



**Actieplan geluid
gemeente Blaricum**
beleidsperiode 2024-2029

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0487277.100
definitief revisie 02
2 december 2024

Actieplan geluid gemeente Blaricum

beleidsperiode 2024-2029

projectnummer 0487277.100
definitief revisie 02
2 december 2024

Auteur(s)

Bernice Kuijpers

Opdrachtgever


BEL Combinatie
Postbus 71
3755 ZH EEMNES

Gecontroleerd

Raphael Pellegrom

datum
2 december 2024

beschrijving
Definitief

vrijgave

M. van de Klundert

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting	4
2.	Inleiding	5
3.	Kader	6
3.1	Relevante geluidbronsoorten	6
3.1.1	Wettelijk kader voor geluidbronsoorten	6
3.1.2	Schadelijke (gezondheids)effecten	7
3.2	Stille- en stiltegebieden	7
3.3	Ruimtelijke ontwikkelingen	7
3.3.1	Afgelopen 5 jaar (periode 2017 – 2023)	7
3.3.2	Komende 5 jaar (periode 2023 – 2029)	8
3.4	Gegevens en uitgangspunten	9
4.	Geluidsituatie	10
4.1	Geluidsituatie Blaricum (2021)	10
4.2	Geluid 2021 – standaard- en grenswaarde	11
4.3	Schadelijke effecten (2021)	11
4.4	Evaluatie actieplan 2018 - 2023	12
5.	Geluidreducerende maatregelen	13
5.1	Mogelijke geluidmaatregelen	13
5.2	Geluidmaatregelen en afweging binnen Blaricum	13
5.3	Bestaand en in voorbereiding/in uitvoering	14
6.	Actieplan 2024-2029	16
6.1	Plandrempel	16
6.1.1	Achtergrond: verlaging van de plandrempel	16
6.2	Beleid om geluid te verminderen	17
6.2.1	Beschouwing knelpuntlocaties	17
6.2.2	Bronmaatregelen	18
6.2.3	Overdrachtsmaatregelen	18
6.2.4	Ontvangermaatregelen en gevelgeluidwering	18
6.2.5	Bredere beleidsontwikkeling en maatregelen	18
7.	Participatie, inspraak en reacties	20
7.1	Participatie	20
7.2	Zienswijzen	20
	Bijlage 1 Begrippen en definities	21
	Bijlage 2 Participatie geluidactieplan Blaricum	22

1. Samenvatting

In het voorliggende document is het Actieplan geluid van de gemeente Blaricum opgenomen, opgesteld voor de periode 2024 – 2029. In het actieplan staat beleid beschreven over welke geluidstandaarden gewenst zijn. Dit geeft houvast om keuzes te maken die het beleid laten doorklinken in ruimtelijke besluiten die impact hebben op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving binnen de gemeente. Daarmee biedt het bruikbare en uitvoerbare handvaten om de geluidkwaliteit binnen de gemeente Blaricum te verbeteren.

In het document is de geluidssituatie binnen de gemeente Blaricum in beeld gebracht voor peiljaar 2021. Binnen de gemeente zijn de geluidbronsoorten rijkswegen, provinciale wegen, en gemeentewegen aanwezig. Voor de geluidssituatie en daarmee bij het maken van keuzes door de gemeente is met name geluid afkomstig van gemeentewegen van belang. Het geluid bij de geluidgevoelige gebouwen¹ is uitgezet tegen de wettelijke kaders die zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarnaast zijn de schadelijke effecten als gevolg van het geluid inzichtelijk gemaakt. De mogelijkheden om geluid binnen de gemeente te reduceren zijn onderzocht.

Uit deze informatie volgt een actieplan, waarin ambitiewaarden en beleid met betrekking tot geluid van gemeentelijke wegen in de omgeving staat beschreven. De gemeente Blaricum stelt een plandrempel vast op 66 dB L_{den}. Voor L_{night} wordt geen specifieke plandrempel vastgesteld. Daarnaast wordt het streven uitgesproken om daar waar mogelijk aan een geluidniveau van 64 dB L_{den} te voldoen. De gemeente erkent daarmee dat niet overal binnen de gemeente aan een niveau van 64 dB kan worden voldaan, maar wil tegelijkertijd wel de omvang van eventuele geluidmaatregelen afstemmen op een hoger ambitieniveau.

Bij 8 geluidgevoelige gebouwen binnen de gemeente is sprake van een overschrijding van de plandrempel (zijnde 66 dB L_{den}) voor peiljaar 2021. Bij 7 van deze woningen is de overschrijding als gevolg van geluid van gemeentelijke wegen. Bij 47 woningen is er sprake van een overschrijding van de aanvullende ambitiewaarde van 64 dB. Hiervan zijn 45 woningen gelegen langs gemeentelijke wegen.

Op de gemeentewegen kunnen bronmaatregelen in overweging worden genomen. Op een aantal wegvakken valt het (plaatselijk) verlagen van de rijsnelheid van 50 naar 30 km/uur binnen de mogelijkheden. Op een aantal wegvakken kan een geluidreducerend wegdektype worden overwogen. Middels het toepassen van (een combinatie van) deze bronmaatregelen kan het aantal woningen boven de ambitiewaarde worden teruggebracht met maximaal 45; van 47 naar 2 woningen. De resterende woningen zijn gelegen langs (en maatgevend belast door) de provinciale weg N527. Alle geluidbelastingen boven de ambitiewaarde langs de gemeentewegen kunnen worden teruggebracht tot 64 dB of minder.

In het kader van het actieplan wordt er door de gemeente Blaricum enkel ingezet op maatregelen bij de bron, om het geluid op de gevel zo ver mogelijk terug te dringen. Er wordt daartoe niet verder ingezet op maatregelen bij de ontvanger (op de gevel van woningen) of in het overdrachtsgebied (in de vorm van geluidschermen of -wallen).

¹ Conform artikel 3.21 uit het Besluit kwaliteit leefomgeving is een geluidgevoelige gebouw een gebouw of een gedeelte van een gebouw met een woonfunctie, onderwijsfunctie, gezondheidszorgfunctie met bedgebied of bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied, en nevengebruiksfuncties van het voorgaande.

2. Inleiding

Vanuit de Europese Unie (EU) is in 2002 de Europese Richtlijn omgevingslawaai (ofwel Environmental Noise Directive (END)) opgesteld. De richtlijn dient ertoe een uniforme benadering binnen de EU te ontwikkelen om zo de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingsgeluid te voorkomen of te reduceren. De richtlijn verplicht de lidstaten over de geluidbelasting in hun land te rapporteren en dit openbaar te maken. Daarnaast dienen de zogenaamde agglomeraties binnen de lidstaten een actieplan op te stellen waarin naar voren komt hoe schadelijke effecten als gevolg van geluid zo veel mogelijk beperkt kunnen worden en hoe een reeds goede milieukwaliteit gehandhaafd kan worden.

Blaricum is, als onderdeel van de agglomeratie Hilversum, één van de gemeentes die in het kader van de Richtlijn omgevingslawaai elke 5 jaar een actieplan geluid dient op te stellen (volgens artikel 2.40 Omgevingsregeling). Concreet houdt dit in dat de relevante geluidbronnen binnen de gemeente en het geluid bij de geluidgevoelige gebouwen als gevolg van deze geluidbronnen inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis daarvan worden het aantal bewoners met nadelige gezondheidseffecten door het geluid uiteengezet. Daarnaast beschrijft dit actieplan het beleid voor de eerstkomende 5 tot 10 jaar dat de gemeente voert om geluid van de relevante geluidbronnen te beperken, alsmede geluidreducerende maatregelen die de gemeente heeft getroffen of van plan is om te treffen.

Het voorliggende actieplan is opgesteld voor de periode 2024 – 2029. Zoals beschreven geeft het actieplan houvast over hoe de geluidkwaliteit binnen de gemeente Blaricum kan worden geborgd, door geluidluwe plekken te behouden en hoogbelaste locaties te beschermen om schadelijke effecten (zoveel als redelijkerwijs mogelijk) te voorkomen. In het actieplan staat beschreven welke standaarden gewenst zijn. Dit geeft de gemeente houvast om keuzes te maken die een impact hebben op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving binnen de gemeente. Het actieplan beoogt daarmee niet enkel aan de benodigde juridische eisen te voldoen, maar ook bruikbare en uitvoerbare handvaten te bieden om de geluidkwaliteit binnen de gemeente Blaricum te verbeteren.

