

Actieplan geluid 2024 – 2028

Gemeente Zaanstad

Concept 29 mei 2024

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	5
2.1	Wettelijk kader Actieplan geluid	5
2.2	Geluidbronnen in de gemeente Zaanstad	5
3	Monitoring geluid	6
3.1	Resultaten van de geluidsbelastingkaarten 2021	6
3.2	Geluidhinder op basis van de Zaanpeiling	7
3.3	Verschillen tussen geluidskaarten 2016 en 2021	7
3.4	Plandrempel	7
3.5	Monitoring GPP's	8
3.6	Monitoring BGE gemeentelijke wegen	8
4	Terugblik Actieplan omgevingslawaai 2019-2023	9
5	Beleidsontwikkelingen en infrastructurele projecten	11
5.1	Beleidsontwikkelingen	11
5.2	Infrastructurele projecten	11
6	Maatregelen verkeerslawaai gemeentelijke wegen	13
6.1	Typen maatregelen verkeerslawaai	13
6.2	Herinrichting wegen: toepassen stille wegdekken of snelheidsverlaging	13
6.3	Stillere voertuigen	14
6.4	Verbeteren laadinfrastructuur	14
6.5	Zero emissie stadslogistiek	15
6.6	Zero emissie openbaar vervoer	15
6.7	Elektrificeren wagenpark gemeente	15
6.8	Stimuleren deelmobiliteit	15
6.9	Stimuleren wandelen en fietsen	15
7	Maatregelen industriellawaai	17
7.1	Typen maatregelen industriellawaai	17
7.2	Maatregelen industriellawaai Actieplan geluid 2024-2028	17
8	Railverkeerslawaai, provinciale- en rijkswegen en luchtvaartlawaai	18
8.1	Railverkeer	18

8.2 Provinciale wegen	18
8.3 Rijkswegen	18
8.4 Luchtvaart	18
9 Bescherming stille gebieden	20
10 Samenvatting, effect en financiering van maatregelen Actieplan geluid 2024-2028	21
10.1 Samenvatting van de maatregelen Actieplan geluid 2024-2028	21
10.2 Effect van de maatregelen Actieplan geluid 2024-2028	23
10.3 Financiering van de maatregelen Actieplan geluid 2024-2028	23
Bijlage 1 Actieplan geluid in het Besluit kwaliteit leefomgeving	24
Bijlage 2 Resultaten geluidsbelastingkaarten 2021	26
Bijlage 3 Vergelijking geluidsbelastingkaarten 2016 en 2021	27

1 Samenvatting

Directe aanleiding voor het opstellen van het Actieplan geluid 2024-2028 is de wettelijke verplichting om eens in de vijf jaar een Actieplan geluid vast te stellen. Deze verplichting vloeit voort uit de EU Richtlijn omgevingslawaai. Onder de Omgevingswet is een Actieplan geluid een verplicht programma. Het voorliggende Actieplan is gebaseerd op de Geluidskarten 2021, zoals vastgesteld door B&W op 26 september 2023. Uit de geluidskarten blijkt dat in Zaanstad wegverkeer de belangrijkste bron van omgevingslawaai is.

De ontwerp Omgevingsvisie "Ruimte maken voor morgen, Zaanse Omgevingsvisie 2040 en verder" zet ondermeer in op het doorontwikkelen van de woon-werkstad door binnenstedelijk mengen en verdichten. Daarbij worden woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen toegevoegd op goed bereikbare locaties. Meer woningen betekent over het algemeen meer auto's en daardoor meer verkeerslawaai. Dit geeft een grotere druk op de woonomgeving en vraagt om een nieuwe balans tussen vervoerswijzen met aandacht voor schone en gezonde mobiliteit.

In het Actieplan geluid zijn maatregelen benoemd om de geluidhinder terug te dringen voor bronnen waarvoor de gemeente bevoegd gezag is. Dit zijn gemeentelijke wegen en industrieterreinen. De maatregelen waar op wordt ingezet zijn ondermeer het toepassen van snelheidsverlaging op gebiedsontsluitingswegen en het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer.

Op omgevingslawaai afkomstig van provinciale en rijkswegen, railverkeer en luchtvaart heeft de gemeente geen directe invloed. Hierbij wordt ingezet op lobby en overleg.

Het Actieplan geluid gaat niet over geluid dat afkomstig is van horeca, evenementen, bouwactiviteiten, scheepvaart en geluid van bronnen uit andere gemeenten.

Voorheen was het Actieplan omgevingslawaai samengevoegd met de Beleidsregel hogere waarden. Onder de Omgevingswet vervallen hogere waarden en wordt uitgegaan van een andere systematiek. Op dit moment wordt gewerkt aan het opstellen van geluidbeleid, onder meer ter vervanging van de beleidsregel hogere waarden. Dit doorloopt een apart besluitvormingstraject, los van het Actieplan geluid.

2 Inleiding

2.1 Wettelijk kader Actieplan geluid

Op grond van de EU Richtlijn omgevingslawaai hebben grote gemeenten, zoals de gemeente Zaanstad, een vijfjaarlijkse verplichting voor het vaststellen, beheersen en zo nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. De EU Richtlijn is gericht op omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld. In het bijzonder gaat het om woningen en geluidgevoelige gebouwen zoals scholen en ziekenhuizen. Onder de Omgevingswet is een Actieplan geluid een verplicht programma. In artikel 3.6 van de Omgevingswet is vastgelegd dat het College van B&W een actieplan vaststelt voor de volgende bronnen: wegen, spoorwegen, luchtvaart en activiteiten waarvoor een regel voor geluid is gesteld, zoals Industrie.

Het Actieplan geluid gaat niet over geluid dat afkomstig is van horeca, evenementen, bouwactiviteiten, scheepvaart en geluid van bronnen uit andere gemeenten.

Doel van het Actieplan geluid is:

- Omgevingslawaai zo nodig te voorkomen en te beperken waar het schadelijke effecten kan hebben voor de gezondheid;
- Handhaven van de milieukwaliteit met betrekking tot omgevingslawaai als deze goed is.

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)¹ is vastgelegd welke onderdelen het Actieplan geluid in ieder geval moet bevatten (zie ook bijlage 1):

- Een beschrijving van de geluidbronnen in de gemeente, de beheerder van de bronnen en het wettelijk kader dat betrekking heeft op de bronnen;
- Een samenvatting van de Geluidskaarten waarop het Actieplan is gebaseerd;
- Een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan;
- Maatregelen om de geluidbelasting te beheersen en te beperken;
- Een plandrempel, zijnde een geluidbelasting Lden en geluidbelasting Lnight op geluidgevoelige gebouwen (artikel 4.22, lid 1 Besluit kwaliteit leefomgeving)
- Maatregelen om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken
- Verslag van de resultaten van de monitoring van geluidproductieplafonds (GPP's) van industrieterreinen.
- Er kan voor gekozen worden om ook de verplichte monitoring van de basisgeluidsemissies (BGE) van gemeentelijke wegen te koppelen aan het Actieplan geluid. Dit is niet verplicht.
- Een beknopte samenvatting

2.2 Geluidbronnen in de gemeente Zaanstad

In onderstaande tabel zijn de geluidbronnen in de gemeente Zaanstad weergegeven.

Tabel 1 Geluidbronnen, beheerders en wettelijk kader

Geluidbron	Beheerder	Wettelijk kader
Rijkswegen	Rijk	Omgevingswet, Bkl, Omgevingsbesluit
Provinciale wegen	Provincie	Omgevingswet, Bkl, Omgevingsbesluit
Gemeentelijke wegen	Gemeente	Omgevingswet, Bkl, Omgevingsbesluit
Spoorwegen	Rijk	Omgevingswet, Bkl, Omgevingsbesluit
Luchtvaart	Rijk	Wet Luchtvaart
Industrieterreinen	Gemeente, provincie	Omgevingswet, Bkl, Omgevingsbesluit

¹ Het Bkl is gekoppeld aan de Omgevingswet en geldt voor het Rijk en decentrale overheden.

