Gemeente
Amsterdam

Actieplan Geluid 2025–2029
Nota van Beantwoording



December 2025

Inhoud

1 Inleiding en leeswijzer 3

Waarom deze Nota van Beantwoording? 4
Leeswijzer 4

2 Inspraakreacties op hoofdlijnen 5

3 Inleiding – Afbakening 7

3.1 Samenwerking met andere overheden en organisaties 8
3.2 Handhaving door de gemeente 11
3.3 Overige bronnen van hinder 14

4 Wettelijke kader 16

5 Geluidshinder in Amsterdam 19

5.1 De inspraakreacties geven extra inzicht in de geluidshinder 20
5.2 Nachtrust 21

6 Verkennend onderzoek naar maatregelen 24

7 Acties 26

7.1 Minder en schoner 27
7.2 Acties: Stiller verkeer 29
7.3 Acties: Beperken geluidshinder bij woningen 31
7.4 Acties: Overige 32

Bijlage 34

Inleiding en leeswijzer



Waarom deze Nota van Beantwoording?

Op 13 mei 2025 heeft het college van B&W ingestemd met het Ontwerp Actieplan Geluid 2025-2029. Het ontwerp is daarna ter inzage gelegd. Van 26 mei tot en met 7 juli 2025 kon iedereen een zienswijze indienen via een webformulier, per e-mail, per post of mondeling. De gemeente ontving in totaal 213 zienswijzen, die allemaal zorgvuldig zijn bekeken.

De “Nota van Beantwoording” geeft een overzicht van de zienswijzen, beantwoordt deze en laat zien welke aanpassingen in het actieplan worden doorgevoerd voordat het definitief wordt vastgesteld.

Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, ontvangt een persoonlijk bericht (per e-mail) met een kopie van deze Nota van Beantwoording.

Leeswijzer

De inspraakreacties en antwoorden zijn waar nodig opgesplitst, samengevat en per onderwerp geordend. Het college reageert per onderwerp. Als een zienswijze leidt tot een aanpassing van het Ontwerp Actieplan Geluid, wordt dit aan het einde van de betreffende paragraaf cursief vermeld.

Vanwege privacyregels worden de namen van insprekers en hun reacties niet opgenomen. Elke inspreker heeft een nummer gekregen (van 1 t/m 213). In de bijlage staan deze nummers met verwijzingen naar de paragrafen waarin de zienswijzen worden behandeld.

Sommige inspraakreacties gingen over een specifieke situatie. In die gevallen beperkt de reactie van het college zich tot de beleidsmatig relevante aspecten.

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

Inspraakreacties op hoofdlijnen



2

De meeste reacties op het actieplan zijn positief. In andere reacties wordt deels waardering uitgesproken voor de aanpak, maar er zijn ook kritische geluiden. Zo wordt bijvoorbeeld aangegeven dat het Actieplan een te laag ambitieniveau heeft. Daarnaast geven veel insprekers aan dat bepaalde onderwerpen ontbreken.

Er zijn drie thema's die qua aantal ontvangen reacties duidelijk opvallen:
- Motoren (~33%)
- Schiphol en rijkswegen (~15%)
- Brommers (~15%)

Bij deze thema's wordt vooral gewezen op de handhaving (snelheid, gedrag, nachtrust). In mindere mate worden ook trams, boten, toeters, horeca, evenementen, markten, rolkoffers, airco's en buren genoemd.

De inspraakreacties zijn in de Nota van Beantwoording ingedeeld volgens de hoofdstukindeling van het Ontwerp Actieplan Geluid 2025-2029.
Er zijn meerdere suggesties en tips gegeven, wat een belangrijke meerwaarde is van de inspraakprocedure. Deze suggesties zijn grotendeels verwerkt in de nota.
In 2026 wordt een participatieproject opgestart, waarbij de suggesties en tips (anoniem) zullen worden gebruikt. De precieze vorm van participatie moet nog worden uitgewerkt. Er wordt gedacht aan bijeenkomsten, enquêtes en/of workshops.

Daarnaast wordt het gemeentebestuur verzocht om vergaande maatregelen te treffen, zoals:
- Geen gemotoriseerd verkeer binnen de ring.
- Het sneller uitvoeren van geplande maatregelen.
- Geen nachtvluchten meer toestaan.
- Horeca eerder laten sluiten.
- Geen evenementen meer in parken.
- Alle brommers elektrisch maken.
- Gratis openbaar vervoer aanbieden.

Dit zijn echter complexe politieke keuzes die buiten het Actieplan vallen.

TIP

Geluidshinder kan vaak worden voorkomen door met elkaar in gesprek te gaan. Het wordt gesuggereerd dat de gemeente meer moet inzetten op bewustwording en verwachtingen-management.

Inleiding – Afbakening



3

In de inleiding van het Actieplan wordt de aanleiding (de EU-richtlijn) en de afbakening van het plan beschreven. De EU-richtlijn verplicht lidstaten om actieplannen op te stellen om geluidshinder te verminderen. Het Actieplan richt zich specifiek op geluidsbronnen waar de gemeente Amsterdam invloed op heeft.

Inspraakreacties: Veel insprekers vragen om actie op geluids-aspecten die niet binnen het Actieplan kunnen worden opgepakt. Deze reacties gaan bijvoorbeeld over geluidsbronnen die onder de verantwoordelijkheid van andere overheden vallen of gaan over onderwerpen die geen directe relatie hebben met geluid.

Reactie van het college: Hoewel sommige reacties buiten de scope van het Actieplan vallen, bevatten ze belangrijke onderwerpen die van invloed zijn op het woon- en leefklimaat. Daarom worden deze reacties in deze paragraaf besproken.

De onderwerpen zijn onderverdeeld in drie categorieën:

1. **Aspecten die onder de verantwoordelijkheid van andere overheden vallen:** Bijvoorbeeld geluidshinder door rijkswegen, spoorlijnen en Schiphol.
2. **Aspecten die de gemeente kan handhaven:** Bijvoorbeeld geluidsoverlast door luide voertuigen of evenementen.
3. **Aspecten die geen directe relatie hebben met geluid:** Bijvoorbeeld leefbaarheidskwesties zoals luchtkwaliteit of verkeersveiligheid.

3.1 Samenwerking met andere overheden en organisaties

Het Actieplan Geluid richt zich op lokaal (spoor)wegverkeer, omdat langs deze wegen veel geluidshinder optreedt en de gemeente hier meer mogelijkheden heeft om maatregelen te treffen. Voor regionale geluidsbronnen, zoals rijkswegen, spoorlijnen en Schiphol, werkt de gemeente samen met andere partijen:

- **Rijkswaterstaat en ProRail:** Met Rijkswaterstaat wordt samengewerkt voor het aanpakken van geluidshinder door rijkswegen. Aan de Geluidstafel Spoor vragen we ProRail om aandacht voor de geluidshinder langs het spoor.
- **Projectteam Schiphol:** Dit team richt zich op het verminderen van geluidsoverlast door vliegverkeer.
- **Grote gemeenten (G4):** Samenwerking met andere grote steden om luide voertuigen aan te pakken en gezamenlijk te lobbyen bij het Rijk voor strengere wetgeving en betere handhaving. Daarnaast vraagt de gemeente het Rijk om financiële steun, zoals subsidies en budgetten voor het isoleren van woningen.
- **Rol van de GGD:** De GGD speelt een belangrijke rol in het bewaken en verbeteren van de gezondheid van inwoners van Amsterdam. Dit omvat ook het monitoren van de impact van geluidshinder op de volksgezondheid.

