

## Beleidsregels Geluidbeleid Goede ruimtelijke Ordening 2020 Molenlanden

Het college van Molenlanden besluit Beleidsregels en handreiking "Geluidbeleid goede ruimtelijke ordening gemeente Molenlanden 2020" vast te stellen.

### 1. Inleiding

Langs veel wegen en spoorlijnen liggen wettelijke geluidzones. Ook rond (zogenaamde gezoneerde) industrieterreinen ligt een wettelijke geluidzone. Voor nieuwe woningen en andere geluidgevoelige gebouwen binnen zo'n zone, mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de zogenaamde 'ten hoogst toelaatbare geluidbelasting' (voorkeursgrenswaarde) uit de Wet geluidhinder. Onder voorwaarden kan besloten worden om een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde vast te stellen: een hogere waarde.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om binnen de grenzen van hun gemeente een hogere waarde vast te stellen. De gemeente kan zowel de verzoeker, de beoordelaar als de vaststeller van hogere waarden zijn. Vaak zal echter een initiatiefnemer van een ruimtelijk plan de verzoeker zijn. Voor een uniforme beoordeling van verzoeken en motivering van besluiten heeft de gemeente een beleid opgesteld. Hiermee wordt de rechtszekerheid voor burgers en bedrijven gewaarborgd.

Tegelijkertijd willen burgemeester en wethouders inspelen op jurisprudentie over de beoordeling van de geluidbelasting door niet gezoneerde bronnen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer het verkeer op 30 km per uur wegen en de scheepvaart over (drukke) vaarwegen. 30 km per uur wegen zijn niet gezoneerd op grond van de Wet geluidhinder en zijn daardoor formeel uitgesloten van toetsing aan de grenswaarden. De gedachte hierachter was dat de combinatie van verkeersintensiteit en snelheid niet zou leiden tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. In de praktijk blijkt dat vooral bij wijkontsluitingswegen met een relatief korte afstand tussen de woningen en de weg nog regelmatig een geluidbelasting optreedt tot boven de voor gezoneerde wegen geldende voorkeursgrenswaarde. Langs (drukke) vaarwegen blijkt in de praktijk ook regelmatig geluidoverlast op te treden.

Op grond van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden beoordeeld of de geluidbelasting van deze niet gezoneerde bronnen toelaatbaar is. Dit om de afweging te kunnen maken of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, buiten en binnen de woning.

In deze beleidsnota leggen burgemeester en wethouders vast hoe ze omgaan met de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen en hoe ze de afweging maken of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Deze worden op een zelfde wijze getoetst. Het beleid behelst het beheersen van geluidhinder bij toekomstige ontwikkelingen.

Daar waar in de tekst maatregelen worden beschreven ten behoeve van een hogere waarde wordt ook het aantonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening bedoeld.

#### 1.1 Leeswijzer

Om een leesbare beleidsnota te maken is gekozen voor een opbouw waarbij eerst het wettelijk kader wordt besproken, vervolgens de uitgangspunten van het beleid waarna de uitwerking volgt. In bijlage 1 zijn de belangrijkste begrippen beschreven en in de overige bijlagen wordt uitgebreid ingegaan op het wettelijke kader en de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Daarnaast is een aparte handreiking opgesteld waarin onder meer een aantal cases is uitgewerkt om de toepassing van het beleid te verduidelijken.

## 2 Wettelijk kader

### 2.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit waarvoor een hogere waarde noodzakelijk is, zoals bijvoorbeeld een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied dat binnen de wettelijke onderzoekszone van weg, spoor of industriegebied ligt, moet getoetst worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (tabel 1). In bijlage 4 wordt hiervan een uitgebreid overzicht gegeven.