3 Monitoring geluid

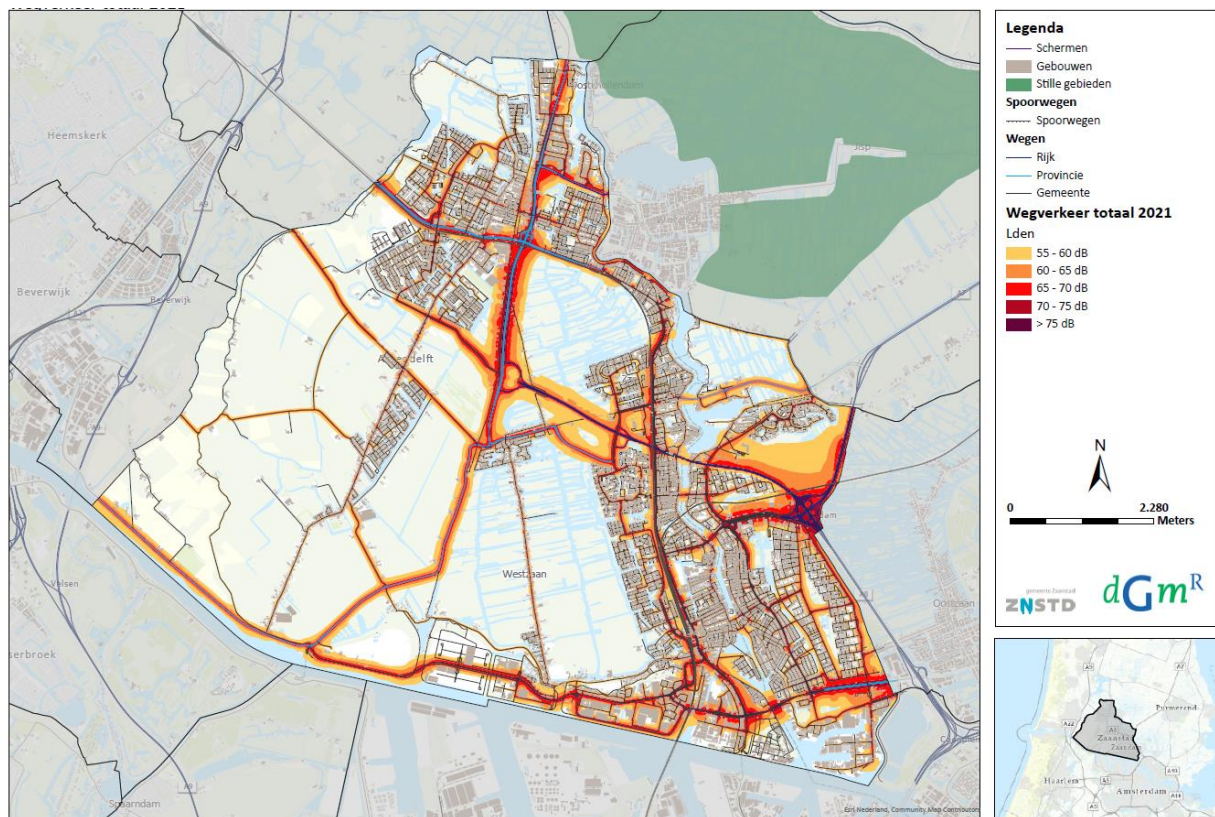
3.1 Resultaten van geluidsbelastingkaarten 2021

Voor het vaststellen van geluidniveaus in de gemeente worden geluidskaarten opgesteld. Het College van B&W heeft op 26 september 2023 de geluidsbelastingkaarten Zaanstad 2021 vastgesteld. De geluidsbelastingkaarten zijn gebaseerd op berekeningen. Wettelijk is voorgeschreven welk rekenmodel daarvoor moet worden gebruikt.

Normaal gesproken zouden voor de geluidskaarten 2021 de verkeersintensiteiten van 2021 worden gebruikt. Door COVID-19 is het verkeersbeeld in 2020 en 2021 niet representatief.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies zijn bij het opstellen van hun geluidsbelastingkaarten daarom uitgegaan van de verkeersintensiteiten van 2019. Zij adviseren gemeenten daarbij aan te sluiten. Ook de geluidsbelastingkaarten van Zaanstad zijn daarom gebaseerd op de verkeersintensiteiten 2019.

Geluidbelastingkaart Wegverkeer totaal 2021



Uit de geluidsbelastingkaarten blijkt dat inwoners van Zaanstad het meest worden blootgesteld aan geluid door wegverkeer (zie kaart hierboven) en in mindere mate aan railverkeer en industrie. Luchtvaart scoort erg laag. Er zijn door het Rijk geen geluidsmodellen van Schiphol beschikbaar gesteld. Luchthaven Schiphol heeft de geluidscontouren beschikbaar gesteld. Daar is mee gerekend. Zie ook paragraaf 2.3.

Op basis van de geluidsbelastingkaarten is vervolgens per geluidsklasse bepaald hoeveel mensen hinder ondervinden van omgevingslawaai. Hieruit blijkt dat in de geluidsklasse van 55-60 dB door de meeste mensen hinder wordt ervaren.

Ernstige geluidhinder en slaapverstoring kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Daarom moet ook in kaart worden gebracht hoeveel inwoners een verhoogde kans op hartziekten hebben als gevolg van geluidhinder. Dit is meegenomen bij het opstellen van de geluidskaarten. In Zaanstad gaat het om 300 inwoners.

In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het aantal inwoners dat wordt blootgesteld aan geluid en van de ervaren hinder.

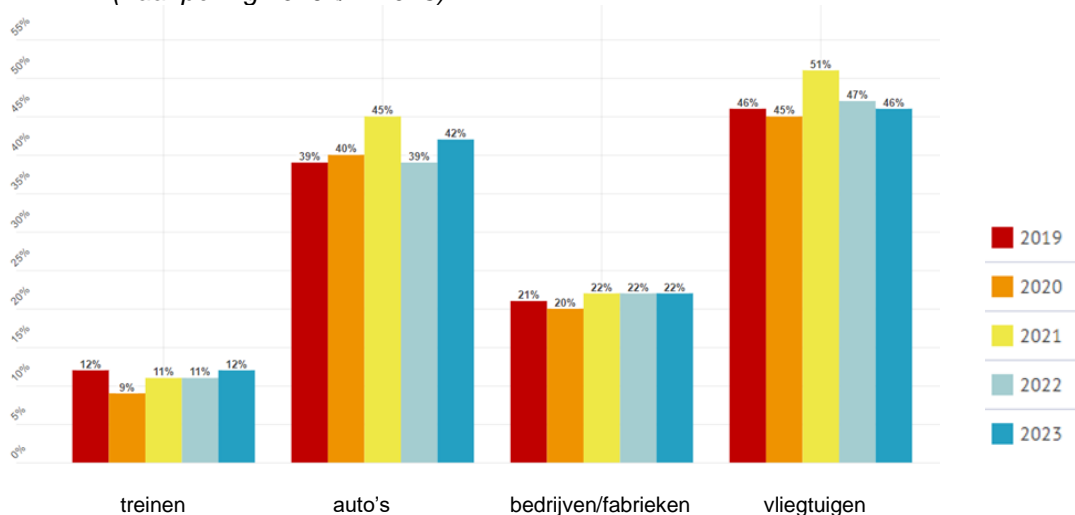
3.2 Geluidhinder op basis van de Zaanpeiling

De geluidskaarten geven een beperkt beeld van de geluidhinder in Zaanstad. Hinder van industrielawaai ontbreekt en de hinder van luchtvaartlawaai is veel lager dan uit andere onderzoeken blijkt.

Daarom is ook gekeken naar de ervaren geluidhinder die uit de Zaanpeiling naar voren komt. De Zaanpeiling laat zien dat met name lawaai van auto's en van vliegtuigen als hinderlijk wordt ervaren in Zaanstad. Van de respondenten van de Zaanpeiling 2023 geeft 42% aan enigszins of ernstige hinder te ondervinden van lawaai van auto's, 46% geeft aan hinder te ondervinden van lawaai van vliegtuigen, 12% ondervindt hinder van lawaai van treinen en 22% van de inwoners geeft aan hinder te ondervinden van industrielawaai. De resultaten zijn grafisch weergegeven in figuur 1.

Opvallend is de relatief sterke toename van hinder van auto's en vliegtuigen in 2021. Mogelijk houdt dit verband met het weer op gang komen van het auto- en vliegverkeer na de stille coronaperiode. Ten opzichte van 2019 is de hinder voor de meeste bronnen in 2023 min of meer gelijk gebleven. Alleen de hinder van auto's is in 2023 iets hoger dan in 2018.

Figuur 1: Percentage inwoners dat enigszins/ernstige hinder ondervindt door lawaai (Zaanpeiling 2019 t/m 2023)



3.3 Verschillen tussen geluidskaarten 2016 en 2021

De geluidskaarten 2021 zijn niet vergelijkbaar met de geluidskaarten 2016. Hiervoor zijn twee redenen:

- Voor de geluidskaarten 2021 is (wettelijk verplicht) een andere berekeningsmethodiek gebruikt voor het bepalen van de geluidbelasting dan in 2016 (CNOSSOS-NL i.p.v. SRM2);
- Voor de berekening van het aantal bewoners per adres, moet worden uitgegaan van de meest recente CBS-cijfers (2,2 bewoners per adres in 2016 versus 2,14 bewoners per adres in 2021).