3. Kader

In 2002 is vanuit de Europese Unie de Europese Richtlijn omgevingslawaai opgesteld. Gemeentes of agglomeraties (met meer dan 100.000 inwoners) dienen middels geluidbelastingskaarten over de geluidbelasting te rapporteren en deze openbaar te maken, alsmede een actieplan op te stellen. Een actieplan is een verplicht programma dat (in het geval van een gemeente) door het college van burgemeester en wethouders wordt vastgesteld en waarin op basis van de geluidbelastingskaarten, maatregelen staan beschreven om geluid en schadelijke effecten als gevolg van geluid te verminderen. Het actieplan bevat daartoe een vrij te kiezen plandrempel in L_{den} en L_{night} voor het geluid op geluidgevoelige gebouwen. De plandrempel is een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. Daarnaast staat er beschreven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken (artikel 4.22, Besluit kwaliteit leefomgeving). In artikel 4.23 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staat omschreven welke aspecten in ieder geval terug moeten komen in een actieplan van een gemeente. Dit heeft betrekking op de relevante geluidbronnen, de gegevens waarop de geluidbelastingskaarten zijn gebaseerd, de ruimtelijke ontwikkelingen die spelen, het geluidbeleid dat wordt gehanteerd, geluidreducerende maatregelen die zijn en worden getroffen, de schadelijke effecten die worden ervaren als gevolg van geluid, de mate waarin standaardwaarden (als bedoeld in de tabellen 3.34 en 5.78t uit het Bkl) en grenswaarden (als bedoeld in de tabellen 3.35 en 5.78u uit het Bkl) worden overschreden, en een evaluatie van het vorige actieplan.

3.1 Relevante geluidbronsorten

De Richtlijn omgevingslawaai richt zich op de belangrijkste geluidbronnen. In artikel 3.6. van het Bkl staat vast dat het gaat om wegen en daarin gelegen spoorwegen, andere spoorwegen, luchthavens, en activiteiten waarvoor regels zijn gesteld met betrekking tot geluid. Binnen de gemeente Blaricum is er geen sprake van (lokale) spoorwegen. Daarnaast geldt voor luchthaven Schiphol dat de 50 dB geluidcontour niet voorbij de gemeentegrens strekt. Binnen de gemeente zijn daarmee de volgende relevante geluidbronsorten te differentiëren:

- Gemeentewegen: alle wegen die in beheer zijn bij de gemeente;
- Provinciale wegen: alle wegen die in beheer zijn bij de provincie (zijnde de N525 en de N526);
- Rijkswegen: alle wegen die in beheer zijn bij het Rijk (zijnde de A1 en de A27).

3.1.1 Wettelijk kader voor geluidbronsorten

Voor de bovengenoemde relevante geluidbronsorten gelden specifieke normen voor wat betreft het geluid als gevolg van een geluidbronsort op een geluidgevoelig gebouw² in nieuwe situaties (dus strikt genomen niet van toepassing op het actieplan). De normen gelden op de gevel van een geluidgevoelig gebouw³. Het betreft een standaardwaarde en een grenswaarde. Wanneer wordt voldaan aan de standaardwaarde is het geluid in principe aanvaardbaar. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen tot de grenswaarde, mits wordt voldaan aan de instructieregels uit artikelen 3.35 tot en met 3.40 Besluit kwaliteit leefomgeving. Hiertoe kan zij bijvoorbeeld specifieke beoordelingsregels opnemen in het omgevingsplan.

De standaardwaarde en grenswaarde die geldt voor de relevante geluidbronsorten is weergegeven in Tabel 3.1.

² Conform artikel 3.21 uit het Besluit kwaliteit leefomgeving is een geluidgevoelige gebouw een gebouw of een gedeelte van een gebouw met een woonfunctie, onderwijsfunctie, gezondheidszorgfunctie met bedgebied of bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied, en nevengebruiksfuncties van het voorgaande.

³ Conform artikel 3.23 uit het Besluit kwaliteit leefomgeving en artikel 3.2 uit de Omgevingsregeling. Het geluid op de gevel geeft enig beeld van de geluidkwaliteit bij de woning en eventuele schadelijke effecten op de bewoners. In de praktijk is hierbij ook het geluid in de woning (de binnenwaarde) van belang. Deze is echter sterk afhankelijk van de gevelwering van een specifieke woning, en daarmee lastiger op voorhand in te schatten. De binnenwaarde is mede daarom niet beschouwd in het voorliggende actieplan.

Tabel 3-1 standaardwaarde en grenswaarde per geluidbronssoort volgens het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Geluidbronssoort	Standaardwaarde [dB]	Grenswaarde [dB]
Provinciale wegen, Rijkswegen	50 L _{den}	60 L _{den}
Gemeentewegen, Waterschapswegen	53 L _{den}	70 L _{den}

3.1.2 Schadelijke (gezondheids)effecten

In dit actieplan wordt, als verplicht wordt gesteld vanuit artikel 23 lid 1h van het Besluit kwaliteit leefomgeving, uiteengezet wat de schadelijke effecten als gevolg van geluid zijn binnen de gemeente Blaricum. Het gaat om een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners dat door geluid als gevolg van de betrokken geluidbronnen lijdt aan ischemische hartziekten (waarbij de bloedtoevoer naar het hart is beperkt, bijvoorbeeld door vernauwingen of verstoppingen van kransslagaders), een hoge mate van hinder of een hoge mate van slaapverstoring. De gezondheidseffecten worden bepaald aan de hand van vastgestelde dosis-effectrelaties (uit Bijlage XIX bij artikel 8.2 van de Omgevingsregeling).

3.2 Stille- en stiltegebieden

Volgens Artikel 4.23, lid 3, Bkl dient bij het beleid ook de bescherming van stille gebieden te worden betrokken. Het begrip stille gebieden is ruimer dan stiltegebieden. Stille gebieden omvatten zowel de stiltegebieden die zijn aangewezen in een provinciale omgevingsverordening als de gebieden die als 'stil gebied' zijn aangewezen in een omgevingsplan. Stille gebieden zijn gedefinieerd als gebieden waarin de fysieke leefomgeving in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft. Als een bestuursorgaan een actieplan opstelt, beschrijft zij in het actieplan geluid hoe zij de stille gebieden beschermt tegen een toename van geluid.

In Blaricum is één stil gebied gelegen. Het betreft het door de provincie aangewezen stiltegebied Eemmeer. Het gebied sluit aan op het stiltegebied Eemland, dat in Eemnes en Bunschoten is gelegen. Het provinciale beleid voor de stiltegebieden is erop gericht in deze gebieden de natuurlijke rust te handhaven. Dit is gedaan door regels te stellen aan activiteiten en specifieke activiteiten te verbieden.

3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen de gemeente Blaricum hebben de afgelopen 5 jaar een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden. Daarnaast staan een aantal ontwikkelingen op de planning om uitgevoerd te worden of worden de mogelijkheden nog onderzocht. De ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de geluidssituatie binnen de gemeente of invloed kunnen hebben op het aantal hinderden, slaapverstoorden of gebouwen boven de plandrempel zijn hieronder kort beschreven. Het betreft met name woningbouwprojecten en infrastructurele projecten. Daarnaast is Blaricum bezig met de energietransitie, waarbinnen een aantal ontwikkelingen plaatsvinden.

3.3.1 Afgelopen 5 jaar (periode 2017 – 2023)

Woningbouwprojecten

- Blaricummeent: realisatie van 618 woningen in de periode 2017-2023.
- Woningbouw Brandweerkazerne: realisatie van 7 sociale huurwoningen op de voormalige plek van de Brandweerkazerne in Blaricum Dorp (Kapschuur 2-14, Blaricum).

Infrastructurele projecten

- Nieuwe HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) halte: in de wijk Blaricummeent is op Stichtseweg een nieuwe HOV halte aangelegd ten zuiden van de rotonde met De Noord. Ook rijden er bussen die voorheen via 't Merk en Randweg Oost reden naar de oude halte Carpool. De nieuwe halte is in gebruik sinds december 23.
- Herstraten Achterom/ Binnendoor: tussen de Torenlaan en Huizerweg is het wegdek vernieuwd.
- Reconstructie Burgemeester Heerschopweg en Langeweg (van Meentweg tot Angerechtsweg).
- Reconstructie Schapendrift (van Eemnesserweg tot Molenveenweg).

- Reconstructie Statenkamer.
- Reconstructie Angerechtsweg.
- Reconstructie Polweg.
- Reconstructie Meentweg (van Polweg tot Korte Bergweg).
- Reconstructie Ekelshoek.
- Reconstructie Kruislaan.
- Reconstructie Tafelbergweg.
- Verduurzamen asfalt Randweg Oost en Huizerweg.

3.3.2 Komende 5 jaar (periode 2023 – 2029)

De volgende ontwikkelingen zijn in uitvoering, staan op de planning of worden nog verder onderzocht. Hierbij hoort daarom de kanttekening dat de uiteindelijke doorgang of vorm van de projecten nog niet in alle gevallen vastligt.

