ONS KENMERK	D1013883
INLICHTINGEN BIJ	Annemarie Jansen
TELEFOON	+31889099203
DATUM	28 september 2026
BIJLAGEN	2
ONDERWERP	Artikel 51 inzake geluidonderzoek A9 ten behoeve van energieleverend geluidscherm ter hoogte van de wijk Plan Oost

Geachte VVD-fractie,

Op 24 augustus jl. heeft uw fractie schriftelijke vragen gesteld inzake het geluidonderzoek A9 ten behoeve van een energieleverend geluidscherm ter hoogte van de wijk Plan Oost in het kader van artikel 51 van het Regelement van Orde van de Gemeenteraad van Heiloo.

Hierbij ontvangt u de schriftelijke reactie van het college op deze vragen.

Vraag 1:
Er is gedurende 2 maanden 1969 uren geluid gemeten door bureau Peutz. Het blijkt dat meer dan 1100 uren buiten beschouwing dient te worden gelaten. De conclusie voor Groot Barlaken wordt gebaseerd op 324 uren (=16% van het totaal aantal meeturen). Peutz stelt dat het aantal geschikte uren per dagdeel niet voldoet aan het wettelijk vereiste minimum uit de Omgevingsregeling en dat dat betekent dat de meting als indicatief dient te worden beschouwd.

1a) hoe kunt u toch harde conclusies trekken terwijl de meetresultaten indicatief blijken?

Antwoord:
Er is gedurende de meetperiode continue gemeten en de verkregen uurwaarden zijn ook volledig geanalyseerd conform bijlage IVe van de Omgevingsregeling. Zowel de kwaliteit van de meting als de analyse van de meetgegevens is dus conform wettelijke norm. Het betreft daarmee een meting die voldoet aan alle technische voorwaarden van de eenvoudige methode uit de standaard rekenmethode ‘meet- en rekenmethode geluid wegen’, met uitzondering van de meetduur.

Naast een door meting verkregen jaargemiddelde is in onderhavig onderzoek ook een rekenmodel opgezet conform de rekenmethode. De op basis van de meting verkregen waarden konden hiermee worden geverifieerd. Peutz baseert haar oordeel dus niet alleen op basis van de meting. Het college verwijst ook naar bijlage 1. Adviesbureau Peutz is naar

aanleiding van uw vragen benaderd door het college ten behoeve van de beantwoording van vraag 1 t/m 3. In bijlage 1 vindt u de door Peutz geschreven notitie.
1b) waarom heeft u er niet voor gekozen om het onderzoek zo uit te voeren dat de meetresultaten, gegeven het belang voor bewoners dichtbij de A9, voldoen aan wettelijk vereiste minimum en er een valide en representatief beeld ontstaat?

Antwoord:
De aanvraag voor het geluidonderzoek kwam destijds bij Peutz binnen in de zomer van 2025 en het resultaat was beoogd voor de kerst van datzelfde jaar. Vanwege klimatologische randvoorwaarden wordt een geluidonderzoek bij voorkeur in de herfst of de lente uitgevoerd. Na een eerste analyse bleek het geluidniveau uit de meting aanzienlijk lager dan de berekende waarde. De onderzoekers zijn van mening dat verlenging van de meetduur niet tot significant hogere waarden zou leiden.

In een eerdere beantwoording van raadsvragen (Peutz notitie V1541-4-NO-001) is door Peutz aangegeven dat de meting zou kunnen worden voortgezet, totdat het aantal benodigde uren is bereikt. Gezien het grote aandeel verstoorde uren in het reeds uitgevoerde onderzoek, wordt verwacht dat nog minstens 10 maanden aanvullend gemeten zou moeten worden. Het is zeer onwaarschijnlijk dat het jaargemiddelde geluidniveau gebaseerd op de volledige meting de berekende waarde significant zal overschrijden.

Vraag 2:
Het rapport laat het zg residueel geluid buiten beschouwing. Residueel geluid betreft meetwaarden waarbij kortstondig, dat wil zeggen enkele seconden of minuten, verstoring plaatsvindt door residueel geluid. Het betreft dus piekgeluiden. Voor Groot Barlaken is 1103 uur aan meetwaarden daardoor weggelaten. En bleven 324 uren aan meetwaarden over. Dit geluid kan een verstoring zijn in de wijk zelf. Veel waarschijnlijker is dat de piekgeluiden optrekkende auto’s en motoren zijn op de A9 zelf. Dat is namelijk de kern van de door inwoners van Plan Oost ervaren geluidsoverlast.

2a) Waarom heeft u bij uw besluitvorming de 1100 uur piekmomenten buiten beschouwing gelaten terwijl geluidsoverlast door optrekkende voertuigen juist de kern van het ervaren overlastprobleem is?

Antwoord:
Gezien de relatief grote afstand van de meetlocaties tot de Rijksweg (circa 300 m) hebben geluiden uit de directe omgeving een relatief grote invloed. Daarnaast is door het relatief lage geluidniveau op de meetlocatie ten gevolge van verkeer op de Rijksweg de maximaal toegestane windsnelheid tijdens de meting beperkt. Daarbij komt dat het in de betreffende regio behoorlijk waait. Bovenstaande gegevens zijn de voornaamste redenen voor het grote aandeel niet geschikte meeturen.

In de standaardrekenmethode wordt onderscheid gemaakt tussen residueel geluid en piekgeluid. Voor het bepalen van residueel geluid wordt de L90 of L95-waarde voorgeschreven. Dit residueel geluid heeft geen directe relatie met zogenaamd ‘piekgeluid’.