**Tabel 1. Voorkeursgrenswaarden en grenswaarden voor het binnenniveau**

Geluidbron	Voorkeursgrenswaarde	Binnenniveau <sup>1</sup> ( <i>Dit is het binnenniveau in verblijfsruimten van woningen. Voor andere geluidgevoelige ruimten zoals klaslokalen of medische onderzoeksruimten geldt over het algemeen een 5 dB strengere eis. De normen aan het binnenniveau van geluidgevoelige ruimten zijn opgenomen in artikel 3.1 van het Bouwbesluit 2012.</i> )
Weg	Lden 48 dB	33 dB
Industrieterrein	Letmaal 50 dB(A)	35 dB(A)
Spoorweg	Lden 55 dB	33 dB

Met de toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat, zowel buiten als binnen de woning. Vanaf 1 november 2014 kan ook in het kader van een afwijking van het bestemmingsplan een hogere grenswaarde procedure noodzakelijk zijn. Dit geldt alleen bij tijdelijke afwijkingen van het bestemmingsplan.

Wanneer niet aan de voorkeursgrenswaarden voldaan kan worden, kan een hogere waarde worden vastgesteld. Het vaststellen van een hogere waarde gebeurt op grond van de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder zijn bepalingen opgenomen waaraan een dergelijk besluit moet voldoen en welke relevante gegevens moeten zijn onderzocht en overwogen voorafgaand aan het vaststellen van een hogere waarde. In bijlage 2 is een uitleg over de Wet geluidhinder opgenomen met betrekking tot de procedure en bepalingen hiervoor. In bijlage 3 is een checklist opgenomen waarin de voorwaarden aan een verzoek voor een hogere waarde zijn opgenomen.

Vanuit de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit 2012 zijn voor scheepvaartlawaai geen normen voorgeschreven. In dit beleid is vastgelegd dat de hinderlijkheid van scheepvaartlawaai gelijk dient te worden beoordeeld als railverkeer (zie 3.3 en 3.5).

Voor de beoordeling van de geluidbelasting wordt gebruik gemaakt van de classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in een milieukwaliteitsmaat volgens de methode Miedema. Hierin wordt de geluidbelasting geclassificeerd en beoordeeld op basis van klassen van 5 dB. Voor wegverkeer wordt in de methode Miedema geen correctie ex artikel 110g Wgh toegepast. Tabel 2 geeft een indicatie van de beleving van geluidwaarden. In tabel 3 wordt in aanvulling hierop een indicatie voor de beleving van lagere geluidwaarden dan 50 dB weergegeven.

**Tabel 2. Lden classificering milieukwaliteit conform methode Miedema.**

Geluidklasse	Beoordeling
< 50 dB	Goed
50 - 55 dB	Redelijk
55 - 60 dB	Matig
60 - 65 dB	Tamelijk slecht
65 - 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

**Tabel 3. Indicatie voor de beleving van lagere geluidwaarden.**

Kwantitatief	Perceptie
30 dB	Zeer stil
40 dB	Stil
43 dB	Rustig
48 dB	Hoorbaar

## 2.2 Maatregelen

### Algemeen

Indien bij een nieuwe ontwikkeling de voorkeursgrenswaarde bij een geluidgevoelige bestemming wordt overschreden, moet worden onderzocht of maatregelen mogelijk zijn die de geluidbelasting kunnen reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. Als het een gezoneerde geluidbron (industrielawaai, railverkeer, maar in praktijk voornamelijk wegverkeer) betreft, moet onderzoek gebeuren op grond van de Wet geluidhinder. Voor de geluidrelevante 30 km per uur wegen en scheepvaartlawaai volgt de noodzaak voor dit onderzoek uit jurisprudentie.

Er zijn veel verschillende maatregelen mogelijk, de Wet geluidhinder heeft daarbij een voorkeursvolgorde aangegeven, namelijk:

1. bronmaatregelen,
2. maatregelen in de overdracht,
3. maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen zijn het toepassen van een 'stil type' asfalt als wegdek in plaats van gewoon asfalt of het aanbrengen van geluiddempers op de spoorrails. Het plaatsen van een geluidscherm is een maatregel in de overdracht van het geluid. Maatregelen bij de ontvanger hebben betrekking op de geluisolatie van de geluidgevoelige bestemming.