Woningbouwprojecten

- Herontwikkeling locatie Tergooi Ziekenhuis: ontwikkeling van circa 649 tot 720 woningen en diverse (medische) voorzieningen op de locatie van het voormalige Tergooi ziekenhuis. Het voornemen is dat binnen 5 jaar gestart wordt met de bouw. In de periode tot de start van de bouw wordt de locatie gebruikt als opvanglocatie voor circa 250 statushouders.
- Herontwikkeling voormalige Melkfabriek: bouw van 7 woningen aan Kerkpad/Eerste Molenweg.

Infrastructurele projecten

- Stoplichten en busroute Stroomzijde: het kruispunt Stroomzijde - Floris van Dreef dreef wordt voorzien van verkeerslichten en de Stroomzijde wordt ingericht als busroute.
- Reconstructie wijk Bijvanck: de wegen binnen de 30 km/u gebieden worden uitgevoerd in klinkerbestrating (waar nu asfalt ligt).
- Plaatsing slingerremmers Deltazijde: Op Deltazijde worden twee slingerremmers geplaatst ter ondersteuning van de 30 km/u zone.
- Nieuwe klinkers en snelheid vermindering Bergweg/Meentzoom. Snelheidsverlaging naar 30 km/uur op de Bergweg en Meentzoom, en de wegen worden voorzien van nieuwe klinkers.
- Klinkers op Burgermeester Le Coultredreef: asfalt gaat weg komen klinkers voor terug in combinatie met een snelheidsverlaging van 60 km/uur naar 50 km/uur.
- Realisatie rechtsaf vak: er wordt een rechtsafvak op Randweg oost richting Le Coultredreef gerealiseerd. Naar verwachting leidt dit tot een verkeerstoename op Le Coultredreef van circa 500 mvt/etmaal.
- Reconstructie Achterom, Binnendoor.
- Reconstructie Burgemeester Heerschopweg en Langeweg (van Meentweg tot Angerechtsweg).
- Reconstructie Schapendrift (van Eemnesserweg tot Molenveenweg).
- Reconstructie Statenkamer.
- Reconstructie Angerechtsweg.
- Reconstructie Polweg.
- Reconstructie Meentweg (van Polweg tot Korte Bergweg).
- Reconstructie Ekelshoek.
- Reconstructie Kruislaan.
- Reconstructie Tafelbergweg.
- Verduurzamen asfalt Randweg Oost en Huizerweg.

Naast de bovengenoemde ontwikkelingen worden in het kader van de energietransitie nog de mogelijkheden onderzocht om zonne-energie op te wekken langs de Rijksweg A27. In theorie kan de aanleg van een zonneweide meer reflecties van geluid teweeg brengen, waardoor het geluid afkomstig van de nabijgelegen wegen bij de woningen kan toenemen.

3.4 Gegevens en uitgangspunten

Het geluid afkomstig van de relevante geluidbronnen (als beschreven in Sectie 3.1.) op de geluidgevoelige gebouwen is berekend voor peiljaar 2021. De berekeningen zijn uitgevoerd conform Bijlage IVe van de Omgevingsregeling (MRV-Omgevingswet). Hierbij is gebruik gemaakt van softwarepakket Geomilieu V2023.2. Schadelijke effecten zijn berekend conform Bijlage XIX van de Omgevingsregeling. De resultaten met betrekking tot het wettelijk kader en de schadelijke effecten zijn op deze berekeningen gebaseerd. De rekenmethode die is gekozen, speelt in op de wettelijk verplichte methoden die sinds de inwerkingstelling van de Omgevingswet verplicht worden gesteld. Deze geven met het oog op de toekomst het beste beeld van de geluidssituatie binnen Blaricum en kunnen in volgende actieplannen ook met nieuwe resultaten worden vergeleken. Daarnaast liggen de emissiecijfers bij deze rekenmethode ook ten grondslag aan de vaststelling van geluidproductieplafonds (GPP's) en de geluidmonitoring.

De resultaten voor wat betreft het aantal geluidgevoelige adressen per geluidklasse is ontleend aan het rapport 'Gemeente Blaricum Geluidssituatie 2021, Toelichting op uitgevoerd onderzoek en overzicht bevindingen'⁴. Hiervoor is gerekend met rekenmethode CNOSSOS, en deze bevindingen sluiten aan op de informatie die destijds is aangeleverd bij de Europese Unie in het kader van de verslagleggingsverplichtingen opgenomen in de Europese Verordening.

De brongegevens die ten grondslag liggen aan de berekeningen bestaan uit gebouwen, bodemgebieden, hoogtelijnen, schermen, wegen, en kruisingen. De wegen, inclusief verkeersgegevens en omgevingskenmerken, zijn gelijk aan de gegevens die gebruikt zijn voor het opstellen van de geluidbelastingskaarten. Deze zijn aangeleverd door dBVision. Voor wat betreft rijkswegen is telkens gerekend met een opgevuld geluidproductieplafond. Gebouwen inclusief adresinformatie zijn ontleend aan het BAG.

⁴ Rapport door dBVision, referentie GEM069-06-06sb, 14 juni 2022.

4. Geluidssituatie

De geluidssituatie in Blaricum wordt middels het opstellen van geluidbelastingskaarten gemonitord. Daarbij wordt het geluid bij geluidgevoelige gebouwen als gevolg van de relevante geluidbronsoorten omgerekend naar schadelijke effecten bij de bevolking. In dit hoofdstuk is een beschouwing gedaan van de geluidssituatie en de schadelijke effecten die daaruit volgen voor peiljaar 2021. Daarbij wordt ook inzichtelijk gemaakt in welke mate er sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde en de grenswaarde uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. De omvang van het verkeersmodel dat ten grondslag lag aan de geluidbelastingskaart voor 2016 was dusdanig anders (hierin is een andere, beperktere selectie aan wegen genomen), dat de twee peiljaren niet redelijkerwijs met elkaar vergeleken kunnen worden. Een vergelijking tussen verschillende peiljaren en een beschouwing van de ontwikkeling van het geluid over de jaren heeft daarom niet plaats gevonden.

4.1 Geluidssituatie Blaricum (2021)

Het aantal geluidgevoelige adressen dat een bepaalde mate van geluid ervaart als gevolg van de verschillende bronnen is weergegeven in Tabel 4.1. Hierin staat ook een vergelijk van de rekenresultaten op basis van de verschillende rekenmethodes: CNOSSOS, SRM II, en MRV-Omgevingswet. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (SRM II) is de wettelijk vastgesteld rekenmethode die gold onder de Wet geluidhinder. Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet geldt het Meet- en rekenmethode geluid wegen uit Bijlage IVe van de Omgevingsregeling (MRV-Omgevingswet). Zoals omschreven, is voor de verslaglegging die wordt gedeeld met de Europese Unie, gerekend met rekenmethode CNOSSOS.

Tabel 4-1 Aantal geluidgevoelige adressen per geluidklasse als gevolg van verschillende bronnen.

Bron	Rekenmethode	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	>74 dB	totaal
Wegverkeer totaal	SRM II	967	386	137	2	0	1.492
Wegverkeer totaal	MRV- Omgevingswet	816	279	28	0	0	1.123
Wegverkeer totaal	CNOSSOS	1.471	727	208	6	0	2.413
Gemeentewegen	CNOSSOS	1.015	634	203	6	0	1.858
Provinciale wegen	CNOSSOS	9	15	3	0	0	26
Rijkswegen	CNOSSOS	317	2	0	0	0	319

De algehele geluidssituatie binnen de gemeente is voornamelijk toe te kennen aan geluid van gemeentewegen en rijkswegen. Gemeentewegen zijn de meest prominente bron binnen Blaricum.

In tabel 4.1 zijn de verschillen in geluidklassen weergegeven die volgen uit de berekeningen met verschillende rekenmethodes. Het valt op dat de verschillende rekenmethodes ook zeer verschillende resultaten laten zien. Een diepgaande analyse van de oorsprong hiervan is niet gedaan. Wel is bekend dat met name de gebruikte emissiekengetallen – ofwel hoeveel geluid verkeer maakt bij een bepaalde rijnsnelheid – verschilt tussen de verschillende rekenmethodes. Zo is reeds geconcludeerd dat het geluid als gevolg van wegverkeer bij een berekening met CNOSSOS hoger is dan bij een berekening met SRM II⁵. Daarnaast zijn in het Meet- en rekenvoorschrift wegen onder de Omgevingswet de geluidemissies zo bijgesteld dat het geluid afkomstig van voertuigen met een hoge rijnsnelheid hoger is ten opzichte van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Dit geeft, in ieder geval gedeeltelijk, een verklaring voor de verschillen tussen de verschillende rekenmethodes als weergegeven in Tabel 4.1.

