

INFORMATIENOTA RAAD BLARICUM

Van	Gemeente Blaricum – College van B&W
Aan	Gemeenteraad
Portefeuillehouder	Baay, M.
Afdeling/team	Ruimtelijke Ontwikkeling
Datum vaststelling B&W	Datum vaststelling college: 1 september 2026
Openbaar?	Ja

Onderwerp

Beleid geluid verkeerslawaaai Blaricum 2026

Kennisnemen van

De voorliggende ontwerp 'Beleidsnota verkeersgeluid Blaricum', die door het college van B&W ter inzage is gelegd.

Aanleiding voorstel

De gemeente Blaricum heeft in 2016 een Nota geluidbeleid vastgesteld. Deze nota bevatte beleidsvoorwaarden voor het beperken van geluidhinder afkomstig van bedrijfsmatige activiteiten, verkeerswegen, evenementen en horeca- en sportinrichtingen.

Op dit moment zijn zowel de werkwijze als de inhoudelijke uitgangspunten van de nota niet langer meer actueel. In 2024 is namelijk de Omgevingswet van kracht geworden. De geluidnormen voor verkeersgeluid uit de Wet geluidhinder (Wgh) zijn door de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervangen door de in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) vermelde standaardwaarden en grenswaarden voor verkeersgeluid. Daarnaast heeft de gemeente onder de Omgevingswet meer lokale vrijheid én verantwoordelijkheid gekregen voor de beheersing van wegverkeerslawaaai. Naast dat het beleid niet meer actueel is, blijkt ook uit praktijkervaring dat actualisatie noodzakelijk is.

Onder de Omgevingswet zijn gemeenten bovendien verplicht een omgevingsplan op te stellen en krijgen zij meer beleidsruimte om eigen keuzes te maken over wat zij aanvaardbaar vinden op het gebied van geluid. Deze keuzes moeten worden gemotiveerd binnen de afwegingsruimte die de Omgevingswet biedt. De gemeente doet dit in haar geluidbeleid.

Relatie tot het Actieplan Geluid 2024-2029

Op 10 december 2024 is voor de gemeente Blaricum het Actieplan Geluid 2024-2029 vastgesteld. Alhoewel dit document zich ook richt op geluid door wegverkeer, is dit verschillend van het voorliggende beleidsstuk.

Het voorliggende beleid is de uitwerking van de wettelijke verplichtingen die de Omgevingswet, door middel van het Bkl (Besluit kwaliteit leefomgeving) geeft bij nieuwe ontwikkelingen. Toetsing aan het beleid bij nieuwe ontwikkelingen is een verplichting. Als er niet aan het beleid kan worden voldaan, is de ontwikkeling niet toegestaan. Het beleid vormt, naast de wetgeving, de (juridische) grens voor de toegestane geluidbelasting.

Het Actieplan Geluid 2024-2026 heeft een hele andere status. Dit is een strategisch document dat zich focust op hoe de gemeente voor een langere periode actie wil ondernemen om (overmatige) geluidbelasting van gemeentewegen aan te pakken. Het is een streven om de lokale geluidssituatie te verbeteren en gaat (vooral) om de bestaande situaties (het beleid niet). De gemeente heeft hiervoor een plandrempel (= de maximale geluidbelasting waar we naar streven) vastgesteld. Voor situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel, wordt bij projecten op het gebied van verkeer en beheer & onderhoud meegenomen hoe de geluidssituatie verbeterd kan worden.

Het Actieplan Geluid en het voorliggende beleid hebben een andere status en uitgangspunten, maar spreken elkaar niet tegen en kunnen naast elkaar bestaan.

Kernboodschap

De omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vecht (OFGV) heeft voor en in samenwerking met de gemeente een nieuwe Nota geluidbeleid opgesteld. De voormalige beleidsnota focuste zich ook op geluid van bedrijfsmatige activiteiten, evenementen en horeca- en sportinrichtingen, dit zal later in het omgevingsplantraject aan de orde komen. De nieuwe beleidsnota focust zich alleen op geluid door wegverkeer. Deze concept beleidsnota is door het college van B&W vrijgegeven voor ter inzagelegging gedurende 6 weken voor inspraak.

Het nieuwe geluidbeleid beschrijft de beleidsvoorwaarden voor de toetsing en de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het geluid bij:

- het toelaten van een geluidgevoelig gebouw nabij een weg;
- de aanleg of wijziging van wegen waarbij sprake is van een toename van het geluid bij geluidgevoelige gebouwen.

Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk beleidsluw over te gaan. Sommige keuzes moeten gemaakt worden vanwege de nieuwe verantwoordelijkheden van de gemeente, maar ze borduren voort op de manier waarop het onder de Wet geluidhinder geregeld was. Onderstaande de belangrijkste keuzes die in het beleid gemaakt zijn:

