	55	54.5	4	3	5.98	0
55	56	55.5	0	0	6.43	0
56	57	56.5	0	0	6.91	0
57	58	57.5	0	0	7.41	0
58	59	58.5	0	0	7.94	0
59	60	59.5	0	0	8.49	0
60	61	60.5	0	0	9.07	0
61	62	61.5	0	0	9.67	0
62	63	62.5	0	0	10.30	0
63	64	63.5	0	0	10.95	0
64	65	64.5	0	0	11.63	0
65	66	65.5	0	0	11.98	0
66	67	66.5	0	0	11.98	0
67	68	67.5	0	0	11.98	0
68	69	68.5	0	0	11.98	0
69	70	69.5	0	0	11.98	0
70	71	70.5	0	0	11.98	0
71	72	71.5	0	0	11.98	0
72	73	72.5	0	0	11.98	0
73	74	73.5	0	0	11.98	0
74	75	74.5	0	0	11.98	0
Totaal			31991	25959		213

Indicator	
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	618
Schatting van totaal aantal ernstig slaapverstoorden in gehele gebied	213
Aantal ernstig slaapverstoord blootgesteld aan 50 dB (Lnight) of meer	23

Bijlage V: Resultaten actieplan 2011 (2013-2023)

Resultaten actieplan 2011 - wegverkeer

Vanwege wegverkeer werden er 1460 ernstig gehinderden en 223 ernstig slaapgestoorden gerapporteerd (zie Tabel BIV-1). Gerekend met het nieuwe MRG zijn dit vanwege gemeentelijk wegverkeer 1877 ernstig gehinderden en 213 ernstig slaapgestoorden, voor het totale wegverkeer zullen deze cijfers nog wel ca. 15-26% hoger liggen. Met de nieuwe berekeningen kom je daarmee voor de Lden met een verhoging van 15 procent van de 1877 ernstig gehinderden, op ca. 50% meer ernstig gehinderden vanwege het totale wegverkeer in 2021 t.o.v. 2011.

Gekeken naar de aantallen blootgesteld boven de 55dB is er geen sprake van een toename. In 2011 waren dat er 13.300 (zie Tabel BIV-1), in 2021 in totaal 12.307 (zie bijlage III). De toename in (ernstig) gehinderden komt voort uit de nieuw toegepaste methodiek voor bepaling van gehinderden, voornamelijk door het meenemen van de lagere geluidbelastingklassen (<55 dB).

Tabel BIV 1 – tellingen wegverkeer uit 2011 (actieplan 2013).

Wegverkeerslawaai Totaal				
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal gehinderden *	aantal ernstig gehinderden *
Lden [dB]				
55-59	3.451	8.000	1.667	635
60-64	1.715	4.000	1.183	513
65-69	299	700	282	138
70-74	252	600	313	174
75>	0	0	0	0
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal ernstig slaapgestoorden*	
Lnicht [dB]				
50-54	829	1.900	133	
55-59	296	700	68	
60-64	72	200	22	
65-69	0	0	0	
70>	0	0	0	

* obv niet afgerond aantal bewoners

Resultaten actieplan 2011 - industrielawaai

In het actieplan uit 2013 kwam de industrie ook als grote hinderbron naar voren. Het is niet goed te herleiden waar de 1285 woningen binnen de 55-59 contour in dit actieplan vandaan komen (zie Tabel BIV-2). Uit de zonebesluiten van de 2 scheepswerven kan worden afgeleid dat slechts ca. 50 woningen binnen de zones van de industrieterreinen zijn gelegen (zie ook paragraaf 2.1).

Tabel BIV 2- tellingen industrielawaai uit 2011 (actieplan 2013).