⁵ Onderzoek verschillen CNOSSOS en SRM2 – Verschillen CNOSSOS en SRM2 Duiding van de oorzaak van de verschillen; dBVision, DGMR, Rapport M.2022.1089.01.R001; 22 december 2023; <https://iplo.nl/thema/geluid/regels-geluid-handig-toepassen/uitvoering-actieplan-geluid/onderzoek-rekenmethode-cnosos/>

4.2 Geluid 2021 – standaard- en grenswaarde

In het Bkl zijn standaardwaarden en grenswaarden gedefinieerd voor elke geluidbronsort, als beschreven in paragraaf 3.1.1. Het aantal geluidgevoelige gebouwen waarbij volgens de berekening uitgevoerd ten behoeve van dit actieplan meer geluid is dan de standaard- of grenswaarden is weergegeven in Tabel 4.2. De getallen zijn ter indicatie, en geven een indruk van hoe de geluidssituatie binnen de gemeente zich verhoudt tot het landelijke wettelijke kader. Er is geen sprake van een detailberekening op adresniveau of een wettelijke toets.

Tabel 4-2 Aantal adressen waar sprake is van een hogere geluidbelasting dan de standaardwaarde en grenswaarde als gevolg van (een van de) relevante geluidbronsorten binnen de gemeente Blaricum.

Bron	Adressen met een geluid hoger dan de standaard- en grenswaarde	
	Standaardwaarde	Grenswaarde
Wegverkeer		
- Gemeentewegen	1.180	0
- Provinciale wegen	34	3
- Rijkswegen	841	0
Plandrempeel 2021 (68 L _{den} VL)	1	

Er is meer geluid dan de wettelijke standaardwaarde als gevolg van alle drie de relevante bronnen; rijkswegen, provinciale wegen en gemeentewegen. Er is sprake van meer geluid dan de grenswaarde als gevolg van de provinciale wegen, en niet als gevolg van gemeentewegen of rijkswegen.

4.3 Schadelijke effecten (2021)

Langdurige blootstelling aan een hoge geluidbelasting kan schadelijke (gezondheid)effecten met zich meebrengen. Daarom is naast het aantal adressen dat wordt blootgesteld aan een bepaalde geluidklasse ook het aantal bewoners dat schadelijke effecten als gevolg van het geluid ervaart inzichtelijk gemaakt.

In de Omgevingsregeling zijn dosis-effectrelaties beschreven tussen de L_{den}-waarde van een geluidbron en een hoge mate van hinder en de L_{night} waarde van een geluidbron en een hoge mate van slaapverstoring. In het geval van railverkeerlawaai zijn deze gebaseerd op de volledig benutte geluidproductieplafonds. De relatie tussen geluid en ischemische hartziekten is enkel beschreven voor wegverkeerlawaai. Als gevolg van railverkeer is het aandeel ischemische hartziekten daarom niet bepaald. Gezien de zeer beperkte mate waarin railverkeer relevant is binnen Blaricum, zal het aantal ischemische hartziekten te verwaarlozen zijn.

Tabel 4-3 Schadelijke effecten als gevolg van weg- en railverkeer. De tabel toont het aantal bewoners⁶ dat als gevolg van een bron (per geluidklasse) ernstig gehinderd wordt, ernstig slaapverstoord wordt, en ischemische hartziekten ervaart.

Geluidklasse [dB]	Ernstig gehinderd	Ernstig slaapverstoord	Ischemische hartziekten
50-54	-	35	<1
55-59	227	17	<1
60-64	107	<1	<1
65-69	14	0	<1
70-75	0	0	0
Totaal	348	52	1

⁶ Ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen wordt uitgegaan van (een gemiddelde van) 2,14 inwoners per adres. Tabel 4.3 geeft dan ook het aantal ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden en ischemische hartziekten weer gebaseerd op dit gemiddelde aantal inwoners per adres. Daar waar <1 is ingevuld is het aantal inwoners afgerond kleiner dan 1 (dus tussen 0,0 en 0,5 inwoners).

Aandeel binnen Blaricum [%]	2,91	0,44	0,00
-----------------------------	------	------	------

Uit de cijfers valt af te leiden dat, op basis van deze beschouwing, binnen Blaricum de meeste hinder en slaapverstoring wordt ervaren in de lagere geluidklassen. Dit is mede omdat de bevolkingsgroep die binnen deze klasse valt groot is. De aantallen die zijn weergegeven in Tabel 4.3 gaan gepaard met een mate van onzekerheid. Zo kan de relatie tussen geluid en hinderlijkheid van bepaalde bronnen op verschillende manieren worden bepaald⁷. Daarnaast zijn de aantallen gebaseerd op basis van het geluid op de gevel, en niet binnen de woningen. De kwaliteit van de gevelwering en daarmee de binnenwaarde kan met name in het geval van slaapverstoring een aanzienlijk effect hebben. Bij de beschouwing van absolute cijfers zijn dit soort kanttekeningen van belang.

Het actieplan dient ertoe beleid te formuleren om de geluidssituatie binnen de gemeente zoveel mogelijk te behouden en daar waar mogelijk te verbeteren. Achterliggend objectief hiervan is de schadelijke gezondheidseffecten door geluid, zoals een verstoorde slaap en hinder te mitigeren. Het actieplan is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6. Alvorens een nieuw actieplan wordt geformuleerd, wordt eerst het vorige actieplan tegen het licht gehouden.

4.4 Evaluatie actieplan 2018 - 2023

Blaricum trekt samen op met de gemeente Laren bij het opstellen van het actieplan. In het actieplan voor beleidsperiode 2018 – 2023 hanteerde de gemeente een plandrempel van 68 dB L_{den} voor het wegverkeer op gemeentewegen. De plandrempel werd gemotiveerd middels een afweging tussen verschillende aspecten die bijdragen aan de leefbaarheid binnen de gemeente. Geluid is een van deze aspecten, maar niet de enige. In het kader van de leefbaarheid werd in het actieplan voor periode 2018 – 2023 verwezen naar de nota geluidbeleid die in 2016 door de gemeente is vastgesteld. Daarin is beschreven dat bij nieuwe woningen in binnenstedelijk gebied het geluid niet meer dan 58 dB mag bedragen. Daarnaast wordt bij projecten de haalbaarheid van stille klinkers onderzocht. Hoewel de nota niet meer van toepassing is sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet, is de verwachting dat de ambitie die was opgenomen in de nota wordt voortgezet in de omgevingsvisie en het toekomstige omgevingsplan.

De plandrempel en het beleid in het actieplan voor de periode 2018 – 2023 zijn door de gemeente opnieuw tegen het licht gehouden. Hierbij zijn nieuwe afwegingen gemaakt met betrekking tot de leefbaarheid binnen de gemeente en de ambities die worden uitgesproken met betrekking tot geluid. De plandrempel en het beleid voor de komende beleidsperiode die hieruit volgen, zijn uitgewerkt in Hoofdstuk 6.

Uit het vorige actieplan volgde een overschrijding van de plandrempel bij een aantal woningen aan de Naarderweg en Binnendoor. Voor deze locaties is toen ook het effect van mogelijke maatregelen uitgezet. Daarbij is voornamelijk gekeken naar de toepassing van stille elementenverharding en plaatselijke snelheidsverlaging. De snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur op de Bergweg die benoemd is in het actieplan staat op de planning voor 2025. Daarnaast zijn naar aanleiding van dit actieplan geen maatregelen genomen of gepland; de gemeente richtte zich op het niet laten toenemen van de geluidbelasting. Een evaluatie van de effectiviteit van maatregelen is dan ook niet aan de orde.

⁷ Kempen E van, Breugelmans O, and Houthuijs D, Nieuwe gezondheidkundige richtlijnen voor omgevingsgeluid. Nadere gezondheidkundige analyses. in press, RIVM: Bilthoven.

5. Geluidreducerende maatregelen

In het algemeen worden maatregelen om geluid te verminderen getroffen als bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen of ontvangermaatregelen. Deze worden kort uiteengezet, waarna de mogelijkheden van de typen maatregelen binnen de gemeente Blaricum worden beschreven. Daarna wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die in de afgelopen jaren reeds zijn getroffen, in uitvoering zijn en in de komende vijf jaar op de planning staan. Hiervan wordt het effect beschreven en voor zover beschikbaar en openbaar wordt de financiële informatie betreffende de maatregelen besproken.

5.1 Mogelijke geluidmaatregelen

Bronmaatregelen

Dit zijn maatregelen aan de geluidbron zelf, bv. verkeersintensiteiten verminderen, stillere voertuigen stimuleren, verbod vrachtverkeer instellen, snelheidsverlaging invoeren, geluidreducerende wegdekverharding toepassen.

Overdrachtsmaatregelen

Dit zijn maatregelen in het gebied tussen de bron en de ontvanger (zoals woningen), bv. een geluidscherm, geluidwal of diffractor⁸. Hoe dichter een overdrachtsmaatregel bij de bron of ontvanger is geplaatst, des te effectiever deze is.

