

Indiener	Registratie	Betreft	Zienswijze	Reactie	Aanpassing
De heer R. Foppen	2014/107533	Actieplan geluid	Er wordt verzocht om de volledige geluidgegevens.	De geluidkaarten geven de volledige geluidgegevens. Deze geluidkaarten zijn openbaar en via de website van Zaanstad in te zien (via de vraag: wat is de geluidsbelasting op mijn woning)	Geen
		Actieplan geluid	Er worden de volgende maatregelen voorgesteld: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Snelheidsbeperkende maatregelen door alle voetgangersoversteekplaatsen te verhogen met een middeneiland en te voorzien van 50 km drempels</li> <li>2. Permanent cameratoezicht voor snelheidscontrole.</li> <li>3. Lagere snelheid door het inrichten van een 30 km zone. De weg is immers versmald van 9 naar 7 m en valt daarmee binnen de definitie van een erfontsluitingsweg waarover maximaal 3500 mvt per etmaal mogen rijden.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De wegversmalling van 9 naar 7 meter heeft snelheidsverlagend gewerkt. Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat er niet stelselmatig te hard wordt gereden. Verdere snelheidsverlagende maatregelen zoals 50 km drempels, middeneilanden bij oversteekplaatsen en permanent cameratoezicht zijn daarom niet zinvol en niet kosteneffectief.</li> <li>2. Zie antwoord op 1.</li> <li>3. De weg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg categorie C. Dit type weg kenmerkt zich in de regel door een maximale verkeersintensiteit van ca. 8000 mvt/etmaal en een snelheid van max. 50 km/uur. Door de intensiteit is een snelheid van 30 km/uur zeer moeilijk af te dwingen. De wegcategorie komt overeen met de functie als gebiedsontsluitingsweg voor de wijk Westerkoog. Deze functie is bovendien niet gewijzigd met de openstelling van de busbrug.</li> </ol>	Geen
		Actieplan geluid	Er wordt aangegeven dat nachtafsluiting van de busbrug, waardoor het nachtelijk verkeer zal afnemen, vanuit gezondheidsoverwegingen wenselijk is. De maatregel brengt geen kosten met zich mee en treft slechts een gering aantal automobilisten. Daarnaast wordt opgemerkt dat in omringende gemeenten zoals Purmerend de spits om 6 uur 's ochtends begint en niet om 7 uur 's ochtends.	<p>Zoals door de heer Foppen zelf aangegeven gaat het hier om een beperkt aantal verkeersbewegingen. Het verkeersmodel (ProZa) geeft aan dat er in de nachtperiode ca. 65 motorvoertuigen per uur over de busbrug rijden. Het effect van deze maatregel zal daarom relatief gering zijn.</p> <p>De situatie in Purmerend is zeer specifiek en hangt samen met de file problematiek op de A7 (Coentunnel). Bij de rondweg in Westerwatering betreft het lokaal verkeer. De spits hiervan is vooral tussen 7 en 9. Daarnaast zijn bij de berekening van geluid de perioden dag en nacht wettelijk gedefinieerd. In het reken en meetvoorschrift is vastgelegd dat de nachtperiode loopt van 23 tot 7 uur.</p> <p>Langere afsluiting van de busbrug is slecht voor de bereikbaarheid van Westerwatering niet wenselijk. In het collegeprogramma is zelfs opgenomen dat onderzocht moet worden of algehele openstelling mogelijk is zodat de bewoners van Westerwatering ook in de spits gebruik kunnen maken van de busbrug..</p>	Geen
		Actieplan geluid	Er wordt voorgesteld om geluidsarm wegdek aan te brengen op de rondweg en de mollengangen zo vorm te geven (bijvoorbeeld bolvormig) dat deze minder makkelijk overrijdbaar zijn.	<p>Geluidsarm asfalt wordt vanuit kosten overwegingen enkel aangebracht wanneer dit samenvalt met geplande werkzaamheden aan het wegdek of de riolering. In het actieplan is een afwegingskader opgenomen waarin staat aangegeven wanneer een wegvak in aanmerking komt voor de toepassing van stil wegdek. Naast het afwegingskader spelen echter ook nog andere aspecten een rol. Bij de rondweg is van belang dat geluidsarm asfalt slijtage gevoelig is en daarom minder goed toepasbaar is op kruispunten. Wanneer er onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd zal het toepassen van stiller asfalt nader bekeken worden omdat dit automatisch in beeld komt via het afwegingskader.</p> <p>Het anders uitvoeren van de mollengang is technisch lastig. De mollengang was eerst uitgevoerd in klinkers. Doordat deze mollengoot verzakte is de mollengoot nu uitgevoerd in asfalt met klinkerprint. De extra geluidsemmissie van dit type mollengoot is</p>	Geen

				gering.	