Rijkswaterstaat en ProRail

Rijkswegen en spoorlijnen hebben een significante invloed op het aantal mensen dat geluidshinder ervaart in de gemeente Amsterdam.

Inspraakreactie 1

Verschillende insprekers geven aan dat zij op meerdere locaties hinder ondervinden van geluidsoverlast langs de A4, A10 en langs het spoor.

Reactie van het college

De gemeente zet in op maatregelen zoals snelheidsbeperkingen, het gebruik van geluid reducerende wegdekken en de plaatsing van geluidsschermen. Op locaties waar al geluidsschermen staan, is regelmatig onderhoud nodig. Op plekken waar nog geen schermen staan, onderzoeken Rijkswaterstaat en ProRail of het plaatsen van geluidsschermen effectief kan zijn. Beide organisaties hebben hun eigen Actieplan Omgevingslawaai opgesteld, waarin hun aanpak wordt beschreven. Deze plannen zijn te vinden via de volgende links:

Actieplan Omgevingslawaai Rijkswegen 2024-2029

Actieplan Omgevingslawaai Hoofdspoorwegen 2024-2029

Inspraakreactie 2

Insprekers wijzen op grote verschillen in de geluidbelasting op woningen langs de snelwegen rondom Amsterdam.

Reactie van het college

De verschillen in geluidbelasting zijn veelal historisch ontstaan. Afhankelijk van het bouwjaar van de woningen golden er destijds verschillende geluidsnormen. Daarnaast zijn er woningen met een “hogere waarde” gebouwd. Bij deze woningen wordt voldaan aan de wettelijke eisen binnen de woning door middel van verbeterde isolatie van de gevels, in plaats van het plaatsen van geluidsschermen. Verder kan het voorkomen dat inwoners verschillen in geluid ervaren doordat andere geluidsbronnen het geluid van de snelweg maskeren.

Schiphol

Inspraakreacties

Een derde van de insprekers geeft aan hinder te ondervinden van vliegtuigen.

Reactie van het college

De gemeente is van mening dat het geluid van vliegtuigen moet afnemen en zet zich in voor een vermindering van het aantal vluchten op luchthaven Schiphol. Amsterdam is medeaandeelhouder van Schiphol en heeft bijgedragen aan het Actieplan Omgevingslawaai Schiphol. Meer informatie over dit actieplan is te vinden via de volgende link: Actieplan Omgevingslawaai Schiphol

Het overvliegen van vliegtuigen boven Amsterdam is onvermijdelijk vanwege een ongunstige windrichting. Daarnaast was er het afgelopen jaar sprake van groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan, waardoor tijdelijk meer vliegtuigen over Amsterdam hebben gevlogen. Meer informatie hierover is te vinden via de volgende link: Baanonderhoud Schiphol



Helikopters

Inspraakreacties

Sommige insprekers ervaren geluidshinder veroorzaakt door helikopters.

Reactie

Helikopters mogen niet boven de stad vliegen, met uitzondering van hulpdiensten zoals politie en ambulance. Voor bijzondere gelegenheden kan een vergunning worden aangevraagd. Bij het verlenen van een vergunning wordt gekeken naar de noodzaak en naar maatregelen om de hinder te beperken, zoals het bepalen van de vlieghoogte, vliegtijd en vliegduur.

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het beheer van kleine luchthavens, zoals de heliport in het Westelijk Havengebied, en voor het afgeven van ontheffingen voor Tijdelijk- en Uitzonderlijk Gebruik (TUG). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert de vergunninghouders en ziet erop toe dat de (internationale) regelgeving, zoals de voorgeschreven vlieghoogte, wordt nageleefd.

Uit gesprekken met de provincie en de inspectie blijkt dat ongeveer 90% van het helikopterverkeer boven de stad een maatschappelijke functie heeft, zoals trauma- en politievluchten, en daarom een ontheffing heeft. Recreatief helikopterverkeer komt nauwelijks voor. Bovendien is helikopterverkeer boven Amsterdam beperkt vanwege het naderingsgebied van Schiphol. Met de provincie en de inspectie is afgesproken om terughoudend te zijn met het afgeven van laagvliegvergunningen en TUG-ontheffingen voor de gemeente Amsterdam.

Aanpassingen van het actieplan:
- Insprekers vragen aandacht voor onderwerpen die buiten het kader van het actieplan. Deze worden opgesomd in het actieplan in §1.2.
- De Inspraakreacties geven informatie over de geluidshinder in Amsterdam. Dit wordt aan het actieplan toegevoegd als paragraaf 3.4.
- Het onderwerp “Helikopters” wordt toegevoegd in §3.1.



3.2 Handhaving door de gemeente

Geluidshinder kan worden veroorzaakt door geluidsbronnen die binnen of buiten de wettelijke kaders vallen. De gemeente heeft verschillende manieren om deze overlast aan te pakken.

Wettelijke geregeld

Inspraakreacties

Insprekers geven aan hinder te ondervinden van:

- Onnodig geluid van boomboxen in auto's of op boten.
- Getunede sportuitlaten en onnodig toeteren (bijvoorbeeld door voetbalfans of bruiloftsgasten).
- Geluiden die "onduldbare" hinder worden beschouwd zoals: langdurig thuis feesten, overmatig harde muziek in auto's en onnodig stationair draaien van motoren.
- Geluid van bedrijven, bouwactiviteiten en apparaten in de buitenlucht, zoals ventilatiesystemen en warmtepompen.
- Geluidsoverlast door evenementen.

Reactie van het college

Het aanpakken van hinder veroorzaakt door individuen die de wet overtreden valt onder handhaving door de politie en het Openbaar Ministerie. Bij onduldbare hinder spelen de Boa's en de Politie een handhavende rol.

Geluid van (horeca)bedrijven en apparaten in de buitenlucht: Dit is veelal geregeld met een vergunning en de geluidsnormen worden gehandhaafd door de Omgevingsdienst.

Geluid van evenementen: Sinds 2018 is er evenementenbeleid waarin geluidsnormen zijn vastgelegd. Dit beleid wordt momenteel geactualiseerd. Bij de actualisatie wordt een balans gezocht tussen het maatschappelijk nut van evenementen en de overlast die ze veroorzaken. Hoewel hinder niet volledig te voorkomen is, is de handhaving sinds de invoering van het beleid sterk verbeterd. Meer informatie over het evenementenbeleid is te vinden via: Geluidsplan evenementenvergunning

Demonstraties: Bij demonstraties geldt een meldplicht, waarbij ook het aspect geluid wordt meegenomen. De handhaving ligt bij de politie en Boa's.



Inspraakreacties

Enkele insprekers ervaren hinder van omroepinstallaties op stations, tramhaltes en rondvaartboten.

Reactie van het college

Veel van deze geluidsbronnen voldoen aan de gestelde eisen. Toch kan hinder worden ervaren, omdat deze eisen een compromis zijn tussen factoren zoals de nut en noodzaak, de best beschikbare technieken, de beïnvloedbaarheid en de kosten. Zolang aan de gestelde eisen wordt voldaan, wordt er niet ingegrepen.