3.4 Plandrempel

Artikel 4.22 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat het actieplan een 'plandrempel' bevat voor de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen. De plandrempel is een geluidniveau waarboven het bestuursorgaan maatregelen overweegt om de geluidbelasting te beperken. Wat de plandrempel is, bepaalt de gemeente zelf. De plandrempel wordt uitgedrukt in de dosismaten Lden en Lnight. De plandrempel kan voor verschillende bronnen anders zijn.

Een plandrempel geeft het ambitieniveau voor het Actieplan aan en treedt niet in de plaats van de wettelijke grenswaarden uit de Omgevingswet.

In dit Actieplan wordt dezelfde plandrempel gehanteerd als in het voorgaande Actieplan. Zaanstad heeft de ambitie om te zorgen voor een gezonde leefomgeving. Daarom is bewust gekozen voor een relatief lage plandrempel die aansluit bij de WHO advieswaarde. Voor verkeerslawaai is de WHO advieswaarde 53 dB Lden. Daarboven heeft geluid een negatieve invloed op de gezondheid. Omdat 55 dB Lden de laagste geluidbelasting is die is vastgelegd op de geluidsbelastingkaarten, hanteert Zaanstad 55 dB Lden als plandrempel. Veel woningen in Zaanstad hebben een geluidbelasting die hoger is dan de plandrempel. Zaanstad heeft in het Actieplan geluid dan ook vooral maatregelen opgenomen die in een groter gebied geluidvermindering met zich meebrengen.

De wetgeving in Nederland is geheel gericht op het beheersen van de waarde van Lden. Wanneer de Lden-waarden aan de normen blijven voldoen, wordt ook de waarde van Lnight voldoende beperkt, aangezien Lnight een onderdeel is van Lden. De Lden-waarde van het geluid stijgt dan weliswaar minder dan de Lnight-waarde, maar het verschil is dermate gering dat er geen aanleiding is om afzonderlijke normen of beleid voor Lnight te formuleren. Voor Lnight is daarom dezelfde plandrempel vastgesteld als voor Lden.

Voor industrielawaai wordt een plandrempel voor woningen gehanteerd van 55 dB Letm.

3.5 Monitoring GPP's industrieterreinen

In de Omgevingswet is vastgelegd dat de gemeente geluidproductieplafonds vaststelt voor industrieterreinen. Geluidproductieplafonds geven de maximaal toegelaten geluidbelasting weer op een referentiepunt nabij een geluidbron. In het Actieplan geluid wordt (verplicht) verslag gedaan van de monitoring van de GPP's.

De gemeente mag zelf het moment voor de eerste vaststelling van de GPP's kiezen. Het tijdstip moet wel liggen tussen 1 januari 2024 en 31 december 2031. Zaanstad bepaalt de GPP's gefaseerd per industrieterrein. In 2024 worden de GPP's bepaald voor het eerste industrieterrein.

Omdat er nog geen geluidproductieplafonds voor industrieterreinen zijn vastgesteld is de monitoring van GPP's nog niet opgenomen in het Actieplan geluid 2024-2028.

3.6 Monitoring BGE gemeentelijke wegen

Op grond van de Omgevingswet moeten gemeenten op een nog nader te bepalen moment de basisgeluidemissie (BGE) vaststellen voor gemeentelijke wegen. De BGE is het referentieniveau (nulsituatie) van geluid afkomstig van lokale wegen. De gemeente bewaakt de toename van het geluid ten opzichte van de basisgeluidemissie. De gemeente legt de basisgeluidemissie vast in het geluidregister (Centrale Voorziening Geluid Gegevens van het RIVM). Na vastlegging monitort het bevoegd gezag de ontwikkeling van het geluid elke vijf jaar, te beginnen bij (uiterlijk) 18 juli 2029. Het college van burgemeester en wethouders brengt verslag uit aan de gemeenteraad. Bij een toename van 1,5 dB van de geluidemissie ten opzichte van de basisgeluidemissie overweegt de gemeente of zij geluidmaatregelen moet nemen.

Monitoring van de BGE is geen verplicht onderdeel van het Actieplan geluid.

4 Terugblik Actieplan omgevingslawaaï 2019-2023

In het Actieplan omgevingslawaaï 2019-2023 waren maatregelen opgenomen om de geluidbelasting van gemeentelijke wegen en industrieterreinen te beperken. In onderstaande tabel is opgenomen in hoeverre de maatregelen zijn uitgevoerd. Op een aantal wegen is een snelheidsverlaging ingevoerd. Het verlagen van de snelheid leidt tot geluidreductie. Bij een snelheidsverlaging wordt in het algemeen geen stil wegdek toegepast.

Tabel 2 Resultaten Actieplan 2019-2023

Project	Resultaat
Stille wegdekken/ snelheidsverlaging	
Eikelaan Krommenie	Gereed: snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur.
Houthavenkade (Poeskinstraat- Havenstraat)	Nog niet uitgevoerd, gaat mee bij herontwikkeling gebied 2026
Peperstraat-Sijbrandsteeg Zaandam	Nog niet uitgevoerd, gaat mee bij herontwikkeling gebied 2026
Prins Hendrikkade Zaandam	Nog niet uitgevoerd, gaat mee bij herontwikkeling gebied 2026
Vinkenstraat Zaandam	Uitvoering 2025/2026
Westzanerdijk (Ringweg- Mandelastraat)	Gereed: snelheidsverlaging (fietsstraat)
Zaanweg Oost fase 2 Wormerveer	Herinrichting in uitvoering: snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur.
Industrielawaai	
Opheffen gezoneerd industrieterrein Noorderveld	Met de vaststelling van bestemmingsplan Zaankwartier is de zonerings Noorderveld opgeheven.
Deels opheffen gezoneerd industrieterrein Achtersluispolder- Westerspoor	Nog niet gebeurd. Loopt mee in de nieuwe systematiek onder de Omgevingswet. Eerst moeten Geluidproductieplafonds (GPP's) worden vastgesteld, vervolgens kan zo nodig worden afgeschaald. Omdat Achtersluispolder een industrieterrein van regionaal belang is, is de provincie trekker.
Overig	
Nieuw mobiliteitsplan	Zaans Mobiliteitsplan is vastgesteld in 2021
Green deal zero emissie stadslogistiek	Vorbereiding van zero-emissiezone centrum Zaandam is gaande. Verwachte realisatie is 2026. De zero-emissiezones voor Krommenie en Wormerveer zijn uitgesteld.
Zero-emissie openbaar vervoer	Nieuwe concessie is toegekend o.b.v. zero-emissie. Zero-emissie is in de praktijk nog niet uitgevoerd, er rijden nauwelijks elektrische bussen.
Elektrificeren wagenpark gemeente	Bij het verduurzamen van het gemeentelijk wagenpark worden afgeschreven personenauto's vervangen door elektrische auto's. Begin 2024 bestond het gemeentelijk wagenpark uit 34 elektrische, 18 hybride en 90 fossiele auto's. Het doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer en aanvullend openbaar vervoer, met uitzondering van de rolstoelvoertuigen, rijdt elektrisch. Doelstelling: in 2030 alle voertuigen fossielvrij. De overgang verloopt voorspoedig voor de personenauto's en bestelbusjes. Sinds 2019 worden alleen nog elektrische personenauto's en kleine bestelauto's gevraagd in aanbestedingen.
Verbeteren laadinfrastructuur	Begin 2024 waren er 750 openbare laadpunten in de gemeente en zijn er nog 120 in voorbereiding
Lobby verlagen snelheid A8	Er zijn diverse acties uitgevoerd richting I&W en RWS. Deze hebben tot nu toe niet geleid tot verlaging van de snelheid. De kansrijkheid is daarbij gering omdat nergens in Nederland een snelweg naar 80 km

Project	Resultaat
	is bijgesteld vanwege geluid. In de lobby brengen we meerdere argumenten samen.
Leefbaarheid Krommenie, provincie / Leefbaarheidsfonds provincie	Maatregelen zijn in voorbereiding, o.a. geluidwerende vangrails N203, MRA fietsroutes N203 Krommenie-Uitgeest.
Lobby en overleg Schiphol	Overleg via BRS en NOVEX-Schiphol. Rijk zet in op krimp Schiphol, nieuw geluidstelsel, minder nachtvluchten, verbod meest lawaaiige vliegtuigen, invoeren hoger aanvliegen en glijvluchten.

5 Beleidsontwikkelingen en infrastructurele projecten

5.1 Beleidsontwikkelingen

Hieronder worden de belangrijkste beleidsontwikkelingen beschreven die invloed kunnen hebben op de geluidbelasting in Zaanstad.