Belangenvereniging Westzanerdijk	2014/112604	Actieplan geluid	De belangenvereniging Westzanerdijk geeft aan dat het Actieplan weinig acties op het gebied van industrielawaai bevat. Industrielawaai is ter plaatse van de Westzanerdijk het grootste probleem. Een belangrijk deel van het industrielawaai is bovendien afkomstig van het Amsterdamse industrieterrein Westpoort. De belangenvereniging constateert dat het Actieplan en de Beleidsregel hogere waarde nog niet af is op het gebied van industrielawaai.	Dat er relatief weinig acties in het actieplan zitten met betrekking tot industrielawaai wil niet zeggen dat de gemeente geen oog heeft voor deze problematiek. Zo is in het bestemmingsplan Bedrijven zuid vastgelegd welke bedrijven waar op het bedrijventerrein Achtersluispolder-Westerspoor zuid zijn toegestaan. Hierbij zijn de woningen rondom de industrieterreinen (waaronder de woningen aan de Westzanerdijk) maatgevend. Hiermee wordt een zo goed mogelijke scheiding bewerkstelligd tussen de industrie en de woningen. Momenteel zijn er ontwikkelingen ten aanzien van Westpoort en Hoogtij. Deze industriegebieden zijn samen aangewezen als industrieterrein van regionaal belang waarvoor de provincie het bevoegd gezag is. In de visie Noordzeekanaalgebied zijn afspraken gemaakt om de industriegebieden verder in te vullen, waarbij nadrukkelijk is gekeken naar de balans tussen bedrijvigheid en wonen en recreëren. De verdere invulling van de industrieterreinen zal leiden tot een toename van geluid. De uiteindelijke geluidcontouren zullen worden vastgelegd in het Provinciaal InpassingsPlan. De gemeente Zaanstad zet zich in om de belangen van de bewoners zo goed mogelijk te vertegenwoordigen. Hiertoe zijn ook afspraken gemaakt in de visie Noordzeekanaalgebied. Indien de toename van geluid een te hoge geluidbelasting binnen de woning geeft is er geld beschikbaar voor isolatie van de woning. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar woningen die te maken kunnen krijgen met meer geluid. In sommige gevallen zullen maatregelen getroffen worden om een aanvaardbaar geluidsniveau binnenshuis te realiseren. Dit is afhankelijk van onder andere de constructie en de staat van de woning. Op deze manier is zowel economische groei als wonen mogelijk.	Geen
De heer Bredenbeek	2014/95338		De heer Bredenbeek heeft een vraag gesteld met betrekking tot de geluidbelasting op zijn woning. Deze vraag heeft slechts zeer beperkt een relatie met het actieplan. De heer Bredenbeek vraagt zich bijvoorbeeld af hoe het kan dat met de hoge geluidbelasting de woning niet in aanmerking komt voor gesubsidieerde sanering (A en B lijsten).	De rekenmethodiek van de geluidskaarten welke als basis dienen voor het actieplan zijn anders dan de rekenmethodiek voor saneringen. Bij de geluidskaarten wordt het geluid van verschillende bronnen gecumuleerd. Bij de bepaling van de geluidbelasting op de gevel in het kader van sanering (A en B lijsten) wordt dit per afzonderlijke bron berekend. Dit resulteert in een hogere geluidbelasting in het geval van de geluidkaarten.	Geen