Industrielawaai				
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal gehinderden *	aantal ernstig gehinderden *
Lden [dB]				
55-59	1.285	3.000	768	325
60-64	0	0	0	0
65-69	0	0	0	0
70-74	0	0	0	0
75>	0	0	0	0

Resultaten actieplan 2011 – luchtvaartlawaai

Ook in het actieplan van 2013 was de grootste hinderbron het luchtvaartlawaai met 1703 ernstig gehinderden. In 2011 waren er 11.200 blootgesteld (zie Tabel BIV-3) met een geluidbelasting vanwege luchtvaartlawaai hoger dan 55 dB. In 2021 waren dit er slechts 1.817 (zie bijlage III). Het is niet bekend waarom deze aantallen zoveel lager zijn geworden. Met de nieuwe methodiek en hinderformules leveren de veel lagere aantallen blootgestelden wel meer ernstig gehinderden op met in totaal 3.569 ernstig gehinderden vanwege luchtvaartlawaai. Een groot deel van deze ernstige hinder komt voort uit de lagere geluidbelastingsklassen, die in de tellingen van 2011 niet waren meegenomen.

Tabel BIV 3 – tellingen luchtvaartlawaai uit 2011 (actieplan 2013).

Luchtvaartlawaaï				
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal gehinderden	aantal ernstig gehinderden
Lden [dB]				
55-59	4.247	9.800	3.223	1.368
60-64	574	1.300	568	290
65-69	61	100	76	45
70-74	0	0	0	0
75>	0	0	0	0

In het actieplan is ook gekeken naar knelpunten & maatregelen voor de gemeentelijke wegen. Hiervoor is de volgende aanpak gevolgd:

- Clusters zijn gemaakt voor de beoordeling, op basis van locaties waar meer dan 5 woningen een geluidbelasting hebben boven de toen gehanteerde plandrempel van 65 dB. Binnen de clusters zijn in de beoordeling alle woningen meegenomen met een geluidbelasting > 55,5 dB en alle wegdelen die binnen de cluster liggen.
- Het resultaat van deze beoordeling is dat de maatregelkosten in meerkosten per dB per woning overall onder de 1000 euro komen te liggen en daarmee als doelmatig worden gezien.

Voorgestelde maatregelen actieplan 2013

Aangegeven wordt dat "blijkt op welke locatie welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn" en uit de bijlage met onderhoud van de wegen kan worden opgemaakt waar binnen de volgende 5 jaar onderhoud plaats gaat vinden. Er wordt geen algemeen beleid voorgesteld, ook worden er geen concrete maatregelen genoemd én er heeft geen inspraak/participatie plaatsgevonden.

Evaluatie actieplan 2013 – 2023

De knelpunten die genoemd worden in het vorige actieplan (aantallen woningen gegeven met geluidbelasting 65+ in actieplan) zijn:

Aalsmeer

- 69 woningen bij de Stationsweg, Uiterweg, Grondelweg, Weteringstraat, Seringenstraat, Rozenstraat, Dorpsstraat
- 252 woningen aan de Burgemeester Kasteleinweg
- 50 woningen aan de Machineweg

Voor Aalsmeer geldt dat de knelpunten bij woningen in de omgeving Stationsweg in de berekeningen voor 2021 zich niet meer voordoen.

De Kasteleinweg is een provinciale weg en komt nu in de analyse niet terug

De Machineweg komt nu weer terug en wordt besproken bij de maatregelen, hier lijken de geluidbelastingen wel te zijn afgenomen.

Bijlage VI: Nota van beantwoording, gemeente Aalsmeer

Z24-112466 Aalsmeer, 29 juli 2025

Wijze van beantwoording

Een Nota van Beantwoording wordt gebruikt voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op afwijkingen van omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen en voor de beantwoording van participatiereacties van producten in het kader van het Omgevingsbeleid, zoals gebiedsgerichte of themagerichte programma's.

Van 12 mei tot en met 23 juni heeft het ontwerp actieplan Geluid 6 weken ter inzage gelegen in het kader van de formele inspraakprocedure. Tijdens deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om per post of digitaal ideeën aan te dragen en/of een inspraakreactie in te dienen.

In deze periode zijn geen reacties ingediend.

Twee dagen na de sluitingstermijn heeft de GGD nog een reactie ingediend die nog ambtshalve konden worden meegenomen.