Het is niet altijd nodig of mogelijk maatregelen te treffen. Op grond van de volgende twee in de Wet geluidhinder opgenomen criteria kan van het treffen van maatregelen worden afgezien:

- Maatregelen zijn onvoldoende doeltreffend om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde.
- Maatregelen ondervinden ernstige bezwaren van: stedenbouwkundige, verkeerskundige of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Ernstige bezwaren van stedenbouwkundige of landschappelijke aard hebben te maken met de inrichting van een gebied. Hierbij is een afweging gemaakt of bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidscherm op een bepaalde locatie wel past in de woonomgeving. Bezwaren van verkeerskundige of vervoerskundige aard hebben betrekking op de onmogelijkheid om verkeersstromen via een andere route te laten lopen of het niet kunnen plaatsen van een geluidscherm nabij een kruising of spoorovergang. Dit laatste kan leiden tot onoverzichtelijke situaties die gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Onder landschappelijke bezwaren vallen meestal ongewenste beperkingen van het uitzicht / of de waarde van het gebied. De financiële bezwaren worden hieronder en in paragraaf 3.2 verder uitgewerkt.

#### *Gemotiveerd afwijken en objectief onderzoek naar maatregelen*

Bezwaren van financiële aard steunen op de afweging tussen de kosten voor geluidreducerende maatregelen en de afname van de geluidbelasting. Als de kosten hoog zijn maar de geluidbelasting bij de geluidgevoelige bestemmingen nauwelijks wordt gereduceerd, kunnen de maatregelen op financiële bezwaren stuiten. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om deze criteria te beoordelen. De (financiële) doelmatigheid van maatregelen dient objectief te worden beschreven en beoordeeld. Indien afgeweken wordt van het onderhavige beleid dient dit nog nauwkeuriger te worden gedaan. Bijvoorbeeld bij het niet kunnen realiseren van geluidluwe gevels / buitenruimten.

Voor rijkswegen en spoorwegen dient gebruik te worden gemaakt van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (zie begrippenlijst).

### **2.3 Cumulatieve geluidbelasting**

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet tevens de cumulatieve geluidbelasting worden beoordeeld door burgemeester en wethouders. Van cumulatie is sprake als een geluidgevoelige bestemming door meerdere geluidbronnen wordt belast, bijvoorbeeld door meerdere wegen en/of zowel door weg-, rail-, als door industrielawaai. Bij die berekening worden alleen die bronnen in de beoordeling betrokken, waarvan de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt.

Voor de cumulatieve geluidbelasting (alle geluidbronnen opgeteld) gelden vanuit de Wet geluidhinder geen grenswaarden.

### **2.4 Toetsing Bouwbesluit 2012**

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan dit gevolgen hebben voor het geluidniveau binnen de woning. De grenswaarde voor het geluidniveau binnen de woning bedraagt 33 dB voor wegen en railverkeer en 35 dB(A) voor industrielawaai (zie ook tabel 1). Op grond van bepalingen in het Bouwbesluit 2012 wordt het binnenniveau van onder andere woningen gewaarborgd.

Voor geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld, gelden bepalingen opgenomen in artikel 3.3, lid 1 t/m 5 van het Bouwbesluit 2012.

Het geluid van 30 km wegen is niet meer aan het Bouwbesluit 2012 gekoppeld. De karakteristieke geluidwering wordt nu volledig gekoppeld aan de vastgestelde hogere waarde. Bij een vastgesteld hogere waarde van bijvoorbeeld 59 dB voor een gemeentelijke weg (= 64 dB (exclusief aftrek)) moet de karakteristieke geluidwering :  $64 - 33 = 31$  dB zijn.

## 2.5 Registratie bij Kadaster

Het Kadaster registreert vastgestelde hogere waarden. Indien het college een besluit heeft genomen tot vaststelling van een hogere waarde, zal deze hogere waarde moeten worden geregistreerd bij het Kadaster. De gemeente is verantwoordelijk voor het correct doorgeven van de hogere waarde ten gevolge van de geluidbron en de adresgegevens van de geluidgevoelige bestemming aan het Kadaster. De gemeente dient deze gegevens zo spoedig mogelijk na nemen van het besluit tot vaststelling van de hogere waarden door te geven aan het Kadaster.