Ongeregelde geluidsoverlast

Sommige geluidsbronnen vallen buiten de wettelijke kaders.

Inspraakreacties

Insprekers ervaren hinder van geluidsbronnen die niet in de wet zijn geregeld:

- Stemgeluid van spelende kinderen, kroeggangers, buren en toeristen.
- Rolkoffers, blaffende honden, kraaiende hanen, bladblazers en alarmgeluiden van auto's, fatbikes en elektrische fietsen.
- Hangjongeren, skateboarders, (water)recreatie, roei-instructeurs en bootcamps in de openlucht.

Reactie van het college

Deze geluiden zijn vaak tijdelijk en daardoor moeilijk te handhaven. Tochkunnen meldingen van hinder bijdragen aan meer aandacht voor het probleem. Wijkanagers en contactpersonen van betrokken branches kunnen worden aangesproken om vermijdbare geluiden te verminderen. Meldingen kunnen worden gedaan via: Een melding doen



Zwaarder straffen

Inspraakreacties

Enkele insprekers suggereren dat geluidshinder in de nacht, met name slaapverstoring door motoren, zwaarder bestraft moet worden.

Reactie van het college

Het vergroten van de pakkans en het opsporen van veelplegers is complex. De gemeente ontwikkelt een akoestische flitspaal die kan helpen bij het opsporen van luide voertuigen die slaap verstoren. Hogere boetes voor slaapverstoring zijn wettelijk (nog) niet mogelijk.



Stemgeluid en ruimtelijke ordening

Inspraakreacties

Na de bouw van een wijk en de inrichting van de openbare ruimte ervaren sommige insprekers hinder van geluiden zoals spelende kinderen, skateparken en sportvoorzieningen.

Reactie van het college

Bij de ontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte worden deze (stem)geluiden meegenomen als onderdeel van een “Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties” (ETFAL). Hierbij worden geluidsnormen gehanteerd die op de betreffende locatie passen binnen de grenzen van een goed woon- en leefklimaat. Na de bouw ligt de focus van handhaving meer op de activiteiten in de openbare ruimte en minder op het treffen van aanvullende geluidsmaatregelen.

3.3 Overige bronnen van hinder

Het woon- en leefklimaat wordt beïnvloed door verschillende factoren, waarvan geluid er slechts één is. Hoewel het Actieplan Geluid zich specifiek richt op geluidshinder, zijn er ook andere bronnen van hinder die door insprekers zijn genoemd. Hieronder worden deze reacties en de reacties van het college besproken.

Andere vormen van hinder

Inspraakreacties

Een deel van de hinder die insprekers ervaren, heeft geen betrekking op geluid. Zij noemen onder andere:

- Veiligheidsproblemen.
- Afval op straat.
- Parkeeroverlast.
- Files en wegwerkzaamheden.
- Geuroverlast.

Reactie van het college

Het woon- en leefklimaat wordt door vele factoren beïnvloed. Het Actieplan Geluid richt zich echter uitsluitend op geluidshinder. Voor andere klachten, zoals over veiligheid, afval of geur, is een meldpunt ingericht. Dit meldpunt kan klachten doorverwijzen naar de betreffende afdelingen van de gemeente.

Het handhaven van de wettelijke rijsnelheid, wat ook invloed kan hebben op geluidshinder, valt onder de verantwoordelijkheid van de politie en het Openbaar Ministerie.

Laagfrequent geluid (LFg)

Inspraakreacties

Enkele insprekers ervaren (ernstige) hinder van bromtonen en dreunend geluid, veroorzaakt door laagfrequent geluid.

Reactie van het college

Geluidshinder door laagfrequent geluid (LFg) is een complex probleem. Lage frequenties hebben lange golflengtes, waardoor de richting van het geluid en daarmee de bronnen moeilijk te traceren zijn. Bovendien verschilt de gevoeligheid voor LFg sterk per persoon. LFg kan het functioneren en welzijn van inwoners ernstig beïnvloeden.







De GGD Amsterdam heeft een programma waarin laagfrequent geluid wordt onderzocht. Dit programma richt zich op het in kaart brengen van de oorzaken en het ontwikkelen van mogelijke oplossingen. Meer informatie hierover is te vinden via: Hinder door een bromtoon – GGD Leefomgeving

Bij festivals wordt rekening gehouden met lage tonen in het kader van vergunningverlening en monitoring. De beoordeling van≈lage tonen gebeurt in dB(C), een meetmethode die specifiek rekening houdt met de hinderlijkheid van lage frequenties. Het evenementenbeleid, waarin ook dit aspect wordt meegenomen, wordt momenteel geactualiseerd. Meer informatie is te vinden via: Evenementenbeleid Amsterdam

Vuurwerk

Inspraakreacties

Enkele insprekers geven aan dat zij het geluid van vuurwerk als zeer hinderlijk ervaren.

Reactie van het college

Hinder door vuurwerk is een onderwerp van discussie binnen de politiek. Een algeheel vuurwerkverbod wordt overwogen als maatregel om deze hinder te verminderen. Hoewel er regelmatig (illegaal) vuurwerk wordt afgestoken, blijft de gezondheidsschade beperkt tot enkele individuen.

Er zijn geen specifieke maatregelen om geluidshinder door vuurwerk te verminderen. Het gebruik van gehoorbescherming, zoals oordoppen, kan helpen om gehoorschade te voorkomen. Omdat vuurwerkgeluid incidenteel voorkomt en niet structureel is, wordt dit onderwerp niet behandeld binnen het Actieplan Geluid.

Wettelijke kader



4

Inspraakreacties

Sommige insprekers vinden dat de gemeente te weinig ambitie toont binnen het wettelijk kader.

Reactie van het college

De Omgevingswet bevat de grenswaarden per geluidsbron en voor het samenvoegen van het geluid van verschillende geluiden (cumulatie). Bij de cumulatie worden slechts enkele geluidsbronnen bij elkaar opgeteld. Hieronder volgt een toelichting op hoe de wet hiermee omgaat.

Omgevingswet

De Omgevingswet stelt grenswaarden vast voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Er zijn twee niveaus: de “standaardwaarde” en de “grenswaarde”. Bij de standaardwaarde is het geluidsniveau zo laag dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tot aan de grenswaarde is het klimaat nog aanvaardbaar. Het doel is om de geluidsbelasting te verlagen tot de standaard-waarde, maar in stedelijke gebieden is dit vaak niet haalbaar. Het interim-geluidbeleid voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen wordt nu geactualiseerd en ligt in 2026 ter inzage voor inspraak.

Cumulatie van meerdere geluidsbronnen

Inspraakreacties

Insprekers ervaren vaak geluidsoverlast van meerdere bronnen, zoals verkeer, bedrijven, buren, evenementen, trams, horeca en vliegtuigen. Deze geluiden kunnen elkaar opvolgen of tegelijk optreden.

Reactie van het college

De wet houdt beperkt rekening met cumulatie. Bij ruimtelijke ordening en bij het beoordelen van gevelisolatie worden bijvoorbeeld alleen geluiden van wegen, trams, metro, spoorwegen en industrie samen bekeken. Andere geluiden, zoals van evenementen of buren, worden niet meegenomen omdat ze tijdelijk zijn. De wet gebruikt het jaargemiddelde geluid als maatstaf voor het woon- en leefklimaat. De Omgevingswet biedt wel mogelijkheden om geluid meer in samenhang te bekijken, maar hier is nog weinig ervaring mee. Bij de actualisatie van het geluidbeleid in 2026 wordt vliegtuiglawaai ook bij cumulatie meegenomen.

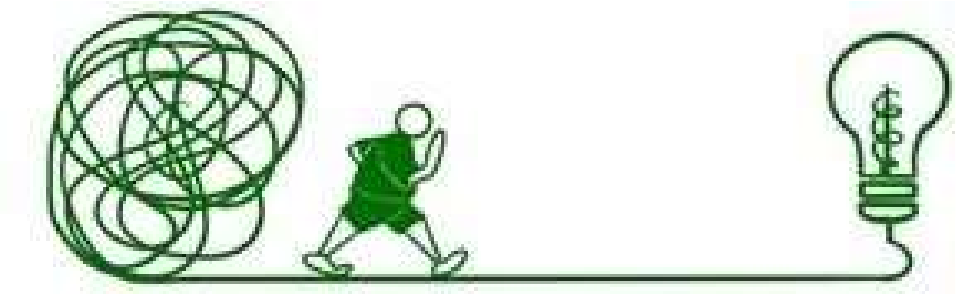
Geluid rond industrieterreinen (GPP's)

Inspraakreacties

Sommige insprekers ervaren hinder van alarmen en andere incidentele geluiden van bedrijven.

Reactie van het college

Bij het vaststellen van geluidproductieplafonds (GPP's) rond industrieterreinen wordt alleen gekeken naar het gemiddelde geluid tijdens een drukke werkdag. Alarmen worden daarbij niet meegenomen, tenzij ze onderdeel zijn van de bedrijfsactiviteiten. Pieken in geluid vallen weg in het gemiddelde over de dag. Hinder door incidentele geluiden kan alleen in samenwerking met het bedrijf worden verminderd, voordat het escaleert naar de omgevingsdienst of politie. Bij industrieterreinen wordt het geluid van alle bedrijven samen beoordeeld (cumulatie). Voor bedrijven buiten industrieterreinen wordt het geluid per bedrijf beoordeeld.



Monitoren geluid langs wegen (BGE)

Inspraakreacties

Meerdere insprekers geven aan dat het geluid langs wegen toeneemt.

Reactie van het college

In 2026 wordt de eerste basisgeluidemissiekaart opgesteld. Dit nieuwe instrument laat zien hoeveel geluid wegen, trams en metro's in de stad veroorzaken. Voor woningen met een hoge geluidbelasting (>65 dB of >70 dB) komt er een saneringsprogramma. De kaart zal vervolgens elke vijf jaar geactualiseerd worden om te controleren of het geluid niet meer dan 1,5 dB toeneemt. Een toename kan gebeuren door bijvoorbeeld stadsuitbreiding of intensiever gebruik van het openbaar vervoer. Als het geluid meer dan 1,5 dB toeneemt, worden maatregelen overwogen. Geluid boven 70 dB bij woningen wordt niet toegestaan zonder dat deze woningen worden gesaneerd (gevelisolatie).

Aanpassingen van het actieplan:

- De Tabel 1 uit het Ontwerp Actieplan Geluid 2025-2029 bevat de Standaard- en grenswaarden uit de Omgevingswet. Deze worden in het actieplan uitgebreider toegelicht in §2.1.
- De samenloop van verschillende geluidsbronnen "Cumulatie" wordt in het actieplan nader toegelicht in §2.3.

Geluidshinder in Amsterdam



5

5.1 De inspraakreacties geven extra inzicht in de geluidshinder

De vele insprekers benadrukken het belang van het actieplan en geven inzicht in de zorgen van inwoners, bezoekers, organisaties en bedrijven. Uit de reacties blijkt dat verkeer, met name motoren, de grootste bron van geluidshinder is. Daarnaast worden ook andere, kleinere bronnen van hinder genoemd.

Reactie van het college

De gemeente voert binnen de beschikbare budgetten acties uit die het meeste effect hebben op het verminderen van geluidshinder, zowel op korte als lange termijn. Bij het opstellen van het actieplan is gebruikgemaakt van gegevens uit rekenmodellen, de GGD, geregistreerde klachten en metingen.

Gezondheidsmonitor 2024 (GGD)

Tijdens de inspraakperiode heeft de GGD de geactualiseerde Gezondheidsmonitor 2024 gepubliceerd. Hieruit blijkt dat brommers en scooters nog steeds een grote bron van hinder zijn. Burenhinder lijkt te zijn afgenomen. Warmtepompen worden nu als nieuwe categorie meegenomen, en de verwachting is dat hinder door warmtepompen zal toenemen door de energietransitie.

Meldingen geluidshinder

De gemeente en de omgevingsdienst ontvangen jaarlijks duizenden meldingen over geluidshinder. Deze meldingen worden geregistreerd en beoordeeld door het frontoffice. Meldingen kunnen worden gedaan via de website van de gemeente Amsterdam. De meldingen van inwoners, gecombineerd met wetenschappelijke kennis over hinder en gezondheidsschade, vormen de basis voor het afwegen van maatregelen. Hierbij wordt rekening gehouden met budgetten, effectiviteit en timing. Generieke maatregelen verlagen de geluidsoverlast voor veel inwoners met enkele decibellen, terwijl lokale maatregelen een groter effect hebben op een kleiner aantal inwoners.

Meetnet

Inspraakreacties

Veel insprekers vragen om meer geluidsmetingen en extra meetpunten in hun omgeving.

Reactie van het college

De gemeente voert metingen uit bij GGD-meetstations en op aangewezen locaties met zogenaamde Smileys. Deze meetpunten blijven langere tijd op dezelfde plek om trends en seizoensinvloeden te meten. Het meetnet wordt geleidelijk uitgebreid om inzicht te krijgen in geluid van wegverkeer, horeca, evenementen en bouwactiviteiten. Bij de keuze voor nieuwe meetlocaties worden verzoeken van inwoners meegenomen.

Goederenvervoer per schip

Inspraakreacties

Naast pleziervaart veroorzaakt ook scheepvaart bij enkele insprekers geluidshinder.

Reactie van het college

Het goederenvervoer per schip in de binnenvaart groeit licht (1,5% per jaar). Door de vervanging van oude schepen door modernere, grotere vaartuigen neemt het aantal schepen echter af, waardoor het netto geluidsniveau niet stijgt. Binnen de stad neemt transport over water wel toe, maar nieuwe schepen binnen de milieuzone moeten elektrisch zijn, wat geluidsoverlast beperkt.



5.2 Nachtrust

Inspraakreacties

Veel insprekers ervaren geluidshinder tijdens de nacht, vooral door luide voertuigen, uitgaansleven, terrassen, taxi's, toeteren, muziek, stationair draaiende motoren en vroege vrachtleveringen.

Reactie van het college

Nachtrust is essentieel voor de gezondheid. Het actieplan bevat maatregelen die ook helpen tegen slaapverstoring door voertuigen. Hinder door horeca, bezoekers en laden/lossen valt buiten dit actieplan, maar wordt gereguleerd via ruimtelijke ordening en vergunningen. Uitbaters en taxichauffeurs hebben een verantwoordelijkheid om overlast te beperken. Het gebruik van PIEK-gecertificeerde voertuigen kan hinder door laden/lossen (tot 7:00 uur) verminderen. Het legen van een ondergrondse afvalcontainers en glasbakken in de nachtperiode geeft slaapverstoring.

Deze hinder kan worden beperkt door het respecteren van de nachtrust (tot 7:00).

Menselijk stemgeluid is in de wet uitgesloten van beoordeling.
De gemeente beperkt hinder van stemgeluid van bezoekers van terrassen door de komst en omvang van terrassen in het ruimtelijke ordeningstraject te reguleren.

Nachtelijk geluid strenger beoordeeld

Inspraakreacties

Een inspreker pleit voor hogere boetes bij nachtelijke geluidshinder.

Reactie van het college

Geluid in de nacht (23:00-7:00) wordt strenger beoordeeld: het mag 10 dB lager zijn dan overdag. Bouwactiviteiten, bedrijven, avondwinkels en andere bronnen moeten 's nachts stiller zijn of minder vaak actief. Hoewel Amsterdam een bruisende stad is met nachtelijke evenementen, worden regels uit het horeca- en evenementenbeleid ingezet om geluidshinder te beperken.



Rookverbod versus geluidshinder

Inspraakreacties

Een inspreker stelt dat het rookverbod in cafés heeft geleid tot meer geluidsoverlast op straat.

Reactie van het college

Het rookverbod heeft ertoe geleid dat roken deels naar buiten is verplaatst, wat soms tot meer geluidshinder leidt. Het rookbeleid wordt echter niet aangepast vanwege geluidsoverlast. Wel wordt ingezet op bewustwording en wederzijds begrip. Op enkele locaties, zoals de Wallen, de Dam en de Nieuwmarkt, geldt sinds 2023 een rookverbod op straat.

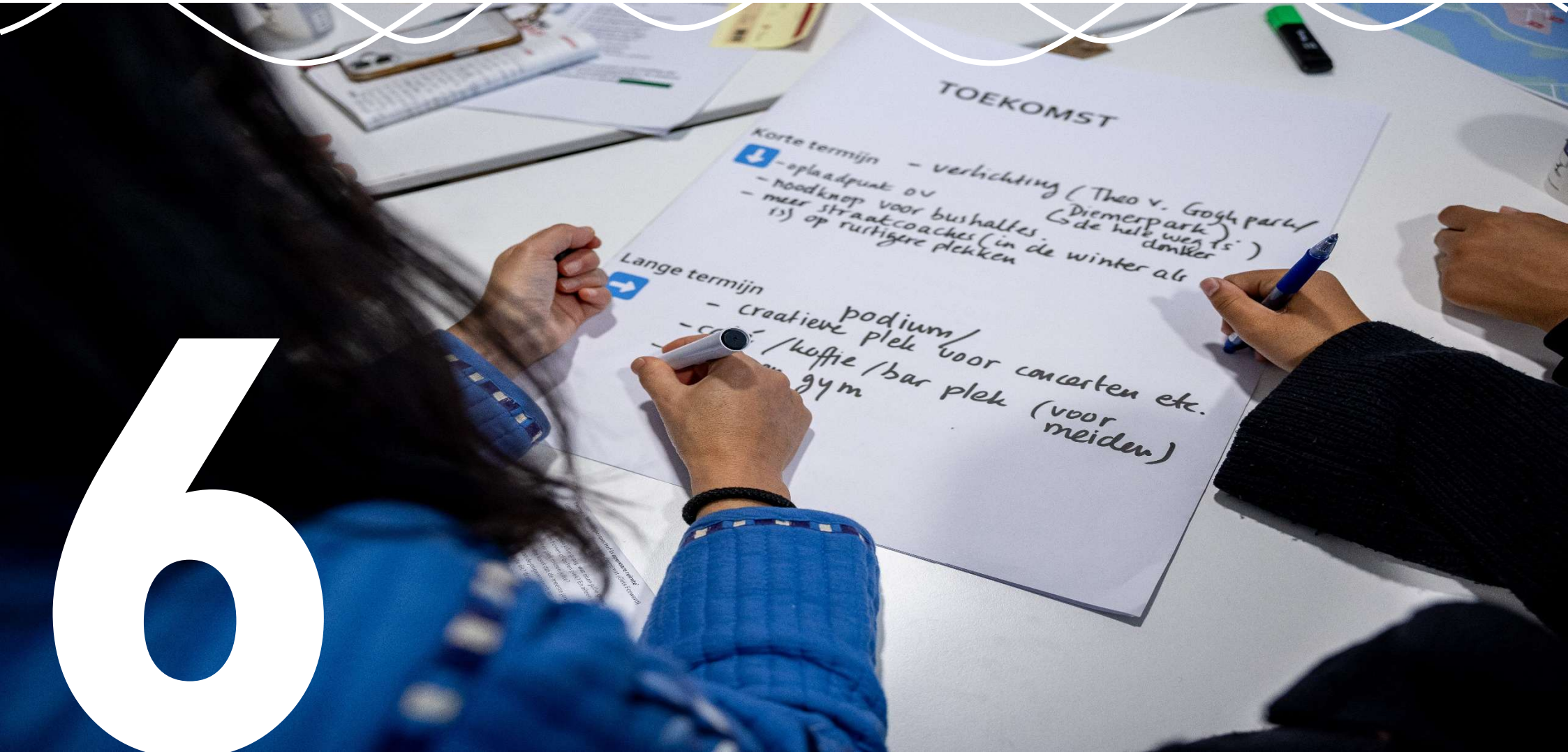


Aanpassingen van het actieplan:
- Bij figuur 6 in het actieplan wordt de tekst “Percentage” toegevoegd.
- De update van de gezondheidsmonitor 2020->2024 wordt verwerkt in het actieplan in $3.2.

De resultaten van de nieuwe gezondheidsmonitor en ontvangen inspraakreacties die betrekking hebben op het actieplan, liggen in lijn met de aanpak en acties beschreven in het ontwerp actieplan. Ze hebben daarom niet tot grote wijzigingen geleid.



Verkennend onderzoek naar maatregelen



6

Inspraakreacties

Sommige insprekers vinden dat de gemeente meer ambitie moet tonen.

Reactie van het college

Het vaststellen van een ambitie is een bestuurlijke keuze. Uit een verkennend akoestisch onderzoek blijkt dat het terugbrengen van de geluidsbelasting tot de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) niet haalbaar is, zelfs niet met maximale inspanningen en zonder financiële beperkingen. Dit zou alleen mogelijk zijn door alle beschikbare maatregelen te treffen en daarnaast het verkeer te halveren.

Voor het huidige college is het al een uitdaging om te voorkomen dat het aantal geluidgehinderden toeneemt bij een groeiende bevolking. Deze ambitie is haalbaar met de voorgestelde maatregelen. Het college streeft ernaar de ambitie in de toekomst verder aan te scherpen, afhankelijk van nieuwe mogelijkheden. Verkennende onderzoeken naar stedelijke geluidschermen en wegdekken spelen hierbij een rol. In 2026 start een participatietraject om extra maatregelen te verkennen.

Participeren is samen met inwoners brainstormen, plannen maken.

Actualiteit van de geluidskaart 2021

Inspraakreacties

Er zijn zorgen dat de geluidskaart 2021 niet actueel is en mogelijk onvolledig.

Reactie van het college

De geluidskaart 2021 is op dit moment de meest recente kaart van Amsterdam. Geluidskaarten worden elke vijf jaar geactualiseerd. Hierbij worden de verkeerstellingen en aanpassingen in het wegennet verwerkt en onvolledigheden hersteld. De volgende actualisatie staat gepland voor 2026.

Acties



7

7.1 Minder en schoner

Minder

Inspraakreacties

Veel insprekers vragen om het weren van luide voertuigen, het verminderen van autoverkeer en het verbieden van brom- en snorfietsen.

Reactie van het college

Om de stad autoluw te maken, neemt de gemeente verschillende maatregelen. Denk hierbij aan het aanscherpen van het parkeerbeleid, het verlagen van snelheidslimieten, het instellen van milieuzones en uitstootvrije zones, het verbeteren van het openbaar vervoer en het bieden van financiële stimulansen. Deze maatregelen zorgen echter niet overal voor een sterke afname van het verkeer, vooral niet op ontsluitingswegen waar nog 50 km/uur of harder gereden mag worden. Bovendien zoeken mensen door het autoluw maken van de stad naar alternatieven, zoals brom- en snorfietsen. Het ontmoedigen van het gebruik van brom- en snorfietsen blijft een uitdaging.

Om vervuilende brom- en snorfietsen terug te dringen, heeft de gemeente uitstootvrije zones ingesteld voor nieuwe voertuigen. Daarnaast loopt er een omruilactie voor bestaande vervuilende brom- en snorfietsen. Sinds 2019 moeten brom- en snorfietsen binnen de ring op de rijbaan rijden, behalve op enkele drukke straten. Camera's controleren op sommige plekken of brom- en snorfietsen onrechtmatig gebruikmaken van fietspaden.

Schoner

Inspraakreacties

Luide voertuigen, vooral brom- en snorfietsen, maken meer lawaai dan elektrische voertuigen, vooral 's nachts. Daarnaast duurt de invoering van milieuzones volgens insprekers te lang.

Reactie van het college

Elektrische voertuigen zorgen voor schoner verkeer, maar niet voor volledige stilte. Ook elektrische vuilniswagens, veegmachines en bladblazers maken geluid. De gemeente blijft zich inzetten voor de overgang naar uitstootvrij vervoer om de luchtkwaliteit en leefbaarheid te verbeteren.



Brom- en snorfietsen

De overgang naar uitstootvrij vervoer zorgt ervoor dat er minder vervuilende en luidruchtige brom- en snorfietsen in de stad rijden. Tegelijkertijd gebruiken mensen steeds vaker andere vervoersmiddelen, zoals elektrische fietsen en fatbikes. De verkeershinder die hierdoor ontstaat, krijgt veel aandacht binnen de gemeente, maar valt buiten het Actieplan Geluid.

De gemeente onderzoekt ook hoe het gebruik van elektrische brom- en snorfietsen verder kan worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door meer laadplekken aan te bieden of een accuwisselservice op te zetten. Deze onderwerpen vallen echter buiten het Actieplan Geluid en worden doorgegeven aan de afdeling die verantwoordelijk is voor uitstootvrij vervoer.

Milieuzone geluid

Inspraakreacties

Een inspreker vraagt of de gemeente een milieuzone kan instellen op basis van het geluid van voertuigen.

Reactie van het college

Het instellen van een milieuzone op basis van geluid is ingewikkeld. De emissiewaarden in het kenteken worden namelijk getest in een laboratoriumomgeving en geven geen goed beeld van het geluid dat voertuigen in de praktijk produceren. Geluidsoverlast ontstaat vaak door rijgedrag, zoals snel optrekken, rijden met een hoog toerental of het gebruik van aangepaste uitlaatsystemen (bijvoorbeeld door tuning ontstaan Pops & Bangs). Voertuigen met aangepaste uitlaatsystemen zijn bovendien bij het binnenrijden van een zone lastig visueel te detecteren.

Daarom ontwikkelt de gemeente een geluidflitspaal die het daadwerkelijke geluid van voertuigen meet. Bestuurders die zich aan de regels houden en hun voertuig niet aanpassen, hoeven zich geen zorgen te maken. Meer informatie hierover staat in het Actieplan Geluid.

Schoner verkeer door elektrificatie van de voertuigen betekent niet dat er geen hinder meer wordt ondervonden. Een elektrisch aangedreven vuilniswagen/veegmachine of bladblazer maakt nog steeds veel geluid.

Aanpassing van het actieplan:
- De gemeente werkt aan het verduurzamen van de ponten. De laatste stand van zaken wordt in het actieplan beschreven in $7.1.



7.2 Acties: Stiller verkeer

Booggeluid van trams

Inspraakreacties

Insprekers klagen over het lawaai dat trams in bochten maken, bijvoorbeeld in de Celebesstraat en Minahassastraat.

Reactie van het college

Het snerpende geluid van trams in bochten wordt verminderd door smeerinstallaties. De genoemde locaties worden doorgegeven aan het gemeentelijke vervoersbedrijf (GVB), dat bepaalt waar deze installaties geplaatst kunnen worden. Daarnaast controleert het GVB het geluid van tramwagens bij binnenkomst in de remise. “Vierkante” wielen worden snel geslepen. Wissels worden onderhouden met prioriteit voor veiligheid, maar enige slijtage, die vaak extra geluid veroorzaakt, wordt soms getolereerd.

(on)Nodige trambellen

Inspraakreacties

Insprekers ervaren trambellen soms als onnodige overlast.

Reactie van het college

Trams zijn verplicht hun bel te gebruiken bij dreigend gevaar. Dit gebeurt bijvoorbeeld wanneer trams elkaar passeren, om voetgangers en fietsers te waarschuwen voor een naderende tram uit de andere richting. Hoewel dit soms als hinderlijk wordt ervaren, is het een belangrijke veiligheidsmaatregel. Enige bijkomende geluidshinder is daarbij onvermijdelijk.



Motoren

Inspraakreacties

Motoren worden vaak genoemd als grootste bron van geluidsoverlast. Insprekers klagen over te hard rijden en het onnodig op toeren jagen van motoren, wat leidt tot knallende uitlaten. Er wordt gevraagd om betere handhaving.

Reactie van het college

Geluidsoverlast door motoren is schadelijk voor de gezondheid en verslechtert het woon- en leefklimaat. De gemeente heeft samen met andere grote gemeenten een aanpak ontwikkeld om de overlast van luide motorvoertuigen te verminderen.