Ontvangermaatregelen

Dit zijn maatregelen bij de ontvanger (zoals woningen) zelf, bv. het aanbrengen van geluidwerende beglazing of geluiddempende ventilatievoorzieningen (gevelgeluidwering).

Bij het toepassen van maatregelen hebben bronmaatregelen de voorkeur voor overdrachtsmaatregelen, en overdrachtsmaatregelen de voorkeur voor ontvangermaatregelen.

5.2 Geluidmaatregelen en afweging binnen Blaricum

Blaricum is een dorp en wordt ook getypeerd door haar dorps karakter. Op veel wegen binnen de gemeente is dan ook elementenverharding gelegen (klinkers). Deze dragen bij aan het typische dorpsgezicht, maar resulteren ook in een hogere geluidemissie dan bijvoorbeeld Dicht Asfalt Beton (DAB). Met name langs de ontsluitingswegen (waar veel verkeer over rijdt) leidt dit tot veel geluid bij de nabijgelegen woningen. Met name de Torenlaan, Naarderweg, Bergweg en Huizerweg springen uit het oog. Daarnaast zijn met name de Rijksweg A27 en de provinciale weg N527 prominente geluidbronnen binnen de gemeente. De mogelijkheden om geluid van de meest prominente bronnen te reduceren worden per maatregeltipe besproken.

Bronmaatregelen

Uit de huidige verkeersstructuur blijkt dat geluid voornamelijk afkomstig is van vier prominente ontsluitingswegen. Langs de rustigere erftoegangswegen (de wegen binnen de wijken met een lagere etmaalintensiteit) is het aandeel gebouwen met een hoge geluidbelasting kleiner. Om deze geluidsbelasting aan te pakken zijn er verschillende mogelijkheden.

Ten eerste kan een verkeerskundige maatregel worden genomen om verkeer op de ontsluitingswegen te ontmoedigen en het verkeer dat door het centrum van Blaricum komt te verminderen. Dergelijke maatregelen betreffen echter veelal omvangrijke infrastructurele wijzigingen, waar momenteel geen sprake van is. Dergelijke maatregelen zijn in dit actieplan daarom niet verder onderzocht. Ten tijde van schrijven wordt er binnen de gemeente gewerkt aan een verkeersvisie. Plannen die invloed hebben op de verkeerskundige situatie worden in deze verkeersvisie beschouwd. Zo kwam in het participatieproces bij het opstellen van de omgevingsvisie het onderwerp 'autoluwer centrum' naar voren. De gemeente zoekt daarom uit of er mogelijkheden zijn om het centrum autoluwer te maken

⁸ Constructie langs de weg met holtes waardoor het geluid naar boven afbuigt en hierdoor minder geluid bij de ontvanger terecht komt.

Ten tweede kunnen snelheidsverlagingen worden toegepast. Op een deel van de wegen geldt momenteel al een maximum rijsnelheid van 30 km/uur. De 30 km/uur-zone binnen Blaricum kan verder worden uitgebreid. Een dergelijke maatregel zou het geluid bij de eerstelijns bebouwing met gemiddeld 2,7 dB verlagen.

Ten derde kan er ook geluidreducerende wegdekverharding worden toegepast. In Blaricum is op veel locaties elementenverharding in keperverband (klinkers) gelegen. Deze klinkers dragen bij aan het typische dorpsgezicht en karakter van de gemeente, en de gemeente vindt het belangrijk om dat te behouden. De mogelijkheden tot het vervangen van dit wegdek zijn daardoor beperkt. Daarnaast is bekend dat de bestaande elementen binnen de gemeente op een aantal locaties aan onderhoud toe zijn. Hierdoor is de geluidemissie op de betreffende wegen naar verwachting in werkelijkheid hoger dan berekend. Vernieuwing van het wegdek zou daardoor op zichzelf (buiten de eventuele rekenkundige geluidreductie) een verbetering van de geluidssituatie kunnen opleveren.

Naast de voorgestelde stille elementenverharding kan ook een ander geluidreducerend wegdektype (stil asfalt, bijvoorbeeld KonwéCity 5⁹ of SMA NL8 G+) in overweging worden genomen. Deze hebben een grotere geluidreducerende werking en zijn relatief slijtvast. Een nadeel van deze wegdektypes is de andere uitstraling ten opzichte van een klinkerbestrating.

Overdrachtsmaatregelen

In Blaricum is met name veel sprake van geluid langs de ontsluitingswegen in de woonkern. Overschrijdingen van de plandrempel bij gemeentewegen komen dan ook enkel voor langs die wegen. De woningen liggen hier op een korte afstand van de weg. Voor het plaatsen van een geluidscherm (of -wal) is vaak onvoldoende ruimte beschikbaar. Bovendien passen dergelijke overdrachtsmaatregelen niet in het gewenste dorpsgezicht. Overdrachtsmaatregelen zijn daarom niet verder onderzocht binnen dit actieplan.

Ontvangermaatregelen

Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel en deze overschrijding niet met bron- en/of overdrachtsmaatregelen kan worden weggenomen kunnen ontvangermaatregelen worden ingezet. Middels ontvangermaatregelen wordt het geluid in de woning (de binnenwaarde) verbeterd. Dergelijke maatregelen zijn in principe bij alle geluidgevoelige gebouwen mogelijk. Bij alle geluidgevoelige gebouwen die sinds 1982 zijn gebouwd, is een bepaald geluidniveau binnen reeds wettelijk normen geborgd vanwege de inwerkingtreding van delen van de Wet geluidhinder. Veel geluidgevoelige gebouwen van voor die tijd die veel geluid ervaren zijn opgenomen op de saneringslijst (zogenaamde A- en eindmeldingslijst). De geluidwering van deze gebouwen zijn al of wordt nog verbeterd met behulp van rijks subsidie.

In het kader van het actieplan wil de gemeente Blaricum in eerste instantie inzetten op maatregelen aan de bron of overdracht om het geluid op de gevel van de geluidgevoelige gebouwen zo veel als redelijkerwijs mogelijk te beperken. Het toepassen van maatregelen aan de ontvanger in de vorm van gevelisolatie wordt in dit actieplan voor de komende beleidsperiode daarom niet uitgebreid onderzocht.

5.3 Bestaand en in voorbereiding/in uitvoering

Binnen de gemeente Blaricum is het aantal geluidreducerende maatregelen dat reeds is gerealiseerd, beperkt. Enkel op een gedeelte van de N527 is een geluidreducerend wegdektype (Dunne Deklagen A)¹⁰ gelegen. Als beschreven wordt binnen Blaricum vaak gekozen voor elementenverharding (klinkers) ten behoeve van het dorpsgezicht. Sinds het opstellen van het vorige actieplan zijn ook geen geluidreducerende maatregelen getroffen aan of langs de gemeentewegen binnen de gemeente Blaricum. Wel is op de Rijksweg A27 1-laags ZOAB gelegen en zijn er een aantal geluidschermen langs de rijkswegen gerealiseerd, die het geluid afkomstig van deze wegen bij de woningen beperken.

⁹ KonwéCity 5 is een product van KWS Infra bv.

¹⁰ Dunne Deklagen A is een verzamelnaam voor een dunne geluidreducerende toplaag, waarvan de specificaties zijn beschreven in CROW-publicatie 316.

Op de Bergweg wordt in 2025 een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur doorgevoerd. Er zijn op dit moment geen andere concrete plannen binnen de gemeente om geluidreducerende maatregelen toe te passen in de komende 5 tot 10 jaar. Binnen dit actieplan worden de mogelijkheden hiertoe verder onderzocht (beschreven in sectie 5.2), en ook de effecten van dergelijke maatregelen beschreven (in sectie 6.2.).

6. Actieplan 2024-2029

6.1 Plandrempel

Uit artikel 4.22, lid 1 van het Bkl volgt dat de gemeente een plandrempel dient vast te stellen in L_{den} en L_{night} op geluidgevoelige gebouwen. De plandrempel is een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. Deze kan voor verschillende categorieën verschillen. De hoogte van de plandrempel mag elke gemeente zelf bepalen, waarmee het ambitieniveau vrij is. In het voorgaande actieplan van de gemeente Blaricum was een plandrempel van 70 dB L_{den} vastgesteld. De nieuwe plandrempel is een vervolg op de plandrempel uit het voorgaande actieplan. Hoe deze plandremfels zich tot elkaar verhouden is verder beschreven in 6.1.1.