- Het geluidbeleid geldt ook voor wegen van 30 km/h, omdat daar ook veel geluidhinder ervaren kan worden. Voorheen gold het beleid alleen bij wegen van 50 km/h of meer;
- Het geluidbeleid gaat uit van standaardwaarden per geluidsbron. Zo lang de standaardwaarde niet wordt overschreden wordt de geluidssituatie aanvaardbaar geacht. De standaardwaarden worden overgenomen uit het Bkl. Dit komt overeen met hoe het voorheen geregeld was (Zie onderstaande tabel);
- Net als in voorgaand geluidbeleid, kan afgeweken worden van de standaardwaarde (tot de plangrenswaarde) onder de volgende voorwaarden: Minimaal één geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte en geluidluwe ruimte/slaapkamer op de 1^e verdieping realiseren. Nieuw is dat er een afwegingskader in het beleid is opgenomen met alternatieve maatregelen om hier flexibel mee om te gaan;
- In sommige situaties kan het erg moeilijk zijn om op een bepaalde locatie een geluidgevoelig gebouw toe te voegen. In die gevallen kan vaak niet voldaan worden aan de beleidsvoorwaarden voor een geluidluwe gevel, geluidluwe buitenruimte en woningindeling. Bij bepaalde woningtypen, zoals eenzijdige georiënteerde appartementen, tweezijdige georiënteerde hoekappartementen, vervangende nieuwbouw, getransformeerde gebouwen (van niet geluidgevoelig naar geluidgevoelig gebouw) en mantelzorgwoningen, is het daarom

toegestaan om 5 dB meer geluidbelasting (ten opzichte van de standaardwaarde) te hebben op de geluidluwe gevel of buitenruimte. Dit wordt aanvaardbaar geacht. Wel moet eerst onderzocht worden of maatregelen toepasbaar zijn volgens het schema in bijlage 5 het beleid;

- De gemeente stelt een plangrenswaarde van 68 dB op, waarboven we geluid niet toestaan op nieuwe geluidgevoelige objecten. Dit komt overeen met de aanpak onder de wet geluidhinder. Het Bkl stelt een grenswaarde van 70 dB voor. Dit is ook de wettelijke grenswaarde waarbij bij een hogere geluidsbelasting dan 70 dB sanering moet plaatsvinden. Om te voorkomen dat de wettelijke grenswaarde uit het Bkl (70 dB) binnen afzienbare tijd wordt overschreden door bijvoorbeeld een stijging in het aantal verkeersbewegingen, en sanering nodig is, stelt de gemeente een plangrenswaarde van 68 dB vast;

Geluidbronsorten	Standaardwaarde	Plangrenswaarde
Rijkswegen en provinciale wegen*	50 Lden	60 dB Lden
Gemeentewegen en waterschapswegen	53 Lden	68 dB Lden
Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen	55 Lden	65 dB Lden

* De standaard- en grenswaarden voor rijkswegen zijn strenger, dit heeft o.a. te maken met de eigenschappen van het geluid van deze wegen en de mogelijkheden tot het toepassen van (bron)maatregelen.

- Gecumuleerd geluid (= totaal van geluid uit verschillende bronnen) mag een maximaal 3 dB hogere geluidbelasting hebben dan de bron met de hoogst berekende geluidsbelasting;
- Een stijging van de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB door wegverkeer, veroorzaakt door toename van de verkeersintensiteit op een weg vanwege bepaalde nieuwe ontwikkelingen, is toegestaan als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, zoals o.a. dat er geen geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen en het geluid niet hoger is dan de plangrenswaarde. Deze voorwaarden worden opgenomen in de regels van het omgevingsplan. Dit is een verplichting vanuit het Bkl;
- De eisen aan het geluidrapport bij een omgevingsvergunning zijn geactualiseerd aan de hand van verplichtingen uit het Bkl.

De keuzes die de gemeente in het geluidbeleid maakt, zullen worden verwerkt in de regels van het omgevingsplan van de gemeente.

Consequenties

Nieuwe projecten moeten worden getoetst aan dit geactualiseerde beleid. Daarmee kan de beoordeling op onderdelen afwijken van eerdere besluiten voor (andere) projecten, omdat de beleidskeuzes zijn aangescherpt en geactualiseerd. Echter, het beleid bevat geen ingrijpende aanpassingen, maar brengt de bestaande uitgangspunten in lijn met actuele inzichten en wettelijke kaders en voegt waar nodig nieuwe uitgangspunten toe. Het bestaande beleid is hiervoor zoveel mogelijk als uitgangspunt genomen. Juist door deze actualisatie kan een zorgvuldige, consistente en beter onderbouwde beoordeling plaatsvinden of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat

Communicatie

Het stuk zal ter inzage worden gelegd volgens de wettelijke vereisten. Daarnaast ontvangen de raadsleden in september een presentatie over het omgevingsplan, waarin dit beleid eveneens aan de orde komt. Het beleid bevat geen ingrijpende wijzigingen voor inwoners of ondernemers. Het

betreft vooral een actualisatie en harmonisatie van bestaande beleidsuitgangspunten voor wegverkeer. De praktische gevolgen liggen vooral bij wegbeheerders en uitvoerende partijen, zoals de gemeente.

Gezien de beperkte impact op de dagelijkse situatie van inwoners en ondernemers is aanvullende externe communicatie over dit beleid op dit moment niet noodzakelijk.

Vervolg

Na de ter inzage van de nota geluidbeleid, zullen eventuele zienswijzen verwerkt worden. De definitieve nota zal dan worden vastgesteld door de gemeenteraad. Het definitieve beleid zal vervolgens verwerkt worden in de milieuregels in het omgevingsplan. De wijziging van het omgevingsplan waarin de regels verwerkt worden, zal ook in de gemeenteraad behandeld en vastgesteld worden.

Bijlagen

1. Beleidsnota verkeersgeluid Blaricum