Om bestuurders bewust te maken van hun geluid, heeft de gemeente geluidmeetpunten geplaatst en worden geluids-smileys ingezet. Deze smileys worden jaarlijks op verschillende locaties in de stad geplaatst, zoals de Cornelis Douwesweg, Piet Heinkade, Nieuwmarkt, President Kennedylaan en Weesperstraat. De politie voert af en toe controles uit, maar door beperkte capaciteit gebeurt dit niet regelmatig. Daarom ontwikkelt de gemeente een geluidflitspaal die nauwkeurig het geluid van passerende voertuigen meet. Op dit moment kunnen er nog geen boetes worden uitgedeeld met deze camera, maar de gemeente werkt samen met het Openbaar Ministerie om de regelgeving aan te passen. Meer informatie hierover staat in het Actieplan Geluid.
Het nieuwe actieplan is te vinden op: Geluidsoverlast | Gemeente Amsterdam



Aanpassingen in het actieplan:
In 2026 wordt de aanpak van participatieplan opgesteld. In het actieplan wordt in $7.1 extra aandacht besteed aan de hinder van luide voertuigen. Geluidsoverlast vaak wordt veroorzaakt door een combinatie van technische eigenschappen van voertuigen en het rijgedrag. Onderwerpen zijn:

- Hoe kan de gemeente, eigenaren van luide voertuigen proactief benaderen in het kader van bewustwording.?
- Is het juridisch mogelijk het geluid van de luide voertuigen te controleren/meten/registreren bij het verstrekken van parkeervergunningen?

Meten van het wegdek

Inspraakreacties

Insprekers hebben vragen gesteld over het onderhoud van wegen en de invloed daarvan op geluidsoverlast.

Reactie van het college

Het geluid van een weg wordt niet alleen bepaald door het type wegdek (asfalt, klinkers), maar ook door verstoringen zoals scheuren, drempels en putdeksels. De gemeente voert een verkennend onderzoek uit met een autoband die is uitgerust met een microfoon. De testfase is succesvol afgerond en de metingen worden nu uitgevoerd in de stad. Deze metingen geven inzicht in geluidspieken die worden veroorzaakt door beschadigingen aan het wegdek.

7.3 Acties: Beperken geluidshinder bij woningen

Sanering

Inspraakreacties

Bewoners geven aan dat geluidsoverlast in hun woning storend is. Sommige buren krijgen gevelisolatie, maar niet iedereen.

Reactie van het college

Woningen die vóór 1986 zijn gebouwd en destijds hoge geluidsoverlast hadden, vallen onder de saneringsregeling. Voor woningen langs het spoor is de sanering in Amsterdam bijna afgerond. Voor woningen langs drukke wegen loopt de sanering door tot 2035. Woningen die niet op de saneringslijsten staan, kunnen alsnog hoge geluidsoverlast ervaren. Dit kan komen doordat de geluidsbelasting destijds lager was of omdat er geen maatregelen aan de gevel nodig waren.

De gemeente onderzoekt welke “bovenwettelijke” maatregelen mogelijk zijn, bijvoorbeeld langs het spoor bij de Piet Heinkade. Het Projectbureau Sanering Verkeerslawaai (PSV) kan specifieke vragen over saneringswoningen beantwoorden.

Ook zijn er woningen die niet vallen onder regelingen voor saneringswoningen. Bekend is dat er langs het spoor hoge geluidbelastingen voorkomen. Verkend wordt welke “bovenwettelijke” maatregelen mogelijk zijn. Dit akoestische onderzoek wordt momenteel uitgevoerd rond de locatie van de Piet Heinkade. De uitkomsten zullen aan het bestuur van de gemeente worden aangeboden.

Geluidsluwe zijde

Inspraakreacties

Bewoners geven aan dat slapen met het raam open niet mogelijk is. Ook aan de achterzijde van woningen is steeds meer lawaai.

Reactie van het college

Woningen hebben bij voorkeur een geluidsluwe zijde, zoals een achterzijde die grenst aan een binnentuin. Buitenunits van airco’s en warmtepompen kunnen deze stilte echter verstoren. Er gelden regels voor het geluid dat deze units mogen maken bij de terreingrens en gevels van woningen, maar soms treedt toch geluidshinder op. Zie: Hoeveel geluid maakt een warmtepomp? | Duurzaam Wonen Amsterdam

De omgevingsdienst behandelt meldingen over nieuwe installaties en kan op verzoek onderzoek doen naar bestaande buitenunits. Inwoners kunnen overlast melden via de omgevingsdienst (hodnzkg.nl/melden-overlast) of de gemeente (meldingen.amsterdam.nl/incident/beschrijf).



Burenhinder

Inspraakreactie

Bewoners ervaren geluidsoverlast van buren door muziek en bouwactiviteiten.

Reactie van het college

Het respecteren van rust is niet wettelijk geregeld. Particulier verbouwen is niet gebonden aan geluidsnormen. Wel gelden er fatsoensnormen, zoals het informeren van buren, geen lawaai tussen 20:00 en 09:00 uur, en het beperken van de bouwtijd. De politie kan alleen optreden bij langdurige, onduldbare hinder.



7.4 Acties: Overige

Beleving van geluid

Het belevingsonderzoek “Laat Je Horen” sluit aan bij het landelijke VNG-project “De OORzaak”. Er worden geluidmetingen gekoppeld aan wat omwonenden ervaren. Dit project is geïnspireerd door ervaringen in België, waar in Leuven aandacht werd besteed aan geluidshinder langs routes van uitgaanspubliek.

Het project onderzoekt hoe geluidshinder door uitgaanspubliek kan worden verminderd, bijvoorbeeld door nudging (sturen van gedrag). In 2026 worden oplossingen voor Amsterdam verkend en uitgewerkt tot een voorstel voor het gemeentebestuur.

Luwteplekken

Inspraakreacties

Insprekers geven aan dat het steeds moeilijker wordt om rust te vinden. Evenementen in parken verstoren de rust en hebben negatieve gevolgen voor de natuur.

Reactie van het college

Luwteplekken zijn vaak te vinden in hofjes, binnentuinen en parken. Parken zoals het Gaasperpark en Westerpark worden ook gebruikt voor evenementen. Dit kan tijdelijk conflicteren met de functie van een luwteplek. Ook de natuur ondervindt hinder, bijvoorbeeld tijdens het broedseizoen van vogels. Zoals beschreven in het actieplan heeft luwte een plek in de groenvisie van de gemeente.

Afscherming door groen en bomen

Inspraakreacties

Insprekers willen graag bomen (terug) langs wegen om geluid te dempen.

Reactie van het college

Groen en bomenrijen langs wegen hebben een positief effect op de beleving van geluid, maar ze dempen het geluid niet direct. Een groene strook langs een weg kan wel zorgen voor meer afstand tot bebouwing en een gunstig effect hebben op de reflectie van geluidsgolven. Bij het project Schinkelkwartier wordt een geluidswal aangelegd die deels als park wordt ingericht.



Verkenning kansen voor geluidsabsorptie in de stad

Schermen en absorberende panelen of gevels kunnen geluid dempen en reflecties verminderen. Tijdens de looptijd van het actieplan onderzoekt de gemeente welke mogelijkheden er zijn voor geluids-absorptie in Amsterdam. Denk hierbij aan geluidsabsorberende hekwerken langs trambanen of het aanbrengen van geluidsabsorptie in tunnels om het geluid van motoren te verminderen.

Stimulering stillere banden

Inspraakreacties

Sommige insprekers willen bijdragen aan het verminderen van geluidsoverlast door stillere banden te gebruiken. Voor minima is dit echter lastig zonder financiële steun.