Ten aanzien van het nieuwe actieplan is ook de plandrempel opnieuw tegen het licht gehouden. De gemeente heeft besloten de (nieuwe) plandrempel vast te stellen op 66 dB L_{den} . De gemeente vindt dit een realistische plandrempel en de knelpunten die bij deze plandrempel naar voren komen, kunnen door de gemeente allemaal worden opgelost. Dit is een rationele keuze waarbij rekening is gehouden met het aantal gehinderden, de lokale situatie (zoals behoud van de karakteristieke klinkerverharding) en de financiële ruimte van de gemeente. Echter de gemeente wil ook zorgen voor een betere leefomgeving voor haar inwoners en is zich er van bewust dat geluid hierin een belangrijk thema is. De gemeente heeft daarom de ambitie om op sommige locaties meer actie te ondernemen om de geluidsbelasting aan te pakken. Daarom wordt het streven uitgesproken om daar waar mogelijk aan een geluidniveau van 64 dB te voldoen. Met het streven naar 64 dB wordt al een enorme slag gemaakt in de gemeente. Het is technisch mogelijk om voor de woningen boven deze waarde maatregelen te treffen, waarbij tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de klinkerverharding en daarmee het straatbeeld dat onderdeel is van het karakteristieke centrum van Blaricum. Middels de aanvullende ambitiewaarde van 64 dB streeft de gemeente ook daadwerkelijk naar een betere geluidskwaliteit ten opzichte van het vorige actieplan.

Daarnaast is ervoor gekozen geen aparte plandrempel voor L_{night} vast te stellen. In dit geval is er een direct verband tussen L_{den} en L_{night} ¹¹, waarbij de L_{night} waarde doorgaans 10 dB lager is bij alle geluidgevoelige gebouwen in Blaricum. Het vaststellen van een separate plandrempel voor L_{night} treft dan ook geen doel.

De plandrempel binnen de gemeente Blaricum wordt vastgesteld op 66 dB L_{den} . Voor L_{night} wordt geen specifieke plandrempel vastgesteld.

6.1.1 Achtergrond: verlaging van de plandrempel

De gemeente Blaricum stelt de plandrempel bij van 68 dB naar 66 dB, met een aanvullende ambitiewaarde van 64 dB. De verlaging van de plandrempel volgt gedeeltelijk uit de nieuwe rekenmethode die wordt gehanteerd sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Uit de nieuwe rekenmethode volgt dat het geluid afkomstig van de wegen in beheer bij de gemeente over het algemeen lager is dan bleek uit eerdere berekeningen¹². Om zoveel mogelijk hetzelfde ambitieniveau te handhaven – of deze in ieder geval niet te verlagen – is er daarom voor gekozen om de plandrempel te verlagen. Het aantal adressen met een geluidniveau boven de plandrempel is middels de verlaging van de plandrempel in combinatie met de nieuwe rekenmethode zo veel mogelijk gelijk gebleven. Middels de aanvullende ambitiewaarde van 64 dB wordt een slag gemaakt naar de verbetering van de geluidskwaliteit, met nog steeds oog voor het straatbeeld en de geluidreductie die realistisch gezien haalbaar is.

¹¹ L_{den} (Level day evening night) geeft de gemiddelde geluidbelasting over alle etmalen van een jaar. Hierbij wordt voor de geluidbelasting voor de avond en nacht een straffactor van respectievelijk 5 en 10 dB geteld. L_{night} geeft de gemiddelde geluidbelasting 's nachts, zonder deze straffactor van 10 dB. De geluidbelasting L_{night} valt daarom altijd ongeveer 10 dB (met tot 2 dB variatie) lager uit dan de geluidbelasting L_{den} .

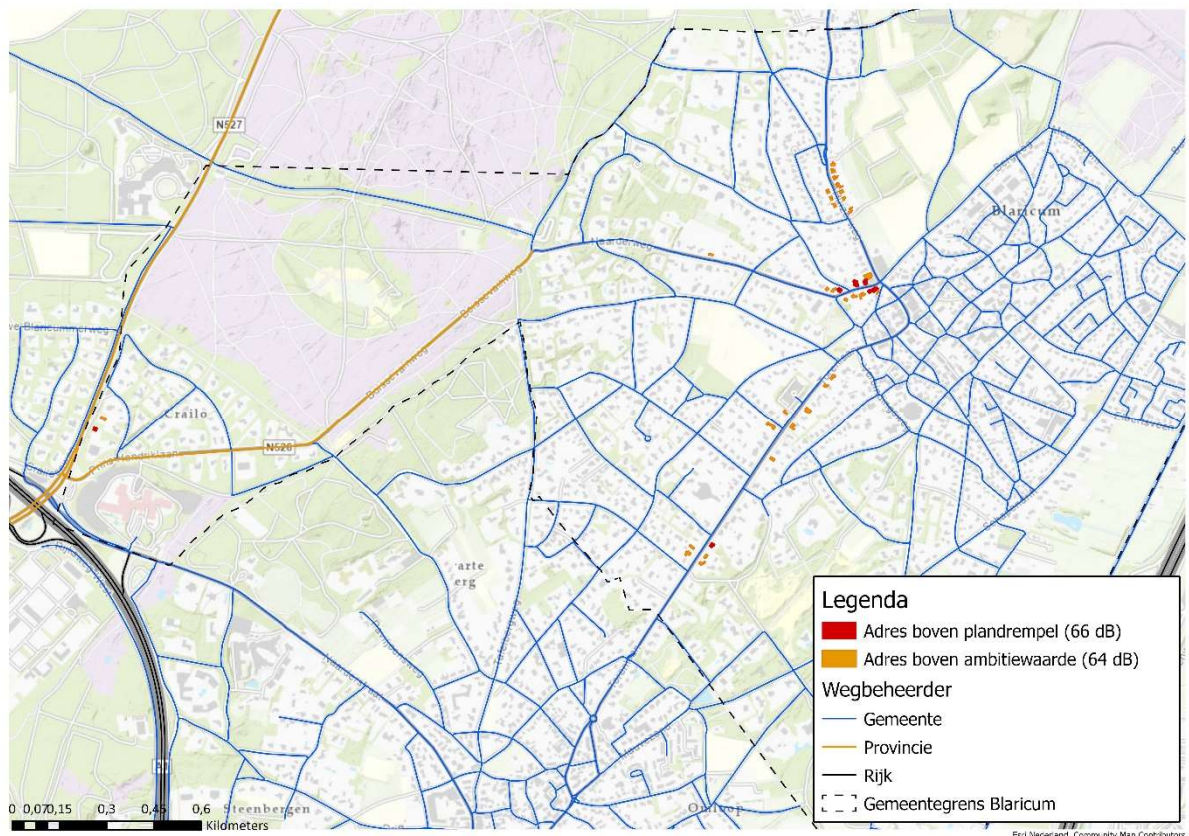
¹² Dit is omdat de emissiekengetallen die worden gebruikt in de gehanteerde rekenmethode voor verkeer op wegen met een lage rijsnelheid (tot 50 km/uur) lager is dan die gebruikt werd bij de vorige rekenmethode. Voor verkeer op wegen met een hoge rijsnelheid zijn de emissiekengetallen hoger.

6.2 Beleid om geluid te verminderen

Bij de geluidgevoelige gebouwen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel en de aanvullende ambitiewaarde wordt onderzocht wat de eventuele mogelijkheden zijn om het geluid te verminderen. Daartoe worden eerst deze betreffende gebouwen inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt beoordeeld welke maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid terug te dringen.

6.2.1 Beschouwing knelpuntlocaties

Uit de analyse blijkt dat bij 8 geluidgevoelige adressen binnen de gemeente Blaricum sprake is van een overschrijding van de plandrempel (zijnde 66 dB L_{den}) voor peiljaar 2021. De overschrijdingen vinden plaats als gevolg van het verkeer op de provinciale N527 (1 woning), de Naarderweg (6 woningen) en Torellaan (1 woning). Bij 47 adressen is er sprake van een overschrijding van de aanvullende ambitiewaarde van 64 dB. De locatie van de gebouwen is weergegeven in Figuur 6.1.



Figuur 6-1 Locaties van de geluidgevoelige gebouwen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel van 66 dB en waar sprake is van een hoger geluidniveau dan het ambitieniveau van 64 dB, inclusief relevante geluidbronssoorten (wegen met wegbeheerders).

De woningen waarbij sprake is van geluid boven het ambitieniveau van 64 dB liggen langs de provinciale N527 en diverse gemeentewegen. Bij slechts 2 woningen zijn de provinciale wegen maatgevend, bij de overige 45 woningen zijn de gemeentewegen de maatgevende bron. Op basis van de weergegeven gebouwen langs de gemeentelijke wegen worden mogelijke geluidreducerende maatregelen onderzocht.