Hart voor Stad	2014/120336	Actieplan geluid	Stil asfalt en geluidreducerende dunne deklagen slijten sneller dan gewoon asfalt. Hierdoor neemt de hoeveelheid fijn stof in de stad toe. Dit heeft een negatief gezondheidseffect.	Stille asfalttypen slijten inderdaad sneller dan het gangbare DAB. Er wordt vanuit kostenoverwegingen altijd gezocht naar het optimum. Op kruispunten is de slijtage het grootst en wordt geen stil asfalt toegepast. Bij een wegvak met veel kruisingen is het daarom onrendabel om slijtage gevoelig stil asfalt toe te passen. Daarom is in het afwegingskader ook opgenomen dat de toepassing van stil asfalt altijd beoordeeld moet worden door een asfaltdeskundige.	Geen
		Actieplan geluid	Op dit moment zijn er weinig binnenwegen met asfalt. Wat gaat er met deze klinkerwegen gebeuren?	Welk wegdektype toegepast wordt staat aangegeven in het toepassingskader voor stil wegdek. In de regel zal het niet effectief zijn om op wijkontsluitingswegen stil wegdek toe te passen. Factoren die hierbij meespelen zijn de verkeersintensiteit en de snelheid. Pas bij een hoge verkeersintensiteit en snelheid boven de 30 a 50 km/uur is het zinvol om stil wegdek in overweging te nemen. Bij een lage verkeersintensiteit is de geluidemissie beperkt en bij een lage snelheid overheerst het	Geen

				motorgeluid boven het geluid van de banden. Naast stil wegdek is het daarom van belang om elektrisch vervoer en fietsen te promoten.	
		Actieplan geluid	Motoren en brommers geven vooral 's avonds geluidhinder. Met een plaatselijke verordening kan het motorgeluid ingeperkt worden. De model APV van de VNG geeft hiervoor handvatten voor motorvoertuigen welke gerelateerd zijn aan een inrichting.	In andere gemeenten wordt inderdaad in de APV hinder van brommers en motoren tegengegaan. De APV wordt jaarlijks aangepast. Bij de volgende aanpassing wordt onderzocht of het zinvol is om dit te regelen in de APV voor Zaanstad.	Opnemen in het Actieplan dat onderzocht wordt in hoeverre het wenselijk, haalbaar en effectief is om hinder door motoren en brommers in de APV te regelen.
De heer T. ten Napel	-	Actieplan geluid	<p>De heer Ten Napel stoort zich aan lawaai van motoren, in relatie tot een naburig motorreparatiebedrijfje en (motor)feesten die daar worden gegeven. De heer Ten Napel vraagt zich af of motoren ongestoord geluid mogen maken, of er een geluidgrens voor motoren geldt en of het desbetreffende bedrijfje een vergunning heeft.</p> <p>Daarnaast constateert de heer Ten Napel dat de geluidbelasting op zijn voorgevel volgens de gemeente 64 dB is en hij daarmee net niet in aanmerking komt voor gesubsidieerde isolatie. Dat zijn berekende getallen en dus niet gemeten. Huizen met geluidsbelasting van &gt; 65 dB staan op een A-lijst en komen voor gesubsidieerde isolatie in aanmerking. De woning van de heer Ten Napel staat op de B-lijst. Hij vraagt zich af of daar pas aan wordt begonnen als er geld is.</p>	<p>Er is een wettelijke limiet aan het geluid dat een voertuig mag maken. Hiervoor gelden Europese richtlijnen. Alle uitlaten van voertuigen moeten een Europese typegoedkeuring hebben. Uitlaten met deze typegoedkeuring voldoen aan de wettelijke normen voor geluid. Wel geeft de APV mogelijk handvatten om toch iets aan hinder van motoren en bromfietsen te doen. Dit zal bij een nieuwe APV nader onderzocht worden.</p> <p>De geluidbelasting is bepaald op het moment van de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder. Het gaat dus om de geluidbelasting in 1987. Vaak zal de geluidbelasting in de loop der tijd toegenomen zijn. De wet geluidhinder heeft daar op dit moment geen passend antwoord op. Het probleem van de geluidsgroei is onderkent en vormde mede aanleiding om de wet te herzien. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid geregeld worden met de nieuwe omgevingswet in 2018.</p> <p>Isolatie van woningen wordt in Zaanstad enkel uitgevoerd indien daar door het Rijk voldoende subsidie voor wordt verstrekt. Hierbij is de geluidbelasting binnen maatgevend. De ervaring leert dat enkel de meest geluidbelaste locaties uiteindelijk in aanmerking komen voor subsidie. Voor woningen op de B-lijst is de kans klein dat deze in aanmerking komen voor subsidie.</p>	Zie voorgaande reactie over de APV.
De heer Vos	2014/90421	Actieplan geluid	De heer Vos geeft aan dat scheepvaartlawaai niet in het Actieplan wordt behandeld. Zowel pleziervaart (racen in de avonduren) als beroepsvaart (aggregaten) geeft veel lawaai.	Het actieplan geluid is gebaseerd op een Europese richtlijn waarin wordt voorgeschreven welke geluidsbronnen moeten worden behandeld. Scheepvaartlawaai wordt hierin niet benoemd. Ook geeft de Wet geluidhinder geen kaders voor scheepvaartlawaai. Scheepvaartlawaai is daarmee een soort blinde vlek. Dit wil niet zeggen dat hier binnen Zaanstad niets aan gedaan wordt. Binnen Zaanstad worden steeds meer walstroomkasten aangelegd waardoor schepen voor hun stroomvoorziening niet afhankelijk zijn van aggregaten. Dit scheelt geluid en fijn stof. Deze walstroomkasten geven een oplossing voor schepen die afgemeerd liggen. Voor schepen die liggen te wachten voor de sluis is dit geen oplossing want deze schepen moeten hun motoren laten draaien. Wel kunnen we deze reactie meenemen in de beleidsregel hogere waarde door bij nieuwe ontwikkelingen een koppeling te maken met goede ruimtelijke ordening.	In de beleidsregel hogere waarde is aangegeven dat bij een nieuwe ontwikkeling, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ook aandacht besteed moet worden aan overige geluidsbronnen (waaronder scheepvaartlawaai).
Ambtelijk		Beleidsregel hogere waarde	In de beleidsregel hogere waarde is aangegeven dat bij de berekening van gecumuleerd geluid er een aftrek conform Wgh art. 110g op het rekenresultaat mag worden toegepast. Dit is niet conform het reken	De aftrek was gebaseerd op het voorgaande reken- en meetvoorschrift uit 2006. Deze mogelijkheid van aftrek mag conform het nieuwe reken- en meetvoorschrift van 2012 niet meer worden toegepast.	De mogelijkheid om op het gecumuleerde rekenresultaat de aftrek conform Wgh art 110g toe te passen wordt geschrapt.

			– en meetvoorschrift 2012.		
		Beleidsregel hogere waarde	In de beleidsregel staat: 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidsbelasting die als significant hoger wordt ervaren. Deze zin geeft onduidelijkheid omdat dit ook uitgelegd kan worden dat wanneer er sprake is van 3 dB verhoging, er sprake is van een significant hogere geluidsbelasting en daarmee een onwenselijke situatie. Hierdoor maakt de beleidsregel ontwikkelingen bepaalde ontwikkelingen met een geluidbelasting onder de maximaal toelaatbare grenswaarde onmogelijk terwijl dit niet de bedoeling van de beleidsregel is.	De verhoging van 3 dB betreft een verhoging ten opzichte van de maximale grenswaarde. Aangezien de tekst op meerdere manieren is uit te leggen is hier een aanpassing gewenst.	Duidelijk opnemen dat het hier gaat om een toename van 3 dB ten opzichte van de maximale grenswaarde.