## 3 Gemeentelijk beleid

In dit hoofdstuk wordt het beleid van de Gemeente Molenlanden voor het vaststellen van hogere waarden beschreven. Centraal in het beleid staan de beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting en het onderscheid tussen kleinschalige en grootschalige ontwikkelingen (zie 3.3 en/of begrippenlijst) bij onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen. Verder wordt beschreven hoe omgegaan moet worden met 30 kilometer per uur wegen en scheepvaartlawaaai.

### 3.1 Toepasselijkheid beleid

Dit beleid is van toepassing op het vaststellen van een hogere waarde zoals bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder. Daarnaast is dit beleid van toepassing op situaties waarbij sprake is van de voorbereiding van een ruimtelijk plan waarin nieuwe geluidgevoelige bestemmingen geprojecteerd worden aan 30 kilometer per uur wegen en/of vaarwegen.

Het beleid dient ook als richtlijn te worden toegepast bij de realisatie van woningen, die volgens een (globaal) bestemmingsplan wel al zijn toegestaan. Bij de vaststelling van dat bestemmingsplan is nog niet duidelijk hoe de geluidgevoelige bestemmingen exact gebouwd worden. Toetsing aan het beleid op woningniveau is nog niet of onvoldoende mogelijk. Bij dergelijke plannen dient zoveel als mogelijk te worden aangesloten bij dit beleid waar het gaat om de aanwezigheid van geluidluwe gevels en buitenruimtes. Belangrijk hierbij is dat wel in het (globale) bestemmingsplan wordt voorgeschreven dat bij de realisatie van geluidgevoelige bestemming zoals, woningen, alsnog moet worden aangetoond dat aan de Wet geluidhinder en het geluidbeleid goede ruimtelijke ordening voldaan wordt.

In de volgende situaties is het beleid niet van toepassing maar kan het als richtlijn worden gebruikt.

- De ontwikkeling van andere geluidgevoelige bestemmingen dan woningen, zoals scholen en ziekenhuizen.
- De reconstructie van een bestaande weg of spoorweg.
- De aanleg van een nieuwe weg of spoorweg.

### 3.2 Onderzoeksverplichtingen

Alvorens een hogere waarde kan worden vastgesteld en/of kan worden aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, moet aan een aantal onderzoeksverplichtingen voldaan zijn.

#### **Akoestisch onderzoek**

Een akoestisch onderzoek ligt ten grondslag aan het verzoek om een hogere waarde vast te stellen en/of is noodzakelijk om aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het akoestisch onderzoek worden de geluidbelastingen ten gevolge van alle relevante geluidbronnen meegenomen, dus zowel wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai, scheepvaartlawaaai als industriellawaai wanneer daar sprake van is. Daarbij dient ook het geluid van 30 kilometer per uur wegen te worden meegenomen boven de 53 dB (exclusief aftrek), geluid vanwege de scheepvaart boven de 55 dB en industriellawaai van eventuele individuele bedrijven (indien relevant) (*Dit kan per bedrijf / situatie verschillen en moet op basis van vergunnings- / maatwerkvoorschriften, de normen uit het Activiteitenbesluit of op basis van de milieucategorie worden vastgesteld.*)

#### **Geluidbelasting vanwege weg- of railverkeerslawaaai**

Geluidbelasting in Lden op een locatie over alle perioden van 07.00–19.00 uur, van 19.00–23.00 uur en van 23.00–07.00 uur van een jaar.

#### **Geluidbelasting vanwege industrie.**

Etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB(A) op een locatie, veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein of door een individueel bedrijf (of eventueel niet gezoneerd bedrijventerrein).

### **Geluidbelasting vanwege scheepvaartlawaai**

Voor scheepvaart zijn (nog) geen wettelijke normen of reken- en meetmethodiek ontwikkeld en vastgelegd.