Ontwerp Omgevingsvisie Zaanstad 2040 en verder

De ontwerp-omgevingsvisie “Ruimte maken voor morgen, Zaanse omgevingsvisie 2040 en verder” schetst de gewenste ontwikkeling van Zaanstad in de periode tot 2040. Er wordt ingezet op het verder ontwikkelen van de woon-werkstad door mengen en verdichten. Woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen worden toegevoegd op goed bereikbare locaties. Om het groene buitengebied te behouden, moeten woningen binnenstedelijk worden gebouwd. In bestaande buurten en wijken wordt de leefbaarheid verbeterd door te kiezen voor kwaliteit.

Bij het investeren in een aantrekkelijke leefomgeving is ook de milieukwaliteit van belang. Dat speelt op twee fronten. Aan de ene kant draagt een goede milieukwaliteit bij aan de kwaliteit van de woonomgeving. Aan de andere kant moet voorkomen worden dat milieufactoren de ontwikkeling van woningbouwlocaties gaan belemmeren.

Om de gemeente bereikbaar en leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig waarin een nieuwe balans wordt gezocht tussen vervoerswijzen. Korte afstanden worden dan zoveel mogelijk lopend of fietsend afgelegd. Vervoer van en naar de regio vinden idealiter plaats met de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer. De (elektrische) auto is er voor reizen waarbij andere opties nog te weinig mogelijkheden bieden. Lopen, fietsen en (H)OV moeten ruimte leveren voor een kwalitatieve verstedelijking.

Zaans Mobiliteitsplan (ZMP)

In 2021 is het Zaans Mobiliteitsplan vastgesteld. Het ZMP vormt het kader voor hoe Zaanstad de mobiliteit wil organiseren, nu en in de toekomst. Verduurzaming en verbetering van de leefomgeving zijn belangrijke doelen van het plan. Dit moet worden bereikt door o.a. elektrificatie van gemotoriseerd vervoer, het stimuleren van (elektrisch) fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer, verlaging van de snelheid op verschillende wegen, en het bevorderen van schone, efficiënte stadslogistiek. Stuk voor stuk zijn dit maatregelen die leiden tot minder geluidhinder in de stad.

5.2 Infrastructurele projecten

De komende vijf jaar zijn in Zaanstad een aantal grote infrastructurele projecten gepland:

- Afwaardering A7 tot Prins Bernhardrotonde tot stadsweg
- Herinrichting Thorbeckeweg (AVANT)
- Project Guisweg
- De verbindingsweg Communicatieweg – Noorderveenweg.
- De hoofdinfrastructuur Kogerveldwijk, herinrichting Heijermansstraat, Dr. Scholtenstraat, en Paltrokstraat 2023-2030
- Verbinding A8-A9

Stadsweg A7

De ombouw van de A7/Prins Bernhardweg tot stadsweg heeft de ontsluiting van de gehele gebiedsontwikkeling rondom station Kogerveld als hoofddoelstelling en betreft naast het sportpark Hoornseveld met een regionaal zwembad o.a. ook de woningbouwlocaties Oostzijderpark en Gouwpark. Het project betreft het verlagen van de snelheid van 100 naar 70/50 km/uur (en op termijn mogelijk geheel naar 50 km/uur) en een meer stedelijke en groene

inrichting van het stuk A7 tussen Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam. Dit sluit goed aan bij de ambities en ontwikkelingen vanuit MAAK.Zaanstad m.b.t. de Kogerveldwijk e.o.. Met het creëren van een stadsweg met een ander profiel en een groene aankleding worden de barrièrewerking en de negatieve milieueffecten van de weg namelijk verminderd. De verlaging van de snelheid en de meer stedelijke inrichting van de A7/Prins Bernhardweg bieden tevens de mogelijkheid om Sportpark Hoornseveld volwaardig te ontsluiten, namelijk met twee T-aansluitingen vanaf de nieuwe stadsweg. De eerste T-aansluiting komt net ten oosten van de Gouw en de tweede tussen tankstation en knooppunt Zaandam. In het knooppunt Zaandam zijn in afwachting van de uitgestelde ombouw van het knooppunt (rijksproject A7-A8) tijdelijke maatregelen overeengekomen om de meest oostelijke T-aansluiting aan te kunnen leggen en terugslag (congestie) op het knooppunt te voorkomen.

Herinrichting Thorbeckeweg (AVANT)

In 2024 gaat de Thorbeckeweg - N516 op de schop. De verkeersdrukte wordt aangepakt en de doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd. Er komen veiliger en comfortabeler oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer en de omgeving van de weg wordt beter bereikbaar gemaakt. Als de Thorbeckeweg is aangepast, geldt een andere maximum snelheid. Tussen de afrit van de A8 en de Dr. J.M. den Uylbrug wordt de snelheid verlaagd van 80 naar 70 kilometer per uur. Dit zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer.

Project Guisweg

Het project Guisweg omvat het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg en het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen (onderdoorgangen), één voor de auto en één (aparte) voor de fietser en voetganger. Dit zorgt voor een veiligere verkeerssituatie, een betere doorstroming (auto's en fietsers staan niet meer te wachten voor de spoorwegovergang) en een betere leefbaarheid in de buurt. Ook maken de onderdoorgangen het mogelijk dat er meer treinen gaan rijden op de Zaanlijn, het zogenaamd Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Zonder het project Guisweg is dit niet mogelijk, aangezien er dan een overwegveiligheidsprobleem ontstaat. Het project Guisweg verbetert verder de bereikbaarheid van de stad zowel voor de fietser/voetganger, de automobilist als de treinreiziger. Bereikbaarheid is eveneens een belangrijke voorwaarde om de gewenste gebiedsontwikkeling rondom station Zaandijk Zaanse Schans mogelijk te maken.

De verbindingsweg Communicatieweg – Noorderveenweg

Door deze verbinding neemt het huidige verkeer over de Communicatieweg en Dorpstraat in Assendelft af en stroomt het verkeer directer door.

De hoofdinfrastructuur Kogerveldwijk, herinrichting Heijernanstraat, Dr. Scholtenstraat, en Paltrokstraat

De planvorming is gestart en de realisatie zal in fasen plaatsvinden tussen 2022 en 2030. Doorstroming en verkeersveiligheid worden bevorderd voor openbaar vervoer, fiets en auto, met ruimte voor meer bomen en vergroening. De snelheid op de Paltrokstraat gaat naar 30 km per uur.

Verbinding A8-A9

Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio Zaanstreek en de regio IJmond. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen en de rijksoverheid onderzoekt de provincie Noord-Holland de mogelijkheden. Uitvoering van het in 2021 gemaakte landschapsplan kost ruim € 900 miljoen. Deze kosten zijn onmogelijk op te brengen door alleen de provincie en de gemeenten en een bijdrage van het Rijk is onzeker. De partijen werken vanaf 2024 met elkaar aan een mogelijke robuuste oplossing.

6 Maatregelen verkeerslawaaï gemeentelijke wegen

6.1 Typen maatregelen verkeerslawaaï

Maatregelen om de geluidoverlast door verkeer te verminderen kunnen worden onderverdeeld in bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen zijn maatregelen die de sterkte van de geluidbron verminderen. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Minder verkeer
- Lagere maximum snelheid
- Geluidreducerende wegdekken
- Stillere banden
- Stillere voertuigen

Overdrachtsmaatregelen zijn maatregelen die de voortplanting van het geluid tussen de bron en de ontvanger belemmeren. Bij overdrachtsmaatregelen kan gedacht worden aan:

- Geluidschermen
- Geluidwallen
- Afscherming door gebouwen

Maatregelen bij de ontvanger beperken het geluid dat het gebouw binnendringt. Deze maatregelen hebben geen effect op het geluid op het terrein rondom het gebouw, zoals een tuin. Bij ontvangermaatregelen kan gedacht worden aan:

- Afschermende onderdelen op gebouwen
- Gevelisolatie
- Dove gevels

6.2 Herinrichting wegen: toepassen stille wegdekken of snelheidsverlaging

Het aantal wegen dat een bijdrage levert aan een geluidbelasting op woningen van 55dB of meer is groot. Vanwege beperkte financiële middelen van de gemeente is het niet mogelijk op al deze wegen geluidreducerend wegdek toe te passen. Toepassen van stil wegdek is alleen kosteneffectief wanneer dit samenloopt met onderhoudswerkzaamheden.

Zaanstad gaat de komende jaren op een groot aantal gebiedsontsluitingswegen de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/uur. Naast verkeersveiligheid is het doel van snelheidsverlaging ook het verbeteren van de leefbaarheid. Omdat deze wegen zich vooral in woongebieden bevinden, kan de snelheidsverlaging leiden tot een behoorlijke geluidsreductie. Tegelijkertijd wordt de inrichting van deze wegen aangepast. Door het versmallen van het wegprofiel om een lagere snelheid af te dwingen ontstaat er meer ruimte voor fietsers, voetgangers en in sommige gevallen het openbaar vervoer.

