



Gemeente Aalsmeer

Nota van Beantwoording

Ontvangen reacties en beantwoording van reacties op het

Actieplan Geluid 2025-2029

1. 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

3. Binnengekomen reacties op ontwerp actieplan geluid, na reactietermijn

	Inspraakreactie GGD d.d. 25 juni 2025	Beantwoording reacties per punt	Plan Aanpassing
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 plandrempeel 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 (uiteraard gaat de gezondheidsmonitor wel over meer bronnen) en dit was toen het hoogste percentage van alle gemeenten in Amstelland. In dezelfde monitor is gevonden dat 25% van de inwoners slaapverstoring 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 gebaseerd 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 enquêtegegevens 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 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 Aalsmeer waar OV overheen rijdt af te waarden 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 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.	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 passen, dat gebeurt blijkbare nog niet.	Wij begrijpen deze aanbeveling. Toepassing van geluidsarm asfalt leidt echter tot een aanzienlijke verhoging van de kosten. Wij hebben ervoor gekozen prioriteit te leggen bij de knelpuntgebieden (met een belasting boven de 62 dB).	Nee
5	Blz 20: Ook wanneer woningen zijn gesaneerd (vanwege vliegtuiggeluid) is het	Bedoeld is de sanering vanwege	ja

	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.	wegverkeerslawaai, dit is nog nadrukkelijk in het rapport aangegeven.	
6	De GGD adviseert ook onder de plandrempel 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 geluidbelasting vanaf de plandrempel (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 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.	Ja
8	Er word in het plan vooral gesproken over het aanleggen van 30km <u>zones</u> 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