Bij bovenstaande verbeelding dient de kanttekening te worden geplaatst dat de woningen in het rekenmodel (gedeeltelijk) automatisch tot stand zijn gekomen. Hierbij is aangenomen dat het hoogst berekende geluid (op een beoordelingshoogte van 4,0 m) op een gebouw voor alle (geluidgevoelige) adressen binnen dat gebouw geldt. Daarnaast is de analyse gebaseerd op het jaar 2021. Sinds 2021 hebben er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden (zie sectie 3.3.1), die effect kunnen hebben op de geluidssituatie, het aantal hinderden en de gebouwen boven de plandrempel. Er is ook geen informatie opgenomen over eventuele

niet-geluidgevoelige gevels of delen van een gebouw. Het exacte aantal adressen waarbij niet aan het ambitieniveau wordt voldaan, valt hieruit dan ook niet één op één af te leiden en kan dus afwijken van wat de figuur aangeeft. De figuur geeft echter een indicatie die inzicht geeft in welke maatregelen logischerwijs kunnen worden ingezet en wat het effect zou zijn van deze mogelijke geluidreducerende maatregelen.

6.2.2 Bronmaatregelen

Een deel van de woningen met geluid boven de ambitiewaarde is voornamelijk geluidbelast door provinciale wegen. Deze wegen zijn niet bij de gemeente in beheer, waardoor het toepassen van bronmaatregelen (in relatie tot dit actieplan) niet voor de hand ligt. 45 woningen worden in significante mate dusdanig geluidbelast door gemeentewegen dat hier het geluid tot een niveau van 64 dB of meer rijkt. Op de gemeentewegen kunnen, ten aanzien van deze woningen, wel bronmaatregelen worden getroffen. Als beschreven in hoofdstuk 5 valt het (plaatselijk) verlagen van de rijsnelheid van 50 naar 30 km/uur, het aanleggen van stille elementenverharding, en het aanleggen van een ander geluidreducerend wegdektype binnen de mogelijkheden.

Daar waar een maatregel kan worden getroffen, zal de geluidbelasting met 2 tot 3 dB worden teruggebracht. Naar verwachting zal het aantal woningen boven de ambitiewaarden langs gemeente wegen kunnen worden teruggebracht van 45 woningen naar circa 4 woningen. De geluidreductie en het aantal resterende woningen is daarbij afhankelijk van de omvang van de maatregel en de gekozen maatregel. De resterende woningen liggen naar verwachting langs de Naarderweg. Wanneer een combinatie van maatregelen kan worden toegepast (bijvoorbeeld in snelheidsverlaging en toepassing van stille elementenverharding) kunnen naar verwachting alle woningen onder de ambitiewaarden worden gebracht. Een dergelijke 'stapeling' van maatregelen zou verder de geluidkwaliteit bij meerdere woningen die niet boven de ambitiewaarden uitkomen ten goede komen en zou eventueel door het tegelijkertijd toepassen relatief gezien goedkoper zijn dan wanneer de maatregelen individueel zouden worden doorgevoerd.

6.2.3 Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen zijn niet in overweging genomen (zie sectie 5.2).

6.2.4 Ontvangermaatregelen en gevelgeluidwering

Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet bij alle woningen boven de plandrempel en ambitiewaarde inpasbaar of wenselijk, en daarom ook niet realistisch. Wanneer niet aan de ambitiewaarde op de gevel kan worden voldaan, bestaat de mogelijkheid te onderzoeken of – eventueel middels ontvangermaatregelen in de vorm van gevelgeluidwering – aan een bepaalde geluidkwaliteit binnen de woning kan worden voldaan. Een deel van de woningen die met name geluidbelast worden door de Rijksweg of de spoorweg komen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) al in aanmerking voor gevelisolatie. De betreffende woningen zijn weergegeven op de Geluidmaatregelenkaart Meerjarenprogramma Geluidsanering¹³ Daarnaast wordt ten aanzien van provinciale en gemeentewegen saneringsprogramma's vastgesteld voor geluidgevoelige gebouwen op de saneringslijst (artikel 22.18 Omgevingswet).

In het kader van het actieplan wordt er door de gemeente Blaricum enkel ingezet op maatregelen bij de bron, om het geluid op de gevel zo ver mogelijk terug te dringen. Er wordt niet verder ingezet op maatregelen bij de ontvanger (zie sectie 5.2).

6.2.5 Bredere beleidsontwikkeling en maatregelen

Het geluidactieplan heeft een sectorale benadering en richt zich men name op het aspect geluid. Andere disciplines, zoals weg beheer & onderhoud worden hierin niet meegenomen. Om de knelpunten boven de plandrempel op te lossen zijn er verschillende maatregelen die toegepast kunnen worden (zie hoofdstuk 5).

¹³ Rijkswegen: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidoverlast-woningen/geluidmaatregelenkaart>
Spoorwegen: <https://www.prorail.nl/mjpg/jouw-locatie>

Omdat de uitvoering van maatregelen onlosmakelijk verbonden is met andere disciplines, is in dit actieplan besloten om voor de uitvoering van maatregelen aan te sluiten bij het beleid dat binnen de gemeente op dit gebied wordt ontwikkeld.

Op het moment van schrijven zijn de verkeersvisie en het wegenbeheerplan in ontwikkeling. De uitvoering van deze plannen zal integraal plaatsvinden bij groot onderhoud of reconstructie van wegen. In de uitvoering zal geluid als een vast onderdeel meegenomen. Per project wordt geïnventariseerd hoe de knelpunten uit dit geluidactieplan kunnen worden aangepakt. Intern worden er afspraken gemaakt over hoe het geborgd wordt dat geluidhinder meegenomen wordt in de uitvoering van projecten.

7. Participatie, inspraak en reacties

7.1 Participatie

In de periode 31 oktober tot 21 november 2023 heeft in het kader van het opstellen van de Verkeersvisie en de Omgevingsvisie participatie plaatsgevonden. Om inwoners van de gemeente niet onnodig nogmaals te benaderen over hetzelfde thema, is deze participatie gebruikt als input voor het Actieplan Geluid. Er zijn op 31 oktober en 9 november inloopavonden georganiseerd voor inwoners en maatschappelijke organisaties. Ook was er in deze periode de mogelijkheid om op de website (via www.toekomstbelgemeenten.nl/blaricum) te reageren. In het kader van de verkeersvisie is er ook nog een enquête uitgezet bij de inwoners van Blaricum. Samenvattingen van de opgehaalde informatie uit de participatiemomenten is weergegeven in Bijlage 2.

Wat opvalt is dat er zorgen geuit werden over de snelheid en de veiligheid van de wegen. De wens om het centrum autoluwer te maken komt daaruit voort. Als het gaat om de manier waarop het centrum autoluwer gemaakt kan worden, dan is er geen sterke voorkeur voor de manier waarop. Meer ruimte creëren voor fietsen en wandelen wordt daarbij wel als meest kansrijk bestempeld. Geluid speelt niet zozeer een rol. De meerderheid van de inwoners geeft bij herinrichting van het centrum de voorkeur aan het behouden van het straatbeeld met de klinkers, ondanks het verkeersgeluid dat dit veroorzaakt. Een groot deel van inwoners staat ook open voor alternatieve bestratingstypes (streetprint of geluidsarme klinkers), waarbij minder verkeersgeluid veroorzaakt wordt. Bovenstaande sluit aan bij de in de geluidkaarten berekende belasting.

7.2 Zienswijzen

Het ontwerp Actieplan Geluid is van woensdag 10 juli 2024 tot en met dinsdag 20 augustus 2024 ter inzage gelegd. Er zijn geen zienswijzen ingediend ten aanzien van het actieplan.