De snelheidsverlaging en herinrichting wordt stapsgewijs ingevoerd, waarbij wordt aangesloten bij MIP- en MAAK-projecten. In het algemeen kan er van uit worden gegaan dat bij een snelheidsverlaging niet ook nog stil wegdek wordt toegepast.

In tabel 3 is aangegeven voor welke gebiedsontsluitingswegen een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur is gepland.

Daarnaast wordt ook op een aantal andere wegen de snelheid verlaagd. In Zaandam wordt de A7 tussen knooppunt Zaandam en de Prins Bernhardrotonde afgewaardeerd tot een stadsweg. De snelheid wordt hier teruggebracht van 100 naar 70 en 50 km/uur.

Bij reconstructie van de Thorbeckeweg wordt de snelheid verlaagd van 80 naar 70 km/uur. Bij de Guisweg gaat de N203 tussen de Leliestraat en de Guisweg naar 50 km per uur.

Tabel 3 Planning snelheidsverlaging gebiedsontsluitingswegen

	Straat	Planning
1	Zaanweg (Wormerveer)	2024
2	Neptunuslaan (Krommenie)	2024
3	Jupiterstraat (Krommenie)	2024
4	Westzijde (Zaandam)	2024/2025
5	Vinkenstraat (Zaandam)	2025
6	Kerkstraat (Wormerveer)	2025
7	Lindenlaan (Wormerveer)	2025
8	J.J. Allanstraat (Westzaan)	2025
9	Overtoom/Westzanerdijk (Westzaan)	2025
10	Rustenburg/Stationsstraat/Vinkenstraat (Zaandam)	2025
11	Padlaan/Badhuislaan/Weverstraat (Krommenie)	2025
12	Nauernasche Vaardijk (Westzaan)	2026
13	Havenstraat/Houthavenkade/Spiekeroo	2027
14	Peperstraat/Savornin Lohmansstraat	2027
15	Dorpsstraat Assendelft (zuid-midden en noord)	2027
16	Rondweg Westerkoog (Koog ad Zaan)	2027
17	Prinses Irenebrigadeweg/Zuideinde (Wormerveer)	2028
18	Witte Paardweg-Noorddijk-Vlasblomweg (W'veer)	2028
19	Paltrokstraat/Veldbloemenweg (Zaandam)	2028
20	Pinkstraat/Kaarsenmakerstraat/Verzetstraat (Koog)	2028
21	Zuidervaart/ML Kingweg/P.J. Troelstralaan (Zaandam)	2028

6.3 Stillere voertuigen

Verkeerslawaai wordt veroorzaakt door twee factoren: motorgeluid en bandengeluid. Het motorgeluid is bepalend bij snelheden onder de 30 tot 50 km/uur. Boven de 50 km/uur wordt bandengeluid bepalend. Lawaai door bandengeluid vermindert door stil wegdek. Lawaai door motorgeluid kan worden verminderd door betere geluidsisolatie van de motor maar ook door stillere motoren. Isolatie van verbrandingsmotoren is iets wat internationaal geregeld moet worden. Elektrische motoren zijn van nature stil. Een elektrisch voertuig is bij lage snelheden stiller dan een voertuig op conventionele brandstof. Bij hoge snelheden is het bandengeluid het meest bepalend. Elektrisch vervoer biedt daarom kansen voor het verbeteren van de leefbaarheid van de directe woonomgeving (woonwijken). Bijkomend voordeel is dat elektrisch vervoer een sterke reductie van de uitstoot van fijn stof, NO₂ en CO₂ geeft. Uit studies van het RIVM blijkt dat wegverkeer veel invloed heeft op de luchtkwaliteit.

6.4 Verbeteren laadinfrastructuur

Om het gebruik van elektrisch vervoer te stimuleren is de aanwezigheid van een goede laadinfrastructuur een randvoorwaarde. Het aantal gebruikers van laadpalen stijgt sterk. Begin 2024 waren er in Zaanstad 750 openbare laadpunten en waren 120 laadpunten in voorbereiding. Streven is dat het aantal laadpunten in 2026 is uitgebreid tot 1500. Zaanstad is aangesloten bij MRA-E. Inwoners kunnen via de MRA-E een verzoek indienen voor het plaatsen van een laadpaal. Er is gezamenlijk met de MRA-E een regionaal laadplan opgesteld, dit wordt in 2024 vertaald naar een Zaanse laadvisie.

Bij nieuwbouwwoningen volgt Zaanstad ten aanzien van laadvoorzieningen het Bouwbesluit. Bij niet-woningbouwontwikkelingen wordt de eis uit het bouwbesluit aangescherpt zodat minimaal 10% van het parkeeraanbod is voorzien van een elektrisch oplaadpunt en minimaal 20% van het parkeeraanbod hierop is voorbereid. Dat wil zeggen dat het mogelijk moet zijn een laadpaal te plaatsen en aan te sluiten.

6.5 Zero emissie stadslogistiek

Zaanstad neemt samen met andere overheden en brancheorganisaties van vervoerders en verladers deel aan de Green deal zero emissie stadslogistiek. Stadslogistiek is het vervoer dat nodig is om bedrijven, winkels en bewoners in stedelijk gebied van producten te voorzien en om afval bij hun op te halen. Dit vervoer is van groot belang voor het functioneren van de stad, maar de vracht- en bestelauto's die hiervoor nodig zijn brengen ook uitstoot van CO₂, NO₂ en fijnstof, geluidoverlast, verkeersonveiligheid en ruimtebeslag met zich mee. Het is daarom wenselijk om dit vervoer efficiënter (met minder voertuigen) te organiseren en het transport zo veel mogelijk met schone en stille voertuigen te laten plaatsvinden.

Zaanstad is een zero emissiezones aan het voorbereiden in het centrum van Zaandam. De verwachting is dat deze in 2026 gerealiseerd gaat worden.

De zero emissiezones die waren gepland voor Krommenie en Wormerveer zijn voorlopig uitgesteld.

6.6 Zero emissie openbaar vervoer

Sinds december 2023 is een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Zaanstad van kracht. Onderdeel van de concessie is dat het openbaar vervoer 100% zero emissie moet zijn. Elektrische bussen zijn stiller, geven minder luchtverontreiniging en helpen mee om de CO₂ uitstoot te reduceren. De praktijk is echter weerbarstig. Er rijden op dit moment (begin 2024) nog nauwelijks elektrische bussen. Er wordt aan gewerkt om hier verbetering in aan te brengen.

6.7 Elektrificeren wagenpark gemeente

Sinds 2019 worden alleen nog elektrische personenauto's en kleine bestelauto's gevraagd in aanbestedingen van de gemeente. Bij het verduurzamen van het gemeentelijk wagenpark worden afgeschreven personenauto's vervangen door elektrische auto's. Zaanstad had begin 2024 34 elektrische auto's, 18 hybride auto's en 90 fossiele auto's. Doelstelling is dat in 2030 alle voertuigen fossielvrij zijn.

Het doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer en aanvullend openbaar vervoer, met uitzondering van de rolstoelvoertuigen, rijdt elektrisch.

6.8 Stimuleren deelmobiliteit

Deelmobiliteit houdt in dat mensen gebruik maken van vervoersvormen die worden gedeeld met anderen. Zaanstad streeft er naar dat alle inwoners toegang hebben tot deelmobiliteit op korte afstand van de woning en bij openbaar vervoer knooppunten. Het gaat daarbij om deelauto's, maar ook om deelfietsen, e-bikes en dergelijke. Voor autodelen wil Zaanstad gaan voldoen aan de ambities van de Green Deal Autodelen. Doel van de Green Deal is dat bedrijven, overheden en burgers maximaal gebruik gaan maken van de mogelijkheden van autodelen.

De gemeente heeft een stimulerende/faciliterende rol en is in gesprek met verschillende aanbieders van deelmobiliteit over hun wensen en mogelijkheden in Zaanstad. Vandaaruit wordt toegewerkt naar een beleidskader.

Bij gebiedsontwikkeling wordt deelmobiliteit al meegenomen in de plannen.

6.9 Stimuleren wandelen en fietsen

Inwoners van Zaanstad gebruiken relatief vaak de auto, ook voor korte ritten tot 7,5 km. Het aandeel van fiets, lopen en openbaar vervoer is lager dan je zou verwachten in een relatief verstedelijkte gemeente als Zaanstad. Het is dus van belang om lopen en fietsen te stimuleren. Dit kan onder andere door het realiseren van een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes, die ook aansluiten op het openbaar vervoer. De routes moeten comfortabel en aantrekkelijk zijn en uitnodigen om er gebruik van te maken.

Het Actieplan Fiets is in concept gereed en gaat binnenkort ter besluitvorming naar B&W. In het Actieplan Fiets staan acties en maatregelen die helpen om inwoners vaker de fiets te laten pakken.