		Beleidsregel hogere waarde	In d beleidsregel staat aangegeven dat bij het verlenen van een hogere waarde er voldaan moet worden aan de eis van een geluidsluwe gevel. Dit geeft problemen bij hogere waarden die worden verleend bij reeds bestaande objecten. Dit zal vooral spelen bij aanpassingen van de zone bij gezoneerde industrieterreinen.	Dit is een onbedoeld effect. De voorwaarde is enkel van toepassing bij nieuwe objecten. Het is niet de bedoeling dat reeds bestaande geluidsgevoelige objecten hiermee onmogelijk worden gemaakt.	In de beleidsregel zal expliciet worden aangegeven dat de voorwaarde van een geluidsluwe gevel van toepassing is op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen en niet op reeds bestaande geluidsgevoelige bestemmingen waarbij een nieuwe hogere waarde wordt verleend als gevolg van bijvoorbeeld een zone aanpassing.
		Beleidsregel hogere waarde	De term maximale ontheffingswaarde is niet meer gangbaar sinds invoering van de WABO en kan beter vervangen worden door maximaal toelaatbare grenswaarde.	De term maximaal toelaatbare grenswaarde is meer conform de terminologie zoals gehanteerd in de Wet geluidhinder.	De term maximale ontheffingswaarde vervangen door maximaal toelaatbare grenswaarde.
		Beleidsregel hogere waarde	In het beleid staat niet aangegeven hoe moet worden omgegaan met het aspect “goede ruimtelijke ordening”. Bij cumulatie van geluid kan dit in het geding zijn omdat enkel de geluidsbronnen vanuit de Wet geluidhinder worden beoordeeld en overige geluidbronnen, zoals scheepvaartlawaai en bedrijven buiten gezoneerde industrieterreinen, niet.	Het begrip “goede ruimtelijke ordening komt voort uit de Wro. De beleidsregel volgt uit de Wet geluidhinder daarom wordt in de beleidsregel dit aspect niet verder uitgewerkt. Bij cumulatie van geluid kan de goede ruimtelijke ordening in het geding zijn. Daarom zal opgenomen worden dat op basis van een “goede ruimtelijke ordening” ook aandacht moet worden besteed aan overige geluidbronnen. Dit heeft verder geen directe consequenties voor de verlening van hogere waarde.	Bij de beoordeling van een aanvaardbaar geluidsniveau, uit het oogpunt van de verlening van een hogere waarde, moeten conform het reken en meetvoorschrift wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai van gezoneerde industrieterreinen gecumuleerd worden.  Naast het aanvaardbaar cumulatief niveau vanuit de hogere waarde verlening, moet geluid ook beoordeeld worden vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze beoordeling kunnen ook overige bronnen een rol spelen. Het gaat hier bijvoorbeeld om vliegtuiglawaai, overige bedrijven, scheepvaartlawaai en 30 km wegen. Om te bepalen of een bedrijf een rol speelt bij de cumulatie vanuit goede ruimtelijke ordening kunnen de richtafstanden uit de VNG handreiking “Bedrijven en Milieuzonering” gehanteerd worden. Deze bronnen kunnen kwalitatief dan wel kwantitatief beschouwd worden. De toetsingswaarde zoals aangegeven in de beleidsregel (hoogste maximale grenswaarde + 3 dB) kan hierbij als basis voor de beoordeling dienen. Echter ook andere afwegingskaders kunnen bij een goede ruimtelijke ordening worden betrokken zoals bijvoorbeeld de ladder voor een duurzame verstedelijking.