De ingebrachte inspraakreactie is verkort weergegeven in deze Nota van Beantwoording. Ook zijn de reactie beantwoord en is aangegeven of het actieplan is aangepast op basis van de inspraakreactie. Deze Nota van Beantwoording zal met het actieplan geluid ter vaststelling worden aangeboden aan het college. Er is geen bezwaar of beroep mogelijk op de vaststelling van het actieplan geluid

Binnengekomen reacties op ontwerp actieplan geluid, na reactietermijn

Inspraakreactie GGD d.d. 25 juni 2025	Beantwoording reacties per punt	Plan Aan-
---------------------------------------	---------------------------------	-----------

			pas-sing
1	Allereerst goed dat Aalsmeer een actieplan heeft gemaakt en plannen maakt om de geluidbelasting in de gemeente te verlagen. Dat is positief voor de gezondheid van de inwoners. Ook is het goed dat de plandrem-pel is verlaagd.	Dank, wij nemen hier kennis van	n.v.t.
2	Uit de gezondheidsmonitor van Amstelland van 2020 blijkt dat 52% van de inwoners in Aalsmeer ernstige geluidhinder ondervindt. Dit is een stuk hoger dan ongeveer 20% wat in het plan genoemd wordt (uiter-aard gaat de gezondheidsmonitor wel over meer bronnen) en dit was toen het hoogste percentage van alle gemeenten in Amstelland. In dezelfde moni-tor is gevonden dat 25% van de inwoners slaapver-storing ervaart door vliegverkeer. Geluidhinder van wegverkeer en van bouwen/slopen is minder dan bij andere Amstelland gemeenten.	De verschillen worden verklaard door het feit dat de gezondheidsmonitor ge-baseerd is op enquêtes. De gegevens opgenomen in het actieplan geluid zijn, conform de voorschriften van het rijk, gebaseerd op berekeningen. Bij de ontwikkeling van het volgend actieplan geluid zullen wij overwegen of een aanvulling van de analyse met enquête-gegevens zinvol kan zijn.	nee
3	Op pagina 10 staat dat Aalsmeer op wegen met OV 50 km/uur aanhoudt. Het kan ook goed zijn voor de veiligheid en het geluid als OV 30 km/uur gaat. Als dat weinig tijdverlies oplevert, kan de gemeente dat overwegen. Het grote probleem met toename reistijd bij 30km ligt vooral bij noodhulpdiensten. De toege-nomen reistijd voor OV is over het algemeen erg beperkt (zeker in een kleinere gemeente). Echter als Aalsmeer 30km zones aanlegt (dus niet GOW-30) met klinkers en drempels kunnen wij ons voorstellen dat het OV hier enorme last van heeft en dat de toegenomen reistijd groter is. Bussen zorgen voor veel meer geluid en trillingen en moeten constant remmen en optrekken als er veel drempels liggen bijvoorbeeld. Echter, je kunt 30 km/u wegen ook met asfalt inrichten .	Er zijn geen plannen om wegen in Aalsmeer waar OV overheen rijdt af te waarderen naar GOW-30. Afwaarderen naar 30 heeft een grotere impact op de reistijd van OV dan vaak gedacht wordt, omdat de vertraging doortelt in het vervolg van een busomloop. Om die reden is dan ook regiobreed in de VRA afgesproken om afwaardering op bus-routes met een mini- mum te beperken en indien het echt niet anders kan miti-gerende maatregelen te nemen. Een lagere frequentie op bepaalde lijnen kan een uiterste consequentie zijn en dat willen we voorkomen.	nee
4	blz 15: In het kader van regulier onderhoud wordt er op dit moment geen geluidsarm asfalt toegepast, zodat het onderhoud maar beperkte effecten zal hebben op de geluidssituatie. Aanbeveling geven om standaard (waar mogelijk) stil asfalt toe te pas-sen, dat gebeurt blijkbaar nog niet.	Wij begrijpen deze aanbeveling. Toepas-sing van geluidsarm asfalt leidt echter tot een aanzienlijke verhoging van de kosten. Wij hebben ervoor gekozen pri-oriteit te leggen bij de knelpuntgebie-den (met een belasting boven de 62 dB).	nee
5	Blz 20: Ook wanneer woningen zijn gesaneerd (vanwege vliegtuiggeluid) is het bevorderlijk voor de gezondheid om ander geluid in de omgeving te-rug te dringen. Dit omdat de vliegtuigen niet altijd voor hinder zullen zorgen en het goed is voor de gezondheid van mensen om niet alleen binnen in huis rust te hebben, maar ook in de directe woonom-geving.	Bedoeld is de sanering vanwege weg-verkeerslawaaï, dit is nog nadrukkelijk in het rapport aangegeven	ja
6	De GGD adviseert ook onder de plandrem-pel de geluidbelasting waar mogelijk te verlagen. Veel hinder treedt op bij lagere geluidbelasting dan 53 dB.	Wij begrijpen dat een geluidbelasting van 53 dB of lager het meest wenselijk zou zijn. Ons streven is hier in stappen naar toe te werken. De eerste stap is met de schaarse beschikbare middelen de grootste knelpunten aan te pakken. Dat zijn de gebieden met een geluidbe-lasting vanaf de plandrem-pel (62 dB).	nee
7	De positieve effecten van 30 km/uur voor geluid zijn als heel groot ingeschat. In Amsterdam was dat minder. Het effect is mede afhankelijk van de inrich-ting van de wegen en de handhaving. 6 dB is niet reëel, zeker bij een beperkte toepassing ipv op de meeste wegen in de gemeente. Klinkers, drempels	De werkelijke effecten kunnen inder-daad lager zijn dan 6 dB. De aangege-ven reductiewaarden tussen de 3 en 6 dB zijn echter niet een 'theoretische berekening', maar het resultaat van de 'wettelijk vastgestelde rekenmethodiek'.	ja