7 Maatregelen industrielawaai

De Zaanstreek is het oudste industriegebied van Europa en heeft van oudsher een sterke menging van wonen en zware industrie. Door deze functiemenging ontstaat hinder van vooral geur en geluid. Binnen Zaanstad liggen een aantal gezoneerde industrieterreinen. Doelstelling van het Actieplan geluid is het terugbrengen van de geluidbelasting waar dat mogelijk is, zonder dat daarbij de bestaande rechten van bedrijven worden aangetast.

7.1 Typen maatregelen industrielawaai

Bij industrielawaai geven vooral de zogenaamde “grote lawaaimakers” hinder. Om de hinder van deze grote lawaaimakers te reguleren wordt bij deze bedrijven vastgesteld wat de geluidbelasting op de omgeving mag zijn door het industrieterrein en de geluidszone daaromheen vast te leggen. Kleinere lawaaimakers geven minder hinder, maar meerdere kleine lawaaimakers samen kunnen door cumulatie toch hinder geven op woningen of andere geluidsgevoelige objecten in de directe omgeving.

Onder de Omgevingswet wordt niet meer uitgegaan van gezoneerde industrieterreinen, maar wordt de geluidproductie van industrieterreinen bewaakt door geluidproductieplafonds (GPP's, zie ook paragraaf 2.6). In de overgangssituatie tot 1-1-2032 zullen steeds meer gezoneerde industrieterreinen overgaan op GPP's.

Bij industrielawaai zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- Geluidsisolatie bij de bedrijven;
- Goede planologische indeling (grootste lawaaimakers het verst van de geluidsgevoelige objecten);
- Voorkomen van toekomstige hinder door actuele zones bij gezoneerde industrieterreinen en beheer van lawaai bij overige bedrijfsterreinen. Onder de Omgevingswet worden rondom gezoneerde industrieterreinen Geluidproductieplafonds bepaald. Geluidproductieplafonds geven de maximaal toegelaten geluidbelasting aan op een referentiepunt nabij een geluidbron.

Overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen zijn vaak minder effectief door de grote afstand tussen industrie en geluidsgevoelig object. Wel kan afscherming door gebouwen effect hebben. Ontvangermaatregelen zoals geluidsisolatie van de woningen zijn wel effectief.

7.2 Maatregelen industrielawaai Actieplan geluid 2024-2028

De geluidszone rond een industrieterrein geeft bedrijven een vaste geluidsruimte. Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van zo'n terrein dienen rekening te houden met deze geluidzone. Om ruimtelijke ontwikkelingen in Zaanstad mogelijk te maken is het soms gewenst dat de geluidzone van een industrieterrein wordt aangepast. Dit speelt bij het gezoneerde industrieterrein Achtersluispolder-Westerspoor. Een deel van de Achtersluispolder wordt op termijn getransformeerd tot een woon-werkgebied. Wonen is alleen mogelijk als het industrieterrein gedeeltelijk gedezoneerd wordt. Voor Achtersluispolder is een gedeeltelijke dezonering noodzakelijk.

Nu de Omgevingswet van kracht is geworden kan dit worden opgepakt na het vaststellen van de GPP's voor deze terreinen. De provincie gaat GPP's opstellen voor Achtersluispolder als onderdeel van bedrijventerrein Westpoort. Het bevoegd gezag heeft tot eind 2031 de tijd om GPP's vast te stellen.

8 Railverkeerslawaai, provinciale- en rijkswegen en luchtvaartlawaai

Zoals al eerder vermeld, heeft de gemeente geen directe invloed op wegverkeerslawaai afkomstig van provinciale- en rijkswegen, railverkeerslawaai en luchtvaartlawaai. Hiervoor worden door de provincie en het rijk actieplannen geluid gemaakt. Inzet van de gemeente richt zich vooral op lobby en overleg met deze partijen om zo invloed uit te oefenen om de geluidsoverlast te beperken. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke maatregelen de betreffende partijen nemen die de geluidsoverlast verminderen en wordt –voor zover relevant- aangegeven wat de rol van de gemeente is.

8.1 Railverkeer

ProRail is in het kader van het MeerJarenProgramma Geluidsanering (MPJG) bezig met een onderzoek naar geluidmaatregelen op een aantal locaties in Zaanstad.

In 2022 is een geluidsscherm geplaatst tussen de woningen in Kreekrijk en het spoor. Dit was onderdeel van de planontwikkeling Kreekrijk en was geen onderdeel van het MJPG van ProRail.

8.2 Provinciale wegen

Er lopen een aantal provinciale wegen door Zaanstad, waaronder de N203 en de N246.

De N203 zorgt voor veel hinder in Krommenie. De provincie heeft hier een leefbaarheidsproject opgezet ter compensatie van het voorlopig niet doortrekken van de A8-A9. In het kader van dit project worden in de komende jaren een aantal maatregelen uitgevoerd. Er worden geluiddempende vangrails geplaatst langs de N203 en diverse fietspaden en fietsroutes worden heringericht en verbeterd, o.a.:

- 2 richtingen fietspad Wandelweg zuidzijde, Wormerveer
- MRA-fietsroutes N203 Krommenie-Uitgeest

8.3 Rijkswegen

Rijkswaterstaat heeft in 2020 een pakket aan maatregelen uitgevoerd om de geluidsoverlast van de A8 te beperken. Tussen knooppunt Zaandam en de N246 is in beide richtingen dubbellaags Zoab aangebracht. Verder zijn de voegovergangen met de Coenbrug en de viaducten Guisweg en Middel vervangen om de geluidsoverlast op de omgeving te beperken.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2023 het saneringsplan 'Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9, A10' vastgesteld. Hierin is opgenomen dat langs de A8 34 woningen in Kogerveldwijk in aanmerking komen voor een onderzoek naar gevelisolatie.

Het was de bedoeling om gelijktijdig met de verbreding A7-A8 de geluidschermen langs Kogerveldwijk (tussen knooppunt Zaandam en de oostoever van de Zaan) te verhogen tot 7 en 8 meter. Omdat de verbreding van de A7-A8 vanwege stikstofproblemen voorlopig niet wordt uitgevoerd, is ook het verhogen van de geluidschermen uitgesteld. De verhoging moet uiterlijk binnen 10 jaar na vaststelling van het saneringsplan (2023) zijn uitgevoerd.

Onderzoek dat RHDHV in 2024 in opdracht van de gemeente heeft uitgevoerd, heeft uitgewezen dat het verhogen van de geluidschermen bij de Coenbrug onvoldoende geluidsreductie met zich meebrengt en daarom niet effectief is.

Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat tegelijk met het herstel van het val van de Coenbrug, ook het isoleren van de klankkastwerking van de brug onderdeel is van het werk.

8.4 Luchtvaart

Zaanstad ligt onder de aan- en uitvliegroutes van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit brengt (in delen van de gemeente) veel hinder met zich mee. Zaanstad is aangesloten bij de Bestuurlijke

Regie Schiphol (BRS). Dit is een samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies rondom Schiphol. De BRS richt zich op het verbeteren van de leefomgeving in de Schipholregio.

In 2023 is een motie aangenomen waarin de gemeenteraad van Zaanstad het college oproept om in de diverse relevante luchtvaartgremia te blijven pleiten tot afschaffing van de nachtvluchten en erop toe te zien dat deze vluchten niet naar de randen van de nacht worden verschoven. En om tevens te bepleiten dat er een toetsbare geluidsnorm wordt opgesteld voor vliegtuiglawaai die aantoonbaar de gezondheid van individuele bewoners beschermt.

De effecten van Schiphol op de omgeving krijgen inmiddels meer aandacht, zowel bij het Rijk als bij Schiphol. Het kabinet heeft in 2022 besloten dat Schiphol moet krimpen. Daarvoor moet een Europese procedure doorlopen worden (de balanced approach procedure) waaruit moet blijken dat bij dit besluit alle mogelijke opties om de hinder te beperken, zijn onderzocht.

Ook voert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uit naar de effecten van een nachtsluiting. Hierbij worden ook de economische effecten in beeld gebracht.

In de komende periode is de luchtruimherziening en de introductie van een vierde aanvliegpunt van belang. Dit zorgt er voor dat de routes vooral op grotere afstand van Schiphol zullen wijzigen. Dichtbij de luchthaven (circa 15 km) zullen de veranderingen minder groot zijn. Door de luchtruimherziening kunnen landende vliegtuigen via vaste routes, vanaf hogere afstand en via glijvluchten de landingsbaan naderen. Het concentreren van vluchten via vaste routes leidt in een groter gebied tot minder hinder, maar tot meer hinder in het gebied onder deze vaste routes.

Verder is het ministerie van I&W bezig met het ontwikkelen van een nieuw geluidstelsel dat de omgeving beter moet beschermen tegen vliegtuiglawaai.