Piekgeluiden die niet voortkomen uit het verkeer van de Rijksweg verstoren een meting gedurende een korte tijd en dienen handmatig uit de meting te worden verwijderd. Er is in onze analyse niet specifiek naar piekgeluiden uit verkeer gekeken. Uit bestudering van de meetresultaten bleek piekgeluid voornamelijk voort te komen uit vogelgeluiden op korte afstand (in tegenstelling tot motorgeluid op grote afstand). Er is vervolgens in de analyse een criterium bepaald, om kortdurende pieken van een dergelijke grootte automatisch uit de meting te verwijderen. Het is niet uit te sluiten dat hierbij ook piekwaarden ten gevolge van motorgeluiden zijn verwijderd. Wel is zeker dat ook het stoorgeluid onder het gehanteerde criterium in de analyse is meegenomen en heeft bijgedragen aan het jaargemiddelde geluidniveau. Kortdurende verhoging kan wel tot hinder leiden, maar levert geen relevantie verhoging op van het jaargemiddelde geluidniveau Lden.

2b) Wat zou de gemiddelde gemeten geluidswaarde zijn geweest indien die piekbelasting (optrekkende auto's en motoren op de A9) wel was meegenomen?

Antwoord:
Indien aanvullend piekwaarden ten gevolge van verkeer op de Rijksweg zouden worden toegevoegd, dan wordt het jaargemiddelde geluidniveau op basis van een meting hoger. Op basis van ervaring verwachten de onderzoekers dat het toevoegen van relatief kortdurende, tijdelijke piekwaarden niet zal leiden tot een significant hoger jaargemiddelde geluidniveau.

Vraag 3:
De World Health Organization (WHO) hanteert ter voorkoming van gezondheidsschade voor geluid van wegverkeer een advieswaarde voor Lden van 53 dB. Bij de advieswaarde van 53 dB voor Lden gaat de WHO al uit 10% ernstige hinder. De gemeten waarden van 58 dB Lden bij Groot Barlaken is significant hoger dan de advieswaarde van 53 dB. Recent is het Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 7 juli 2026 tot eerste vaststelling van de geluidproductieplafonds voor de provinciale wegen van Noord-Holland ter inzage gelegd. Doel is om tot een verlaging van de geluidsproductieplafonds te komen. Dreigt een weg meer geluid te produceren, dan neemt de provincie maatregelen, zoals stiller asfalt, snelheidsverlaging of een geluidsscherm.

Nu dat de WHO advieswaarde duidelijk lager is dan de gemeten waarde en de provincie NH beleid voert ter reductie van geluidsoverlast, hoe kan het dan dat het college en de Regiegroep de onderzoekresultaten van bureau Peutz niet kritischer beschouwt op de manco's uit vragen 1 en 2 en overgaat tot aanvullend onderzoek?

Antwoord:
Op dit moment bestaan er geen geluidproductieplafonds voor provinciale wegen in de provincie Noord-Holland. Het voornemen is om hiervoor per 1 januari 2027 waarden in te stellen. Het ontwerpbesluit van 7 juli is een eerste aanzet hiertoe. De grenswaarden wijken echter niet af van de huidige regelgeving. Ook wordt met het introduceren van de GPP's dezelfde systematiek geïntroduceerd die sinds 2012 al voor Rijkswegen geldt. Overigens, staan deze grenswaarden los van de advieswaarden van de WHO.

De WHO-advieswaarden maken geen onderdeel uit van de wettelijke norm in Nederland en zijn derhalve niet van toepassing op de huidige situatie. Hierboven is bovendien uiteengezet dat de door de provincie in het ontwerpbesluit voorgestelde normen voor provinciale wegen hetzelfde zijn als de wettelijk geldende normen voor Rijkswegen. Het college ziet hierin geen

reden om de onderzoeksresultaten van Peutz nader te beschouwen en over te gaan op aanvullend onderzoek.

Vraag 4:
De RIB van 19 februari jl geeft aan dat mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de Boekelermeer genoemd worden als aanleiding om een verkenning naar een zonnegeluidscherm opnieuw te starten.

4a) Uit welk onderzoek blijkt dat de geluidsproductie bij een mogelijk uitbreiding van Boekelermeer hoger zou zijn dan de huidige geluidsproductie van de A9?

Antwoord:
Er is ons geen onderzoek bekend waaruit dit blijkt.

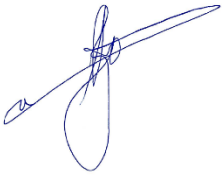
4b) Het beeld ontstaat dat er een uitruil plaats zou kunnen gaan vinden waarbij Heiloo een geluidswal krijgt langs de A9 en de provincie plannen kan uitwerken voor een uitbreiding van de Boekelermeer in de hoek ten oosten van A9/ ten noorden van Kanaalweg. Klopt deze veronderstelling?

Antwoord:
Van een uitruil is niet gesproken in het gesprek van de Regieroute. In bijlage 2 vindt u het verslag van dit gesprek, eerder al met de gemeenteraad gedeeld als bijlage 5 bij de door u aangehaalde RIB van 19 feb 2026.

Vraag 5:
Klopt de aanname dat verdere ontwikkeling van de energieleverende geluidswal ter hoogte van de wijk Ypestein via het programma OER doorgaan. Zo ja, wat is de planning? Zo neen, waarom niet?

Antwoord:
De ontwikkeling van zonnepanelen tegen de geluidswal ter hoogte van de wijk Ypestein is gaande. Meer informatie is te vinden via de projectwebsite van de Energieroute Noord-Holland.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo





A. Babaoğlu
secretaris

M. ten Bruggencate
burgemeester

Bijlagen
1. Notitie Peutz V 1541-6-NO-002
2. Verslag BO Regieroute RES Heiloo d.d. 23 jan. 2026