Reactie van het college

Bij het opstellen van het participatieplan in 2026 wordt onderzocht of er animo is voor een stimuleringsregeling voor het gebruik van stille banden. Stille banden hoeven niet duurder te zijn dan minder stille banden. Meer informatie is te vinden op de website “Kies de beste band”.



Bijlage

Inspreker	Paragraaf
1	7.1,
2	5.2,
3	3.1, 3.2,
4	5.2,
5	5.2,
6	5.1, 67.1, 7.2, 7.4,
7	3.1,
8	7.1,
9	3.1, 5.2,
10	3.2, 5.2, 7.1, 7.3,
11	7.2,
12	3.1,
13	3.2, 5.1,
14	3.3, 47.3,
15	3.3,
16	3.2, 7.2,
17	3.2,
18	3.2, 5.1, 5.2, 7.1,
19	3.1, 5.2,
20	3.2, 4
21	3.2,
22	3.1,
23	5.2, 7.3,
24	3.2, 3.3, 5.1, 5.2, 7.1,
25	5.1, 7.1,
26	7.4,

Inspreker	Paragraaf
27	3.1, 5.2,
28	5.2, 7.1, 7.3,
29	6
30	3.1,
31	3.1, 7.1, 7.4,
32	5.2, 7.3,
33	3.2, 5.2, 7.2,
34	3.3, 5.2,
35	3.2, 7.3,
36	3.1,
37	3.2, 5.2, 7.2,
38	3.1, 3.2, 5.2,
39	3.2, 5.2, 7.2,
40	3.2, 7.2,
41	7.1,
42	3.3, 7.4,
43	3.2, 5.1, 7.3,
44	3.2, 5.1, 7.2,
45	3.1,
46	3.3, 5.2,
47	3.2, 3.3, 45.1, 5.2,
48	3.1, 3.2, 7.1, 7.2,
49	3.2, 3.3, 45.1, 5.2, 7.2,
50	3.1, 5.1, 7.1,
51	3.3, 5.1, 7.1,

Inspreker	Paragraaf
52	3.2, 5.2,
53	3.2, 3.3, 7.2,
54	3.2, 3.3, 5.1, 5.2, 7.2, 7.4,
55	3.1,
56	3.2, 5.1, 7.2,
57	7.1,
58	3.2, 5.1, 7.2,
59	3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 7.2, 7.4,
60	3.1, 3.2, 3.3, 5.1, 7.2, 7.3,
61	3.2, 3.3, 45.1, 5.2, 7.1,
62	3.2, 45.1, 7.3,
63	3.3, 5.2,
64	3.1,
65	7.2,
66	3.1,
67	5.1, 7.1,
68	3.3, 5.2,
69	7.1, 7.2,
70	3.2, 7.2,
71	5.2,
72	5.1, 5.2,
73	3.3, 5.2,
74	5.2,

Inspreker	Paragraaf
75	3.2,
76	3.3,
77	3.3, 5.1, 7.1, 7.2,
78	3.2,
79	7.2,
80	5.2,
81	3.1,
82	3.1, 3.3, 5.2,
83	3.2, 5.2,
84	3.2, 7.2,
85	3.2, 5.2, 7.3,
86	3.1, 3.2,
87	3.1,
88	3.1, 7.3,
89	7.2,
90	3.1, 3.2, 7.2,
91	3.2, 7.1, 7.2,
92	3.1,
93	7.2, 7.3, 7.4,
94	7.1,
95	5.2,
96	3.1, 3.2,
97	5.1,
98	5.2, 7.1,
99	3.1, 3.2, 5.1, 5.2,
100	3.2,

Inspreker	Paragraaf
101	3.1, 3.2, 5.1,
102	3.1,
103	3.2, 5.2, 7.1, 7.2,
104	3.2, 5.2,
105	5.2,
106	3.1, 3.2, 7.1, 7.2,
107	3.1, 3.2, 3.3, 7.2,
108	3.2, 7.2,
109	3.2, 7.1,
110	3.2,
111	3.1, 7.4,
112	3.2, 7.2,
113	45.2, 7.3,
114	3.2, 7.2,
115	3.2, 7.2,
116	7.1, 7.2,
117	4
118	3.2, 7.3,
119	3.2, 7.2,
120	5.1, 5.2, 7.2,
121	3.2, 5.2,
122	3.2, 5.1,
123	3.1, 3.2, 4
124	5.1, 5.2, 7.2, 7.4,
125	3.2, 7.1,
126	7.1,
127	3.3, 5.2, 7.4,
128	3.1, 7.2,

Inspreker	Paragraaf
129	7.1,
130	3.2, 3.3,
131	3.2, 47.3,
132	3.2,
133	3.2, 5.2, 67.1,
134	7.1, 7.2,
135	7.1, 7.2,
136	3.1, 3.2, 7.2,
137	3.2,
138	3.1, 7.4,
139	3.2, 3.3, 5.2,
140	3.2, 7.2, 7.3, 7.4,
141	7.1,
142	3.2, 4
143	3.1, 3.2, 7.3,
144	3.2, 7.3,
145	3.1, 7.2,
146	3.1, 5.1,
147	3.2, 7.4,
148	5.2, 7.1,
149	7.1,
150	7.1,
151	3.1, 7.2,
152	7.2,
153	4
154	3.3,
155	47.2,
156	3.2, 3.3, 7.1,

Inspreker	Paragraaf
157	3.1, 7.4,
158	3.2,
159	3.1, 7.4,
160	3.1, 3.2, 3.3, 47.1, 7.2, 7.3, 7.4,
161	5.1, 7.2, 7.3,
162	7.2,
163	3.2, 3.3, 5.2,
164	3.2, 7.3,
165	5.2, 7.1,
166	6
167	3.2, 7.1, 7.4,
168	3.1, 7.2, 7.4,
169	7.2,
170	3.2, 3.3, 7.2,
171	7.2,
172	3.1,
173	7.1,
174	7.1,
175	3.1, 3.2, 3.3, 5.1, 5.2, 7.2, 7.4,
176	3.2, 7.2,
177	3.1, 3.2,
178	7.2,
179	7.1, 7.2,
180	7.2,
181	7.1,
182	3.2, 3.3, 7.2,
183	3.1, 7.4,

Inspreker	Paragraaf
184	3.1, 7.4,
185	3.1, 3.2, 7.4,
186	3.1, 7.4,
187	3.1, 7.4,
188	3.1,
189	3.1, 3.2, 7.4,
190	3.2, 7.2,
191	3.1, 7.4,
192	3.1, 7.4,
193	3.1, 7.4,
194	3.1, 7.4,
195	3.1, 7.4,
196	3.1, 7.4,
197	3.1, 7.4,
198	3.1,
199	3.2, 7.2,
200	3.2, 45.1, 7.2,
201	7.2,
202	3.3, 7.4,
203	7.2,
204	3.1, 3.3, 7.2,
205	7.3,
206	3.1, 3.2, 5.1,
207	3.1, 3.2, 5.2, 7.1,
208	3.1,
209	3.2, 5.2, 7.1, 7.4,
210	3.1, 5.1,
211	7.2, 7.3,

Deze Nota van Beantwoording is een uitgave van de Gemeente Amsterdam.

Ruimte en Duurzaamheid,
Team Uitstootvrije Mobiliteit.

2025, Amsterdam

amsterdam.nl

ONT2025211