

Beantwoording zienswijze actieplan geluid

Vraag 1

Zijn de waarden die in het actieplan gebruikt worden niet te hoog?

De normen van World Health Organization (WHO) zijn gericht op gezondheid van de bewoners en zijn gebruikt als basis voor het bepalen van de normen in de wetgeving. Deze normen gelden bij de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, bijvoorbeeld woningen. Voor geluid van wegverkeer geldt in Nederland de norm van 53 dB voor de gemiddelde geluidbelasting over het hele jaar (Lden). Dit is dus conform de norm van het WHO. Bij een geluidbelasting van wegverkeer onder de 53dB kunnen nieuwe woningen zonder extra maatregelen gebouwd worden.

De wetgever heeft ook een maximum voor de geluidbelasting gesteld bij nieuwbouw, namelijk 70 dB. Dat betekent dat bij geluid tussen 53 en 70 dB alleen met extra maatregelen gebouwd mag worden. Meestal wordt de gevel van woningen extra geïsoleerd, en wordt aandacht besteed aan de indeling van woningen (zoals slaapkamers aan de meest rustige zijde, geluidluwe buitenruimte).

Dat geldt voor nieuwe woningen. Het Actieplan richt zich echter op bestaande woningen. Bij bestaande woningen zijn maatregelen aan de zelf moeilijker te nemen. Ook de bron van het geluid kan niet altijd eenvoudig weggehaald worden. De gemeente vindt het belangrijk om te kijken of bij deze woningen de situatie verbeterd kan worden, waarbij een realistische haalbare doelstelling wordt neergezet, en een prioritering wordt aangegeven.

De gemeente heeft in het actieplan gekozen voor een plandrempel van 65 dB. Bij woningen met de geluidbelasting boven de plandrempel worden tijdens de looptijd van het actieplan maatregelen genomen. Daarnaast is aandacht voor woningen met een geluidbelasting tussen 60 en 65 dB. Maatregelen daar worden meegenomen bij regulier onderhoud van wegen.

Vraag 2

Waarom wordt er in dit actieplan alleen gewerkt met berekende waarden van de geluidsbelasting?

Een geluidsbelastingkaart laat zien hoeveel lawaai wegen, vliegvelden, spoorlijnen en industrie veroorzaken in de omgeving. De gemeente maakt geluidskarten alleen voor bronnen die in beheer zijn bij de gemeente zelf, zoals gemeentelijke wegen en industrieterreinen. Het is verplicht om de geluidbelasting te berekenen. Het Rijk is verantwoordelijk voor de geluidsbelastingkaarten van Rijkswaterstaat (voor de rijkswegen), ProRail (voor de hoofdspoorwegen) en van de luchthaven Schiphol. Provincies zijn verantwoordelijk voor die van provinciale wegen. De geluidkaarten moeten uiteindelijk door alle lidstaten naar de Europese Commissie gestuurd worden.

De geluidskarten worden elke 5 jaar gemaakt en voor het maken van de laatste kaarten is gebruik gemaakt van gegevens over het verkeer uit 2019. Dat is in verband met Corona. Op basis van de gegevens uit 2020 zou namelijk in verband met corona-maatregelen minder hoge geluidbelasting berekend worden. En dat zou niet representatief zijn voor normale situatie. Door het gebruik van

dezelfde rekenmethode kunnen de geluidkaarten uit meerdere landen vergeleken worden. Deze rekenmethode is vastgesteld in 2012.

De Nederlandse geluidwetgeving is gebaseerd op berekeningen en niet op metingen. De reden daarvoor is dat metingen een momentopname geven, en dat het niet mogelijk is om bij alle woningen in de gemeente metingen uit te voeren. De geluidkaarten en actieplan zijn gebaseerd op de gemiddelde geluidbelasting en deze kan alleen vastgesteld worden door berekeningen. De rekenmethoden worden door metingen gevalideerd waardoor de berekende waarden representatief zijn.

Het Actieplan van de gemeente richt zich op de geluidbelasting van gemeentelijke wegen en niet op provinciale of rijkswegen. Betreffende actieplannen worden door Provincie en Rijkswaterstaat gemaakt. Bij vraag 3 wordt daar verder op in gegaan.

Vraag 3

Veel inwoners hebben last van het verkeerslawaai van de A2 en de A9.

Met twee snelwegen die door de gemeente heen lopen is het onvermijdelijk dat bewoners daar last van hebben, in meerdere of mindere mate. Daar is aandacht voor. Echter dit actieplan is bedoeld om te kijken of en welke maatregelen getroffen moeten/kunnen worden door de gemeente zelf. De gemeente kan niet beslissen over de aanpassing/aanpak van snelwegen en (hoofd)spoorwegen. Daarom worden actieplannen voor deze bronnen opgesteld door de betreffende beheerders, namelijk Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail. Betreffende actieplannen zijn te vinden op <https://www.platformparticipatie.nl/omgevingslawaai-rijkswegen/default.aspx>. Voor de periode 2024-2029 zijn de voorgenomen maatregelen (voor zover bekend) door RWS geïnventariseerd. In het actieplan van Rijkswaterstaat is aangegeven dat in 2027 op de A9 Badhoevedorp-Holendrecht de aanleg van tweelaags ZOAB (stil wegdek) en realisatie van schermen is gepland. De gemeente wordt door RWS hierbij betrokken. Zie voor meer informatie [Project Atlas | A9 Badhoevedorp Holendrecht | Geluid](#).