In de NOVEX² Schiphol werkt het Rijk, samen met de BRS, aan verschillende opgaven in de Schipholregio. Doel is de leefbaarheid in de Schipholregio te verbeteren.

In het kader van het project Geluidisolatie Schiphol (GIS) van het Rijk komen 25 woningen in Assendelft in aanmerking voor geluidisolatie. Dit project is gestart in 2023.

² NOVEX: Nationale Omgevingsvisie Extra.

9 Bescherming stille gebieden

Stilte wordt in Nederland steeds schaarser. Zeventig procent van de Nederlandse woningen staat bloot aan meer dan 50 decibel omgevingsgeluid. Zelfs in officiële stiltegebieden klinkt steeds vaker ongepast lawaai, vooral van vlieg- en wegverkeer. En dat terwijl blijkt dat mensen meer behoefte krijgen aan plekken waar nog rust heerst. Stille, groen gebieden kunnen bovendien helpen om te herstellen van stress. Bij voorkeur zijn zulke gebieden dicht bij huis te vinden. Maar ook rustige plekken in de stad zijn van belang (Stille gebieden en gezondheid, Gezondheidsraad, 2006).

Verblijf in een stil gebied kan op twee manieren een gunstige invloed hebben op gezondheid. In de eerste plaats kan het bijdragen aan herstel of compensatie van ongunstige gezondheidseffecten door lawaai in de woonomgeving. In de tweede plaats kan blootstelling aan lage niveaus van als prettig ervaren (gewenst) geluid een eigen, gunstige invloed hebben op gezondheid. Zeer beperkt onderzoek naar de gezondheidsbaten van stille gebieden in de woonomgeving suggereert dat een stille kant van het huis, maar ook een stillere wijdere omgeving, hinder door lawaai in de directe woonomgeving doet afnemen. Het is niet ondenkbaar dat er gezondheidswinst kan worden behaald door ruimtelijke variatie in de geluidbelasting (Stille gebieden en gezondheid, Gezondheidsraad, 2006).

Het belang van stilte wordt ook onderkend in Europa. De EU Richtlijn omgevingslawaai geeft daarom aan dat Actieplannen geluid zich niet alleen moeten richten op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, maar ook op stille gebieden.

In Zaanstad zijn geen officiële stiltegebieden en Zaanstad heeft ook geen stille gebieden aangewezen. Door de ligging van de gemeente onder de aan- en uitvliegroutes van twee banen van Schiphol en met een spoorlijn en een snelweg dwars door de stad, zijn er weinig stille plekken in de gemeente. Wel zijn er plekken die rust uitstralen, zoals de Natura-2000 gebieden en diverse parken. Ook in rustige woonwijken zijn nog wel stillere plekken te vinden.

10 Samenvatting, effect en financiering van maatregelen Actieplan geluid 2024-2028

10.1 Samenvatting van de maatregelen Actieplan geluid 2024-2028

In onderstaande tabel zijn de maatregelen samengevat die zijn gepland in de periode 2024-2028.

Tabel 4 Samenvatting en planning geluidmaatregelen planperiode 2024-2028

Project	Opmerkingen	Planning	Valt onder
Snelheidsverlaging gebiedsontsluitingswegen			
Zaanweg	Wormerveer	2024	Openbare ruimte
Neptunusstraat	Krommenie	2024	Openbare ruimte
Jupiterstraat	Krommenie	2024	Openbare ruimte
Westzijde	Zaandam	2024/2025	Openbare ruimte
Vinkenstraat	Zaandam	2025	Openbare ruimte
Kerkstraat	Wormerveer	2025	Openbare ruimte
Lindenlaan	Wormerveer	2025	Openbare ruimte
J.J. Allanstraat	Westzaan	2025	Openbare ruimte
Overtoom/Westzanerdijk	Westzaan	2025	Openbare ruimte
Rustenburg/Stationsstraat/Vinkenstraat	Zaandam	2025	Openbare ruimte
Padlaan/Badhuislaan/Weverstraat	Krommenie	2025	Openbare ruimte
Nauernasche Vaartdijk	Westzaan	2026	Openbare ruimte
Havenstraat/Houthaven kade/Spiekerooog	Zaandam	2027	Openbare ruimte
Peperstraat/Savornin Lohmanstraat	Zaandam	2027	Openbare ruimte
Dorpsstraat (zuidmidden en noord)	Assendelft	2027	Openbare ruimte
Rondweg Westerkoog	Koog aan de Zaan	2027	Openbare ruimte
Prinses Irenebrigadeweg/Zuideinde	Wormerveer	2028	Openbare ruimte
Witte Paardweg-Noorddijk-Vlasblomweg	Wormerveer	2028	Openbare ruimte
Paltrokstraat/Veldbloemenweg	Zaandam	2028	Openbare ruimte
Pinkstraat/Kaarsenmakerstraat/Verzetstraat	Koog aan de Zaan	2028	Openbare ruimte
Zuidervaart/ML Kingweg/Troelstralaan	Zaandam	2028	Openbare ruimte
Snelheidsverlaging anders			
Stadsweg A7	Zaandam	2024 e.v.	Verkeer
Reconstructie Thorbeckeweg	Zaandam	2024 e.v.	Verkeer
Stiller verkeer			
Verbeteren laadinfrastructuur	Visie laadinfrastructuur opstellen met aandacht voor inpassing in de openbare ruimte.	2024 e.v.	ZMP

Project	Opmerkingen	Planning	Valt onder
Green deal zero emissie stadslogistiek	Zero-emissiezone stadslogistiek in het centrum van Zaandam. De zero-emissiezones voor Krommenie en Wormerveer zijn uitgesteld.	2026	ZMP
Zero-emissie openbaar vervoer	In de concessie 2024-2033 is opgenomen dat het OV in 2030 voor 100% zero emissie moet zijn.	2024-2033	Vervoersregio
Elektrificeren wagenpark gemeente	Sinds 2019 worden in aanbestedingen van de gemeente uitsluitend elektrische personenauto's en kleine bestelauto's gevraagd.	2024 e.v.	Inkoop
Stimuleren deelmobiliteit	Gesprekken met aanbieders deelmobiliteit zijn gaande. In gebiedsontwikkeling is deelmobiliteit onderdeel van de planvorming.	2024 e.v.	ZMP
Stimuleren wandelen en fietsen	Opstellen Actieplan Fiets	2024	ZMP
Lobby verlagen snelheid A8 en verbeteren geluidssituatie A8/Coenbrug	Voortzetten lobby ministerie I&W	2024 e.v.	Verkeer
Leefbaarheid Krommenie N203	Uitvoeren leefbaarheidsmaatregelen Krommenie N203 door provincie + gemeente	2024 e.v.	Verkeer
Industrielawaai			
Bepalen GPP's per bedrijventerrein	De GPP's worden per bedrijventerrein gefaseerd bepaald	Start 2024	Milieu
Achtersluispolder-Westerspoor:	Achtersluispolder wordt op termijn getransformeerd tot een werkwoongebied. Wonen is alleen mogelijk als de status van gezoneerd industrieterrein verdwijnt. Voor de Achtersluispolder zal een gedeeltelijke dezoneering noodzakelijk zijn. Wordt opgepakt na bepaling GPP's.	Afhankelijk van ontwikkeling	Milieu/ Omgevingsplannen
Overig			
Lobby en overleg Schiphol	Inzet op minder hinder door o.a. nieuw geluidstelsel en nachtsluiting. Deelname BRS en NOVEX-Schiphol traject.	2024 e.v.	Milieu

10.2 Effect van de maatregelen Actieplan geluid 2024-2028

De verwachting is dat het aantal woningen de komende jaren nog flink zal toenemen. Daarmee zullen functies dichterbij elkaar komen en zal het aantal auto's voorlopig blijven toenemen. De verwachting is dan ook dat de geluidhinder de komende vier jaar niet zal afnemen. In het beste geval zal de geluidbelasting stabiliseren.

In het algemeen zijn maatregelen die plaatsvinden in de directe woonomgeving (woonwijken) het meest effectief.

Bij de Omgevingsvisie 2040 is een milieueffectrapportage opgesteld. Hieruit komt naar voren dat de geluidbelasting in Zaanstad op de langere termijn af zal nemen.

10.3 Financiering van de maatregelen Actieplan geluid 2024-2028

In het Actieplan geluid zijn bestaande maatregelen opgenomen die een eigen besluitvormingstraject hebben gevolgd en waarvan de financiering is geregeld. Aan het Actieplan geluid 2024-2028 is geen budget gekoppeld.