Voor de verdere toetsing aan dit beleid dient de hinderlijkheid van scheepvaartlawaai gelijk te worden beoordeeld als railverkeer. Dit omdat het wat betreft beleving het meest overeenkomt met passages van railverkeer. Dit sluit bovendien aan bij de systematiek die adviesbureau DGMR hanteert in het programma Geomilieu Analyst. Dit wil zeggen dat voor scheepvaartlawaai dezelfde normering wordt gehanteerd van 55 dB Lden. De berekeningsmethodiek om dit te berekenen wordt met dit beleid niet vastgesteld.

### **Cumulatieve geluidbelasting**

In het akoestisch onderzoek moet ook de cumulatieve geluidbelasting worden meegenomen in de beoordeling. In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is in de bijlage de berekeningsmethode opgenomen voor de cumulatieve geluidbelasting: LCUM

Een geluidbron wordt alleen meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidbelasting indien de geluidbelasting door deze bron boven de voorkeursgrenswaarde voor deze bron ligt. Daarnaast dient ook het geluid van 30 kilometer per uur wegen boven de 53 dB (exclusief aftrek) en scheepvaart te worden meegenomen. Bij voorkeur dient het geluid van individuele bedrijven welke niet gelegen zijn op een gezondeer industrieterrein ook te worden meegenomen of in ieder geval dient goed onderbouwd te zijn (geluidtechnisch) waarom deze geen rol spelen.

Voor het onderdeel wegverkeer wordt hierbij uitgegaan van de situatie exclusief de aftrek voor het in de toekomst stiller worden van het wegverkeer (dit is een correctie van de geluidbelasting voor wegverkeerslawaai met 2 tot 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder).

Bij de toetsing aan de grenswaarden binnen de geluidgevoelige bestemming op grond van het ouwbesluit 2012 wordt ook uitgegaan van deze cumulatieve geluidbelasting exclusief aftrek, conform artikel 110g Wet geluidhinder.

Bij het vaststellen van de cumulatieve geluidbelasting in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting voor wegverkeer daarom exclusief aftrek bepaald.

Voor wegverkeer geldt onderhavig beleid vanaf een gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek. Voor railverkeerslawaai, scheepvaartlawaai en industriellawaai is geen sprake van een correctie zoals bij wegverkeer. Voor deze geluidbronnen geldt dus het beleid vanaf de voorkeursgrenswaarde, zoals weergegeven in bijlage 4, waarbij voor scheepvaartlawaai wordt aangesloten bij de grenswaarde voor railverkeerslawaai.

Bij de berekening van de cumulatieve geluidbelasting wordt de geluidbelasting boven de 53 dB exclusief de correctie ex artikel 110g Wgh ten gevolge van de relevante wegen waar een snelheidsregime van 30 kilometer per uur heerst ook meegenomen.

### **Nota bene:**

Bij het vaststellen van hogere waarden voor wegverkeerslawaai wordt wel rekening gehouden met het stiller worden van het wegverkeer. Dit betekent dus dat hiervoor de geluidbelasting inclusief aftrek wordt bepaald.

### **Gekozen inrichting**

Wanneer sprake is van nieuwbouw van meer dan 10 woningen moet bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde gemotiveerd worden waarom voor de betreffende inrichting van het plangebied gekozen is. In deze motivatie moet aangegeven worden waarom een andere indeling niet tot een akoestisch gunstigere situatie zou leiden, of waarom een andere inrichting tot bezwaren van stedenbouwkundige aard zou leiden.

### **Onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen**

In kleinschalige ontwikkelingssituaties (< 10 woningen) zal het treffen van geluidreducerende maatregelen doorgaans op ernstige bezwaren stuiten. Het betreft vaak binnenstedelijke situaties waarbij het plaatsen van een geluidscherm niet mogelijk is of op stedenbouwkundige bezwaren stuit. Het aanbrengen van een 'stil type' asfalt is vaak financieel niet haalbaar en kan bij kruispunten door wringend verkeer dermate snel slijten dat de beheerskosten hoog zijn. Dit betekent dat in deze gevallen onderzoek naar geluidreducerende maatregelen niet noodzakelijk is.