De beleving van het geluid kan per situatie en per persoon verschillen. Daarom wordt gewerkt met een rekenmethode, die ook door andere wegbeheerders wordt gebruikt. De berekeningen worden wel geverifieerd met metingen. De berekende, over het jaar gemiddelde geluidbelasting kan afwijken van metingen die bijvoorbeeld bij specifieke weersomstandigheden of piekmomenten qua verkeersdrukke zijn verricht.

Geluidemissie van snelwegen wordt begrensd door de geluidproductieplafonds. Dat zijn vergunningspunten langs de snelwegen met maximale toegestane geluidbelasting. Het systeem is er op gericht om het geluid op lange termijn niet te laten toenemen ('stand-still'), ook bij groeiend verkeer. RWS treft de nodige maatregelen als de geluidbelasting te hoog wordt en een overschrijding van deze punten dreigt. Los daarvan wordt ook gewerkt aan sanering van woningen met hogere geluidbelasting (meestal treffen van maatregelen bij de woning zelf).

Het aanbrengen van beplanting langs de snelwegen zou inderdaad voor betere beleving kunnen zorgen. De gemeente is in overleg met Rijkswaterstaat om te onderzoeken of dit tot de mogelijkheden behoort. Ook op andere plaatsen is de gemeente op zoek naar locaties die vergroend kunnen worden.

Vraag 4

Dezelfde argumenten als onder 2. genoemd gelden voor Schiphol. De gemeente kan aandringen op minder verkeersbewegingen boven onze gemeente.

Luchtvaartlawaai kan bijzonder hinderlijk zijn. Bewoners van meerdere gemeente worden geconfronteerd met de geluidbelasting van luchtvaart. Op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau wordt gesproken over verbetering van de geluidssituatie in de omgeving. De gemeente zelf kan niet voor vermindering van geluid van luchtvaart zorgen. Binnen de regio worden wel afspraken gemaakt over de aanpak van de geluidhinder. In 2022 zijn er samenwerkingsafspraken gemaakt over dringende zaken rond geluidhinder en luchtkwaliteit. Veel activiteiten op dit gebied worden namens de gemeente uitgevoerd door omgevingsdiensten. Er is ook een bestuurlijk overleg over de situatie rondom Schiphol.

Vraag 5

Ik zie in dit documenten niet goed hoe het actieplan geluid aansluit op het collegebeleid op andere terreinen, zoals het evenementenbeleid, verkeersbeleid en groenbeleid of het veranderen van het bestemmingsplan.

Het actieplan is gericht op het oplossen van bestaande knelpunten vanwege weg- en spoorverkeer, industrie en luchtvaart. Het actieplan richt zich niet op evenementenbeleid of op verandering van bestemmingsplannen. Voor deze aspecten zijn regels en geluidsnormen van toepassing. Deze zijn vastgelegd in gemeentelijk beleid of nationale regelgeving. Breed begrepen verkeersbeleid is voor het actieplan wel van belang. Daarom is gekeken naar *Mobiliteitsplan Ouder Amstel* en wordt rekening gehouden met onderhoudsprogramma van gemeentelijke wegen. In het actieplan is namelijk aangegeven dat bij onderhoud van wegen die veel geluidbelasting veroorzaken naar alle mogelijke maatregelen wordt gekeken (zoals bijvoorbeeld het toepassen van stille wegdekken). “Geluidbeleid gemeente Ouder-Amstel” heeft als doel een goede en gezonde woon- en leefomgeving. Bij realisatie van nieuwe woningen streeft de gemeente naar een integrale afweging waarin zowel geluidsniveaus bij de woning als op straat worden beschouwd. Er wordt ook rekening gehouden met de omgeving en wat binnen deze omgeving als hinderlijk wordt ervaren. Dat heeft echter geen betrekking op het oplossen van bestaande knelpunten.

Bouwactiviteiten worden ook geregeld in gemeentelijk beleid (zoals Algemene Plaatselijke Verordening). De gemeente Ouder-Amstel heeft daarvoor specifiek afwegingskader ontwikkeld waarin aangegeven is hoe moet worden omgegaan met bouwlawaai. Nieuwbouw, aanpassingen van bestemmingsplannen en bouwlawaai zijn echter geen onderdeel van het Actieplan geluid.

Vraag 6

Waarom wordt er in het actieplan niet speciaal aandacht geschonken aan kwetsbare groepen (o.a. ouderen, kinderen).

Het actieplan is gericht op alle geluidsgevoelige bestemmingen. Dat betekent woningen, ziekenhuizen en verzorgingshuizen, scholen en kinderdagverblijven, woonwagendplaatsen en ligplaatsen van woonboten. Deze bestemmingen zijn meegenomen in de berekeningen. In de

bijlage van het Actieplan kunt u alle gebouwen zien waar een overschrijding van de plandrempel is geconstateerd.

Vraag 7

Ik zie in het plan niets staan over de ontwikkelingen in de nieuwe kern. Hoe gaat de gemeente de geluidsoverlast (en het fijnstof) rondom de nieuwe busterminal en de Smart Mobility Hub reguleren en wat zijn de geplande maatregelen hier?

In het actieplan geluid staan inderdaad geen maatregelen gericht op nieuwe ontwikkelingen. Afweging en zorg voor goed omgevingskwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen wordt door andere regels bepaald, zoals het omgevingsplan en het Besluit kwaliteit leefomgeving. Bij alle ontwikkelingen moet worden aangetoond dat er sprake is van goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij hoort ook afweging van geluid en luchtkwaliteit.