Bijlage 1 Begrippen en definities

Begrip/afkorting	Omschrijving
Actieplan	Verplichting die voortkomt uit de Europese richtlijn omgevingslawaai; de gemeente geeft in het actieplan aan welke acties (maatregelen) zij zal treffen om de geluidbelasting te reduceren
Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	Wetstekst waarin regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring zijn opgenomen. Het Bkl geldt voor het Rijk en decentrale overheden.
CNOSSOS	Europese rekenmethode voor omgevingsgeluid die ten grondslag ligt aan de geluidbelastingskaarten voor 2021, aangeleverd bij de Europese Unie.
Dosis-effectrelatie	Samenhang tussen de hoogte van de geluidbelasting en de (statistische) mate van ondervonden ernstige hinder, ernstige slaapverstoring en ischemische hartziekten.
Europese Richtlijn Omgevingslawaai	De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is een richtlijn, opgesteld door de Europese Commissie, waarmee de EU de verschillende dosismaten voor geluid in de verschillende Europese landen wil harmoniseren; bovendien worden de landen verplicht om over de geluidsbelasting in hun land te rapporteren, en dit ook aan de bevolking openbaar te maken.
Geluidbelastingskaart	Kaart met de geluidcontouren geprojecteerd op een overzichtskaart met de ligging van gebouwen.
Geluidbronsort	Het geheel van geluidbronnen, bestaande uit: gemeentewegen; lokale spoorwegen; waterschapswegen; provinciale wegen; rijkswegen; hoofdspoorwegen; of industrieterreinen.
Geluidgevoelig gebouw	Een gebouw of een gedeelte van een gebouw met een woonfunctie, onderwijsfunctie, gezondheidszorgfunctie met bedgebied of bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied, en nevengebruiksfuncties van het voorgaande (artikel 3.21 uit het Besluit kwaliteit leefomgeving).
Geluidreducerende wegdekverharding	Alternatief voor reguliere wegdekken waarbij minder emissie van geluid plaatsvindt. Een geluidreducerende wegdekverharding reduceert het geluid doorgaans met 2 tot 4 dB en heeft effect op alle motorvoertuigen die over de weg rijden. Geluidreducerende wegdektypes hebben echter vaak civieltechnische nadelen en een kortere levensduur dan conventionele wegdektypes.
Grenswaarde	In het Bkl vastgelegde waarde per geluidbronsort op een geluidgevoelig gebouw. Wanneer er meer geluid is dan de standaardwaarde, mag het bevoegd gezag geluid tot de grenswaarde als aanvaardbaar beoordelen. Het besluit moet dan voldoen aan de eisen uit de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.
L _{den}	Maat voor de geluidbelasting van een etmaal; "den" staat voor day, evening en night; de L _{den} wordt uitgedrukt in de grootte dB (decibel).
L _{night}	Maat voor de geluidbelasting van de nachtperiode (tussen 23:00 uur en 7:00 uur) en wordt uitgedrukt in de grootte dB (decibel).
Omgevingsregeling	Ministeriële regeling bij de Omgevingswet. Hierin staan de meet- en rekenregels die wettelijk zijn voorgeschreven bij het uitvoeren van geluidberekeningen na inwerkingtreding van de Omgevingswet beschreven.
Omgevingswet	Wet die op 1 januari 2024 is ingegaan. De Omgevingswet gaat over de ruimte waarin mensen wonen, werken en ontspannen. De wet voegt oude wetten samen en bevat regels voor wat er buiten te zien, horen en ruiken is.
Plandrempel	Een geluidbelasting (L _{den} en L _{night}) op geluidgevoelige gebouwen. In het actieplan wordt aangegeven wat de plandrempel is en welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken. De plandrempel is een ambitiewaarde, en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd.
Sanering	Sanering van verkeerslawaai betreft het oplossen van al langerbestaande geluidhindersituaties; dat kan bijvoorbeeld door het treffen van verkeersmaatregelen, het toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding, het plaatsen van geluidsschermen, het isoleren van woningen en/of het onttrekken van de woning aan debestemming. Er zijn saneringsprogramma's voor gemeentewegen, provinciale wegen, rijkswegen en spoorwegen.
Standaardwaarde	In het Bkl vastgelegde waarde per geluidbronsort op een geluidgevoelige gebouw, waarbij als wordt voldaan aan de standaardwaarde in principe sprake is van aanvaardbaar geluid.
SRM II	Standaard Rekenmethode II, gedefinieerd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, dat tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet was voorgeschreven bij de uitvoering van een geluidberekening.

Bijlage 2 Participatie geluidactieplan Blaricum

Samenvatting Straatgesprekken onderdeel verkeer en vervoer.

Data straatgesprekken

- 1 november 2023 Bijvanck
- 9 november 2023 Oude Dorp

Uitkomsten straatgesprekken

De meeste mensen zijn voorstander van een autoluw centrum; auto's mogen meer geweerd worden in het centrum. Niet helemaal autovrij, maar zeker autoluw. De snelheid in het centrum is hoog. Het moet onaantrekkelijker worden om hard te rijden. Het centrum moet ingericht worden op maximaal 15 km/h.

Wandelen is nu geen pretje, er is nu weinig ruimte voor voetgangers, ook door fietsers op de stoep. Het is voor fietsers niet prettig fietsen door de drukte en het vele verkeer. Die worden van de weg gedrukt. Meer ruimte voor voetgangers en veiligere wegen voor fietsen is wenselijk. Dit stimuleert mensen ook om te gaan wandelen. Daarnaast kun je niet makkelijk oversteken. Zorg voor meer zebra's. Er kunnen betere busverbindingen komen vanuit de wijk, bijvoorbeeld naar het centrum.

De meerderheid vindt dat er meer plek voor (bak)fietsparkeren moet komen, dit is de toekomst en zo stimuleer je mensen om met de fiets te gaan. Er zijn nu meer parkeerplekken voor de Albert Heijn dan fietsparkeerplekken, dit is de omgekeerde wereld. Parkeren moet wel kunnen in het centrum, maar het moet niet te vol worden. Er is een zorg voor meer parkeerdruk met de vergroting van de AH.

De autoluwe opzet van de wijk Bijvanck is perfect en het is er veilig. Het is fietsvriendelijk ingericht. Er wordt wel hard gereden op de ontsluitingsweg van de wijk, de inrichting kan beter aangepast worden op 30km/h.

Verschillende mensen ervaren geluidsoverlast (ook van drempels). Het parkeren en halen bij de school verloopt slecht. Grote auto's bij scholen van ouders die halen en brengen. Gedrag van bestuurders is gevaarlijk. Aandacht voor schoolzones.

Samenvatting Inloopavond 9 november 2023 BEL kantoor

(Gecombineerd met bijeenkomst voor maatschappelijke BEL-organisaties)

De meeste mensen zijn voorstander van het autoluw maken van het centrum. De meeste mensen geven aan dat het aanpassen van de inrichting, en daarmee het minder aantrekkelijk maken voor auto's, de voorkeur heeft. De optie voor het instellen van eenrichtingsverkeer komt ook meermaals terug. Mogelijk in combinatie met een tijdsvenster. Ook vanuit de ondernemersvereniging komt naar voren dat het verkeer in het centrum overheersend is. Dat zou wel wat minder kunnen. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid van de ondernemers essentieel.

Over het parkeren wordt wisselend gedacht. Er kan volgens de meeste mensen wel wat parkeren verdwijnen uit het centrum, met name rondom het centrale kruispunt bij de Torenlaan, maar er moet ook wel parkeergelegenheid blijven aan de randen. Locaties die hiervoor genoemd worden zijn het parkeerterrein tegenover Bellevue, bijvoorbeeld op een parkeerdek en parkeren op het Oranjewitje. Met de aanpassing van de inrichting en het verminderen van het parkeren kan er meer ruimte komen voor de voetganger met een aantrekkelijker inrichting.

Mensen zijn wisselend positief over de HOV-lijn. Deels zijn mensen sceptisch over hoe veel het gebruikt gaat worden, een groot deel is blij met de komst, zodat er betere verbindingen zijn met Utrecht en Amsterdam. Het is wel van belang dat de bus frequent gaat rijden en dan er ook een nachtverbinding komt (naar Hilversum) voor de jeugd. Een aantal mensen geeft aan dat er een wens blijft voor een treinstation.

Er wordt positief gereageerd op de realisatie van de doorfietsroutes.

Route over de Stroomzijde is een pijnpunt, er fietsen veel kinderen en door de inrichting is het er niet altijd overzichtelijk. Het parkeren van de pakwagens aan de Bergweg tijdens de Blaricumse kermis is niet meer mogelijk sinds de nieuwe inrichting van de weg. De gemeente moet nadenken over een alternatief.

Samenvatting reacties op de website:

31 oktober – 12 november 2023 www.toekomstbelgemeenten.nl/blaricum

Blaricum, en voornamelijk rond het oude dorp, heeft veel smalle straatjes en hierin is het te druk. Blaricum moet dan ook autoluw en veiliger. Hierbij zo veel mogelijk de focus leggen op verbeteringen voor het fietsverkeer en wandelen. Men ziet dan ook graag dat de wegen ingericht worden op langzaam verkeer en dat

er gerichte oplossingen komen voor de veiligheid in het dorp (bijv. minder hoge hagen, autoluw oude dorp, genoeg logische oversteekplaatsen).

Samenvatting eerste analyse enquête verkeersvisie

Als het gaat over het verminderen van de auto in het centrum zijn er meerdere mogelijke denkrichtingen. Over het verplaatsen van parkeren en het creëren van eenrichtingsverkeer zijn meningen duidelijk verdeeld. De denkrichting 'meer ruimte voor fiets/voetganger' heeft de meeste stemmen om iets te veranderen en wordt als meest kansrijk bestempeld om het centrum autoluw te maken. Bij de denkrichting 'verkeersgeluid en bestrating' blijkt dat inwoners gehecht zijn aan de klinkerbestrating, maar dat een groot deel wel kansen ziet in alternatieve bestratingstypen.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1700 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Wim Duisenbergplantsoen 21
6221 SE Maastricht
Postbus 959
6200 AZ Maastricht

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl