Nota van zienswijzen Actieplan Geluid 2025-2029

Vanaf 23 oktober 2025 heeft het ontwerp Actieplan Geluid 2024-2029 voor 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode kon iedereen bij de gemeente zijn/haar zienswijze geven op het ontwerp Actieplan Geluid. In de bijgevoegde nota staan de ontvangen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het actieplan.

Waar gaat het Actieplan Geluid 2025-2029 over?
In de EU-richtlijn 'Omgevingslawaai' is bepaald dat niemand mag worden blootgesteld aan geluidsniveaus die de gezondheid of de kwaliteit van bestaan in gevaar brengen. Een belangrijk doel van deze richtlijn is het voorkomen of verminderen van schade en hinder door blootstelling aan omgevingslawaai. Een andere doelstelling is bewoners en overheden bewust te maken van de geluidsoverlast door het vaststellen van geluidbelastingskaarten en het Actieplan Geluid. Het Actieplan Geluid is een verplicht programma onder de Omgevingswet. Het Actieplan Geluid gaat over geluidsoverlast als gevolg van wegverkeer en de maatregelen die we als gemeente kunnen nemen om geluidsoverlast te beperken. De meeste maatregelen gaan over het stiller maken van de weg door het aanbrengen van een stillere wegdekverharding. We koppelen deze maatregelen zoveel mogelijk aan maatregelen uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan en onderhoud- en beheerprogramma van wegen.

Het Actieplan Geluid is onder artikel 16.27 van de Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd.

Welke zienswijzen hebben we ontvangen?
In de periode van terinzagelegging zijn er drie zienswijzen ontvangen. Gelet op de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn de gegevens die te herleiden zijn tot een persoon zoals naam en de adresgegevens van diegene die een zienswijze heeft ingediend, anoniem geformuleerd. Hierna volgt een samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke reacties daarop.

Nota van beantwoording zienwijzen ontwerp Actieplan Geluid 2025-2029

Zienswijze 1	
Ontvangstdatum: 24 oktober 2025	
Inhoud zienswijze	**Inhoud beantwoording gemeente**
Hierbij sturen wij u onze zienswijze op voornoemd plan. Daartoe is gelegenheid geboden t/m 4 december a.s. Voor ons staat voorop dat de gemeente Zwijndrecht de Dorpsstraat te Heerjansdam weer terug in het plan moet brengen als aandachtsgebied met hoge prioriteit vanwege veel te veel geluidsbelasting op de woningen door het wegverkeer. Wij spreken dan uit eigen ervaring voor het deel van de Dorpsstraat tussen Molenweg en Noldijk, maar wellicht geldt het ook voor andere gedeelten van de Dorpsstraat. De Dorpsstraat heeft in het verleden die positie met prioriteit wel gehad (of in ieder geval was dat zo voor een groot aantal woningen aan de Dorpsstraat). In het voorgaande plan is de Dorpsstraat echter verdwenen als gebied met prioriteit en dat was volgens ons volledig ten onrechte. Wij hebben destijds in onze zienswijze aangegeven dat hier niet gesaneerd is (zoals in het plan staat). Volgens de gemeente, in reactie op onze zienswijze, bestond de sanering uit het aanwijzen van de Dorpsstraat als 30 km-zone. Door die maatregel zou de geluidsbelasting niet meer gemeten hoeven te worden. Dat lijkt ons onzin: de 30 km wordt op geen enkele wijze gehandhaafd en bovendien is de weg niet ingericht als een 30 km weg (en volgens de gemeente is dat ook niet uitvoerbaar). Een en ander betekent dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Dorpsstraat wel meegenomen dient te worden, waarna de conclusie moet zijn dat de geluidsbelasting hier veel te hoog is. Al uit het voorvorige plan van omstreeks 2015 bleek dat de geluidsbelasting op (ondere andere) onze woning veel te hoog is en dat de grenswaarden flink worden overschreden. De herrie is de afgelopen 10 jaar beslist niet afgenomen. Wij vonden het tevens zeer vreemd dat in het vorige plan het gebied de Manning/Molenweg ineens werd aangewezen als gebied met hoge prioriteit. In dat gebied geldt immers voor het grootste deel ook 30 kilometer als maximumsnelheid. Bovendien is de afstand tussen de weg en de woningen hier veel groter dan aan de Dorpsstraat. De geluidsbelasting op de woningen is in dat gebied dan ook veel lager dan aan de Dorpsstraat. Toch wordt dit gebied in het nieuwe plan weer als aandachtsgebied gemarkeerd. Het resultaat daarvan is dat de Molenweg binnenkort wordt heringericht, onder andere	De afstand vanuit de as van de weg tot de gevels van de woningen aan de Dorpsstraat bedraagt gemiddeld circa 2,5 meter. Door deze zeer geringe afstand werkt verkeer direct door op de woningen in de vorm van geluid- en trillingsoverlast. Het treffen van verkeersremmende maatregelen, zoals drempels, plateaus of wegversmallingen, zou daarmee kunnen leiden tot een toename van trillingen en dynamische belastingen op de ondergrond en tevens een risico op schade kunnen opleveren aan aangrenzende bebouwing. Vanuit wegbeheer en constructief oogpunt worden snelheidsremmende maatregelen daarmee als onwenselijk beschouwd. Daarnaast is de Dorpsstraat met een rijbaanbreedte van circa 3,5 meter relatief smal ingericht. Deze beperkte breedte nodigt verkeerskundig gezien niet uit tot het rijden van hoge snelheden. De ervaren overlast wordt dan ook niet primair veroorzaakt door een wegontwerp dat snelheid stimuleert, maar vooral door de zeer korte afstand tussen weg en gevels. Uit metingen is gebleken dat de gemiddelde snelheid zelfs lager ligt dan 30 km/h. Voor het bepalen van de geluidbelasting hebben we alle 30 km/h wegen vanuit een 'worst-case scenario' ook doorgerekend met een hogere snelheid van 40 km/h. Dit heeft geresulteerd in een iets hogere geluidbelasting als gevolg van deze hogere snelheid. De werkelijke geluidbelasting zal niet hoger liggen (en naar verwachting zelfs lager) als autobestuurders zich houden aan de toegestane snelheid. Gelet op het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het treffen van aanvullende fysieke snelheidsremmende maatregelen in de Dorpsstraat vanuit wegbeheer niet wenselijk is en mogelijk averechts kan uitpakken voor de leefbaarheid en de bouwkundige staat van aangrenzende woningen. Het klopt dat wij voornemens zijn om de Molenweg (deels) in de toekomst te voorzien van een stillere wegdekverharding. Dit komt voort uit recente geluidberekeningen en de daaruit volgende hoge geluidbelasting, alsmede uit het gemeentelijke onderhoudsprogramma van wegen. De toepassing van een stiller wegdek op de Dorpstraat zal bij gepland onderhoud aan de weg worden overwogen.

vanwege de geluidsbelasting. Dat is zeer vreemd, ook omdat die weg nog niet zo lang geleden aangepakt is en dat zeker niet geldt voor de Dorpsstraat (de laatste volledige renovatie van de Dorpsstraat is volgens ons geweest omstreeks de tijd dat Heerjansdam nog zelfstandig was). Maar dus ook omdat de geluidsbelasting daar beslist niet hoger is dan aan de Dorpsstraat. Helaas ligt de Dorpsstraat te verpauperen en is het wegdek een lappendeken van slecht gerepareerd asfalt, met als gevolg nog meer geluidsoverlast en trillingen in de woningen (deze zomer vielen bij ons daardoor enkele voegen uit de achtergevel en dat schijnt bij meer huizen het geval te zijn). De beperkende maatregelen aan de Molenweg mogen uiteraard niet leiden tot meer verkeersbewegingen over de Dorpsstraat en dus nog meer geluidsbelasting op de woningen aan de Dorpsstraat. Wij vrezen echter dat dat wel het geval zal zijn. De gemeente heeft helaas haar prioriteiten in dit ontwerp plan niet op orde en verzaakt daardoor haar zorgplicht voor een goed woon- en leefklimaat aan de Dorpsstraat. Ons verzoek is dan ook de Dorpsstraat terug te brengen in het plan als een gebied met hoge prioriteit.	
Conclusie	
Geen wijzigingen in het Actieplan Geluid	

Zienswijze 2	
Ontvangstdatum: 24 oktober 2025	
Inhoud zienswijze	**Inhoud beantwoording gemeente**
Graag wil ik als bewoner van de Pieter Zeemanstraat te Zwijndrecht reageren op het actieplan. Ik zie in de bijlage nr. 7 dat eerst de Pieter Zeemanstraat geheel Orange is gekleurd en in optie 1 en 2 het eerste en laatste huis uit de straat blauw zijn (dus na maatregelen). Maar misschien wel zo fijn als de gehele straat wordt meegenomen in de optie 1 en 2 dus ook blauw kleuren, of krijg ik het idee dat wij er niet bij horen of toe doen wij ervaren zeker ook geluidsoverlast. De drukte en geluidsoverlast wordt met de jaren groter wonen, hier vanaf 1993.	Uw zienswijze heeft betrekking op locaties die vallen onder de projectmatige aanpak vanuit 'Sanering Verkeerslawaai' voor woningen met een (historisch) te hoge geluidbelasting als gevolg van wegverkeer en overlast te verminderen. De woningen, die u daarbij aanduidt als de blauw gekleurde woningen aan Pieter de Zeemanstraat zijn, als zodanig ook vermeld op de saneringslijst vanuit aanpak 'sanering verkeerslawaai' en de overige woningen aan de Pieter de Zeemanstraat niet. Reden hiervoor is dat deze adressen, door de ligging vlakbij de rotondes, een net iets hogere geluidbelasting hebben dan de tussenliggende woningen. De blauwe kleur zegt daarmee niets over eventuele maatregelen aan de weg, maar geeft enkel aan dat de adressen op deze saneringslijst staan. Tevens geeft u terecht aan dat het verkeer over een lange periode is toegenomen en daardoor meer geluidoverlast ervaren kan worden. Onder de oude Wet geluidhinder werd een toename van verkeer over lange tijd (bijv. 40 jaar) eigenlijk niet beoordeeld en enkel bij planontwikkeling werd een

	eventuele toename getoetst. Autonome groei of sluipende toename van verkeer leidde daardoor vaak niet tot een nieuwe toetsing. Onder de Omgevingswet, die is ingegaan op 1 januari 2024, is dit gewijzigd waarmee de werkelijke ontwikkeling van geluid over de tijd wordt bekeken. Dit gebeurt via de Basis Geluid Emissie (BGE), die inzichtelijk maakt hoe het geluid zich ontwikkelt, inclusief normale verkeersgroei. Daardoor wordt dus ook langdurige toename van verkeer en geluid meegenomen en beoordeeld of dat nog aanvaardbaar is. Het eerste moment van monitoring ten opzichte van de actuele situatie (2026) vindt over 5 jaar plaats.
Conclusie	
Geen wijzigingen in het Actieplan Geluid	

Zienswijze 3	
Ontvangstdatum: 28 november 2025	
Inhoud zienswijze	**Inhoud beantwoording gemeente**
U heeft het Actieplan Geluid ter inzage gelegd en stelt ons in de gelegenheid waar noodzakelijk een zienswijze in te dienen. Wij vinden het een uitstekend idee dat u met het Actieplan Geluid de overlast voor uw inwoners als gevolg van geluid van verkeer terug wilt dringen. U geeft in het plan aan waar u maatregelen nodig acht en welke maatregelen daar mogelijk bij passen. Het plan is daarmee zeer informatief. U beperkt de scoop van maatregelen echter door te stellen dat de gemeente alleen verantwoordelijk is voor het geluid afkomstig van wegen, die in eigendom en beheer zijn bij de gemeente. Met deze beperking laat u de bewoners van in langs de Munnikensteeg in de kou staan. Dit nadat door uw gemeenteraad besloten is om de Blauwe brug af te sluiten voor vrachtverkeer met als gevolg dat het vrachtverkeer en daarmee de geluidhinder op de Munnikensteeg aanzienlijk zal toenemen. Dit voornemen heeft al veel inwoners in beweging gebracht. De bewoners langs de Munnikensteeg ondervinden evenveel geluidoverlast als op plekken waar u maatregelen nodig acht! Door de verantwoordelijkheid niet op u te nemen lijkt u de problematiek van de bewoners langs de Munnikensteeg over de schutting te gooien! Uw verantwoordelijkheid beperkt zich niet tot de overlast veroorzaakt op gemeentelijke wegen maar ons inziens strekt uw verantwoordelijkheid zich uit tot het welzijn van alle inwoners van Zwijndrecht, die overlast van geluid veroorzaakt door wegverkeer ervaren. Wij willen ook kanttekening plaatsen bij de gehanteerde berekeningen en kaart van de OZHZ. Opvallend is dat binnen het woonblok(even genummerd) langs de Ballade woningen een verschillende geluidbelasting	In uw zienswijze vraagt u zich af of de gemaakte berekeningen en kaarten wel juist zijn. Doordat de geluidbelastingen heel nauwkeurig worden berekend, kan het voorkomen dat de geluidbelasting tussen 2 woningen die naast elkaar liggen gering verschillen. Bij het afronden en indelen in verschillende geluidklassen kunnen daardoor onderlinge verschillen ontstaan, terwijl de geluidbelasting vrijwel hetzelfde is. Daarbij stelt u ook de vraag of de gegevens waarmee de berekeningen en de kaarten mogelijk verouderd zijn. Voor de eerder opgestelde geluidbelastingkaarten is het peiljaar 2021 gebruikt. Echter, voor het voorliggende actieplan geluid is data gebruikt uit de Regionale Verkeers- en Milieu Kaart (RVMK) voor het toekomstige peiljaar 2035. De werkelijke huidige geluidbelasting zal daarom naar verwachting iets lager liggen. Tevens geeft u terecht aan dat het verkeer over een lange periode is toegenomen en daardoor meer geluidoverlast ervaren kan worden. Onder de oude Wet geluidhinder werd een toename van verkeer over lange tijd (bijv. 40 jaar) eigenlijk niet beoordeeld en enkel bij planontwikkeling werd een eventuele toename getoetst. Autonome groei of sluipende toename van verkeer leidde daardoor vaak niet tot een nieuwe toetsing. Onder de Omgevingswet, die is ingegaan op 1 januari 2024, is dit gewijzigd waarmee de werkelijke ontwikkeling van geluid over de tijd wordt bekeken. Dit gebeurt via de Basis Geluid Emissie (BGE), die inzichtelijk maakt hoe het geluid zich ontwikkelt, inclusief normale verkeersgroei. Daardoor wordt dus ook langdurige toename van verkeer en geluid meegenomen en beoordeeld of dat nog aanvaardbaar is. Het eerste moment van

hebben, terwijl de woningen aan elkaar zijn geschakeld. Dit komt ongeloofwaardig over. Tevens lijken de gegevens waarmee de berekeningen van OZHZ zijn gemaakt verouderd. In de "Indicatie Geluidskwaliteit Drechtsteden" die bij de kaarten van OZHZ is opgenomen blijkt dat de gegevens van 2021 zijn.(coronatijd?) Uit onze eigen tellingen die in de bijlage 1 zijn opgenomen blijkt dat de verkeersbelasting op de Munnikensteeg tussen de Lindeweg en de Geerweg al ruim 6.600 tot 7.100 voertuigen bedraagt. Dat is aanzienlijke meer dan de ca. 5400 in hetjaar 2024 die het Waterschap aan ons liet weten. De geluidbelasting die wij op grond van onze tellingen berekend hebben is dan ook hoger (bijlage 2). Dit maakt het naar ons inziens noodzakelijk dat er maatregelen langs de Munnikensteeg worden aangebracht. U kunt op de Munnikensteeg mogelijk niet zelf als bevoegd gezag maatregelen treffen, maar u kunt wet aangeven dat u ook de overlast veroorzaakt door de Munnikensteeg niet aanvaardbaar acht en welke inspanning u gaat doen om die overlast in samenwerking met het Waterschap te verminderen. U overlegt immers ook met Rijkswaterstaat en ProRail om de overlast van de A16 en spoorweg / rangeercomplex voor de inwoners te verminderen. Ons bezwaar richt zich dus op het ontbreken van acties gericht op het verminderen van geluidoverlast veroorzaakt door (vracht)verkeer op de Munnikensteeg. Wij verzoeken u in het Actieplan geluid alsnog acties op te nemen die de hier in voorzien. Deze zienswijze wordt ingediend door dezelfde groep actieve mensen, die ook het bezwaar in de raadsvergadering van 7 oktober 2025 op het raadsbesluit dat een verbod op vrachtwagens op de Blauwe Brug hebben ingediend met de brief die is ondertekend door meer dan 160 mensen langs de Munnikensteeg (Abdij, Ballade, Bolero, Hofwijk en Geerweg). Wij hebben niet opnieuw handtekeningen opgehaald omdat deze zienswijze in essentie hetzelfde vraagstuk aan de orde stelt. Wij verzoeken u wel aan de onderstaande personen uw reactie op deze zienswijze toe te sturen.	monitoring ten opzichte van de actuele situatie (2026) vindt over 5 jaar plaats. U stelt dat hoewel de gemeente niet bevoegd is om maatregelen te nemen, zij wel inspanningen kan doen om de overlast veroorzaakt door de Munnikensteeg in samenwerking met het Waterschap te verminderen. De gemeente heeft met regelmaat contact met de wegbeheerder (Waterschap Hollandse Delta) en zal het verzoek om bij (groot) onderhoud ten minste een stillere wegdekverharding aan te brengen, aan hen voorleggen. Een afschrift van de reactie aan de penvoerder van deze zienswijze is tevens verzonden aan de betreffende genoemde personen in de zienswijze.
Conclusie	
Geen wijzigingen in het Actieplan Geluid	