	en verminderde doorstroming zorgen voor meer geluid. Onduidelijke signalering en ontbreken van handhaving kunnen leiden tot het niet volgen van de nieuwe snelheidslimiet door bestuurders.	De rapportage in de tekst is genuanceerd.	
8	Er word in het plan vooral gesproken over het aanleggen van 30km zones en niet GOW-30 wegen (die worden "op termijn" ingevoerd). Het effect op geluidbelasting zou nog lager kunnen zijn of zelfs negatief. De inrichting van 30km zones voor erftoegangswegen is namelijk wel standaard met klinkers en drempels. Op google streetview zie ik dat er op de Hortensialaan (zie blz 19) inderdaad klinkers en drempels zijn aangelegd. Dus de meest voorgedragen maatregel zorgt niet voor geluidsreductie en misschien zelfs voor toename.	Dit sluit aan bij de opmerking hierboven, asfalt+30km/u is stiller en zou nog beter zijn, maar het afwaarderen van een weg van 50km/u naar 30km/u zal voor geluid overwegend positief zijn.	nee
9	Tabel 2.2 lijkt me niet te kloppen, slaapverstoorden zijn meestal ongeveer de helft van het aantal gehinderden. Hier wordt een getal genoemd van 654 gehinderden door geluid boven de 55 dB, en slechts 23 slaapverstoorden blootgesteld aan 50 dB of meer. Het is niet aannemelijk dat met de hoge vliegtuiggeluidbelasting die de gemeente heeft er slechts 23 slaapverstoorden zijn.	Dit berust op een misverstand. De tabellen in de rapportage hebben namelijk alleen betrekking op het gemeentelijk wegverkeer. Dit is nog eens verduidelijkt in de koppen van de tabellen.	ja
10	Het aantal slaapverstoorden is relatief klein deels omdat voor Lden en Lnight dezelfde drempelwaarde van 40 dB is gehanteerd. Je mist dan relatief veel mensen die slaapverstoord zijn.	Hierbij is voortgewerkt met de voor het actieplan door het RIVM beschikbaar gestelde methodiek en dit start inderdaad bij 40 dB in beide gevallen.	nee
11	Tabellen in bijlage 3 zijn niet duidelijk. Er staan bijvoorbeeld gehinderden door railverkeer. De dichtstbijzijnde spoorlijn zit op 3 km van gemeentegrens. Komt daar hinder van? Dat is niet waarschijnlijk. Bijlage 4 geeft weer andere getallen.	De tekst in de rapportage is verduidelijkt.	ja