Besluit kwaliteit leefomgeving
Geraadpleegd op 15-02-2024.
Geldend van 01-01-2024 t/m heden

Artikel 4.23. (actieplan geluid gemeente)

1. Een actieplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, van de wet bevat in ieder geval:

- a. een beschrijving van de geluidbronnen, bedoeld in dat artikellid, die binnen het gemeentelijke grondgebied liggen;
- b. een vermelding van de instanties bij wie die geluidbronnen in beheer zijn;
- c. een beschrijving van het wettelijk kader voor geluidbelasting door die geluidbronnen;
- d. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidbelastingkaart of geluidbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
- e. een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaar en, voor zover redelijkerwijs mogelijk, voor de vijf jaar daarna, om de geluidbelasting in L_{den} en de geluidbelasting in L_{night} die wordt veroorzaakt door de betrokken geluidbron of geluidbronnen te beperken;
- f. een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die in de komende vijf jaar zijn voorgenomen en andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de geluidhindersituatie;
- g. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen voor de betrokken geluidbron of geluidbronnen;
- h. een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid als gevolg van de betrokken geluidbron of geluidbronnen lijdt aan ischemische hartziekten als bedoeld in bijlage III, onder 1, bij de richtlijn omgevingslawaai, een hoge mate van hinder of een hoge mate van slaapverstoring ondervindt;
- i. een planning van de voorgenomen maatregelen om de geluidbelasting in L_{den} en de geluidbelasting in L_{night} in de komende vijf jaar te verminderen, waarbij een relatie wordt gelegd met de plandrempel en een schatting wordt gegeven van het effect van de maatregelen op het aantal bewoners van woningen, bedoeld onder h;
- j. financiële informatie over de voorgenomen maatregelen, voor zover deze beschikbaar en openbaar is;
- k. de situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op grond van de Wet luchtvaart of de standaardwaarde, bedoeld in de tabellen 3.34 en 5.78t, wordt overschreden;
- l. de situaties waarin de grenswaarde, bedoeld in de tabellen 3.35 en 5.78u, wordt overschreden;
- m. een overzicht van voorgenomen maatregelen om te voldoen aan in het omgevingsplan vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden;
- n. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan; en
- o. een beknopte samenvatting van de onder a tot en met n bedoelde elementen.

2. Het actieplan bevat ook:

- a. het verslag van de resultaten van de monitoring, bedoeld in artikel 11.45, vierde lid, onder a, en de wijze waarop is voldaan aan de resultaatsverplichting, bedoeld in artikel 3.44;
- b. een overzicht van in het omgevingsplan vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden waarbij toepassing is gegeven aan artikel 3.37;
- c. een beschrijving van de ontwikkelingen van het bronbeleid en andere relevante ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de geluidproductieplafonds, bedoeld onder b;
- d. een motivering of de ontwikkelingen, bedoeld onder c, aanleiding geven tot intrekking of wijziging van de geluidproductieplafonds, bedoeld onder b;
- e. de conclusies naar aanleiding van de resultaten van de monitoring, bedoeld in artikel 11.45; en
- f. een overzicht van voorgenomen maatregelen om te voldoen aan in het omgevingsplan vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden.

3. **Bij de beschrijving van het beleid, bedoeld in het eerste lid, onder e, wordt in ieder geval betrokken de bescherming van stille gebieden, zijnde:**
 - a. de bij omgevingsplan aangewezen stille gebieden; en
 - b. gebieden waarin de fysieke leefomgeving in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft.

4. **Op het bepalen van het aantal bewoners van woningen dat door een of meer geluidbronnen de gezondheidseffecten ondervindt, bedoeld in het eerste lid, onder h, zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing.**

Bijlage 2 Resultaten geluidsbelastingkaarten 2021

Tabel 2.1 Blootstelling aan geluid door wegverkeer (Rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen), railverkeer, luchtvaart en industrie in 2021

Lden ³	Klasse	Aantal bewoners			
		Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
	55 - 59 dB	38374	3613	2696	931
	60 - 64 dB	26065	1623	227	167
	65 - 69 dB	15016	41	24	0
	70 - 74 dB	3517	0	7	0
	≥ 75 dB	0	0	0	0
	Totaal	82972	5277	2954	1098
Lnight	Klasse	Aantal bewoners			
		Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
	50 - 54 dB	26285	2476	1166	382
	55 - 59 dB	14779	87	102	0
	60 - 64 dB	6086	0	3	0
	65 - 69 dB	24	0	2	0
	≥ 70 dB	0	0	0	0
	Totaal	47174	2563	1273	382

Op basis van de berekende geluidbelasting is de geluidhinder bepaald conform de methodiek zoals vastgelegd in de Regeling Geluidhinder. Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1-1-2024 geldt hiervoor bijlage XIX van de Omgevingsregeling.

De Omgevingsregeling bevat geen methodiek voor het bepalen van de hinder van industrielawaai. Daarom kan de hinder van industrielawaai niet worden berekend.

Tabel 2.2 Aantallen gehinderden als gevolg van wegverkeer (Rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen), railverkeer en luchtvaart in 2021

Lden	Klasse	Ernstig gehinderden		
		Wegverkeer	Railverkeer	Luchtvaart
	55 - 59 dB	4919	513	359
	60 - 64 dB	4629	341	90
	65 - 69 dB	3665	12	0
	70 - 74 dB	1152	0	0
	≥ 75 dB	0	0	0
	Totaal	14365	866	449
Lnight	Klasse	Slaapverstoorden		
		Wegverkeer	Railverkeer	Luchtvaart
	50 - 54 dB	1353	200	85
	55 - 59 dB	1095	12	0
	60 - 64 dB	627	0	0
	65 - 69 dB	3	0	0
	≥ 70 dB	0	0	0
	Totaal	3078	212	85

³ Lden staat voor de geluidbelasting gedurende de dag, avond en nacht (den= day evening night)
Lnight staat voor de geluidbelasting gedurende de nacht.

Bijlage 3 Vergelijking geluidskarten 2016 en 2021

Geluidbelastingklassen per bronsoort in Lden	Aantal inwoners			Aantal objecten		
	2016	2021		2016	2021	
	SRM	SRM	CNOSSOS	SRM	SRM	CNOSSOS
Industrie	384	2.070	2.954	236	967	1.380
55-60 dB	319	1.916	2.696	193	895	1.260
60-65 dB	40	96	227	31	45	106
65-70 dB	18	44	24	9	21	11
70-75 dB	7	9	7	3	4	3
75 + dB	0	5	0	0	2	0
Railverkeer	5.227	3.619	5.277	2.376	1.691	2.466
55-60 dB	2.644	2.217	3.613	1.202	1.036	1.688
60-65 dB	1.665	1.330	1.623	757	622	758
65-70 dB	900	72	41	409	34	19
70-75 dB	18	0	0	8	0	0
75 + dB	0	0	0	0	0	0
Lokale wegen	59.569	54.291	78.409	27.077	25.370	36.640
55-60 dB	28.745	27.755	36.157	13.066	12.970	16.896
60-65 dB	20.880	18.262	25.892	9.491	8.534	12.099
65-70 dB	9.535	7.758	13.085	4.334	3.625	6.114
70-75 dB	409	516	3.275	186	241	1.530
75 + dB	0	0	0	0	0	0
Provinciale wegen	2.737	2.276	3.648	1.244	1.063	1.705
55-60 dB	1.415	1.368	1.843	643	639	861
60-65 dB	794	494	1.075	361	231	502
65-70 dB	524	343	473	238	160	221
70-75 dB	4	71	257	2	33	120
75 + dB	0	0	0	0	0	0
Rijkswegen	3.395	2.123	2.645	1.543	992	1.236
55-60 dB	2.394	637	1.072	1.088	298	501
60-65 dB	625	1.065	1.083	284	498	506
65-70 dB	376	421	490	171	197	229
70-75 dB	0	0	0	0	0	0
75 + dB	0	0	0	0	0	0
Wegverkeer totaal	64.957	57.429	82.972	29.526	26.836	38.772
55-60 dB	31.040	29.447	38.374	14.109	13.760	17.932
60-65 dB	22.444	18.806	26.065	10.202	8.788	12.180
65-70 dB	11.053	8.585	15.016	5.024	4.012	7.017
70-75 dB	420	591	3.517	191	276	1.644
75 + dB	0	0	0	0	0	0
Eindtotaal (II+RI+Wvi totaal)	70.568	63.118	91.202	32.138	29.494	42.618

Bron: DGMR

Uit vergelijkingen tussen CNOSSOS-NL en SRM2 blijkt dat er verschillen in geluidbelasting kunnen optreden van -4dB tot +5dB. Het RIVM adviseert om de geluidbelasting 2021 ook te berekenen met het oude model SRM2. De resultaten daarvan zijn in bovenstaande tabel weergegeven. De verschillen blijven echter groot. Het is niet duidelijk waardoor dit wordt veroorzaakt en er kunnen dan ook geen conclusies uit worden getrokken.