In grootschalige ontwikkelingssituaties (> 10 woningen) is het vanuit het onderhavig beleid verplicht om het milieuaspect geluid vroeg in de ontwikkelingsplannen te betrekken en mogelijke stedenbouwkundige oplossingen en bronmaatregelen te integreren in het ontwikkelingsplan. Tevens zijn geluidreducerende maatregelen bij grootschalige ontwikkelingen financieel eerder haalbaar dan bij kleinschalige ontwikkelingen.

Bij grootschalige ontwikkelingen waarbij de in dit beleid genoemde grenswaarden worden overschreden dient daarom onderzoek naar bron- en/of overdrachtsmaatregelen plaats te vinden.

Voor rijkswegen en spoorwegen dient gebruik te worden gemaakt van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (zie begrippenlijst).

Bij niet rijkswegen (lokale gemeentelijke, provinciale en waterschapswegen) dient op een vergelijkbare objectieve wijze de (financiële) doelmatigheid van maatregelen te worden beschreven en te worden beoordeeld. Er dient ook gebruik gemaakt te worden van een zelfde beoordelingssysteem als voor rijkswegen en spoorwegen, dat werkt met reductiepunten en maatregelenpunten. Gebruik kan worden gemaakt van de internettool <https://swung2dmc.anteagroup.nl>. Een andere tool kan ook worden gebruikt, indien de reductiepunten en maatregelenpunten maar op dezelfde wijze worden berekend. Afwijking van deze beoordelingswijze kan, indien dit voldoende wordt beargumenteerd en goedgekeurd door de gemeente.

### **3.3 Proces vaststellen van een hogere waarde en / of aantonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening**

Indien bij een nieuwe ontwikkeling de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van een van de genoemde geluidbronnen bij een geluidgevoelige bestemming wordt overschreden, zal aan dit onderhavige beleid moeten worden getoetst. De volgende aspecten dienen dan meegenomen te worden:

#### **Beoordeling cumulatieve geluidbelasting**

Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt akoestische onderzoeken ten eerste op basis van de cumulatieve geluidbelasting.

#### **Afweging van maatregelen**

Vervolgens wordt beoordeeld of er afdoende onderzoek is gedaan naar maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

Wanneer er sprake is van nieuwbouw van 10 of meer woningen (grootschalige ontwikkeling) wordt beoordeeld of de gekozen planinrichting afdoende gemotiveerd is. Bij grootschalige ontwikkelingen wordt daarnaast beoordeeld of afdoende onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen heeft plaatsgevonden.

#### **Afweging woon- en leefklimaat**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de benodigde hogere waarde(n) vast, indien is aangetoond dat geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of uitvoering daarvan op ernstige bewaren stuit en zij de kwaliteit van de woon- en leefomgeving acceptabel acht. Een combinatie van maatregelen om de geluidbelasting ten dele te reduceren en alsnog het vaststellen van een hogere waarde is daarbij ook mogelijk.

De kwaliteit van de woon- en leefomgeving is acceptabel als er een geluidluwe gevel én een geluidluwe buitenruimte aanwezig is. Indien een geluidluwe gevel niet mogelijk is dient dit te worden gemotiveerd. Dit betekent dat dan ook bij nieuwbouw van minder dan 10 woningen alsnog een onderzoek naar bron- en/of overdrachtmaatregelen en/of een betere planinrichting dient plaats te vinden. Er is sprake van een geluidluwe gevel en buitenruimte als de geluidbelasting gelijk of lager is dan:

- 53 dB door gecumuleerde wegen (exclusief aftrek) en 50 dB door gecumuleerde wegen (exclusief aftrek) met snelheid boven de 70 kilometer per uur.
- 55 dB door railverkeer en scheepvaart.
- 50 dB(A) door industrie.

Als aanvullende eis geldt dat huizen met tuinen moeten kunnen beschikken over een geluidluw gedeelte in de achter- of zijtuin, omdat in de achter- of zijtuin lawaai vanwege wegen, spoorwegen, scheepvaart en industrie tot hinder kan leiden.

Ten aanzien van de afmetingen voor de geluidluwe buitenruimte worden de volgende minimale afmetingen aangehouden:

### Tuinen

Woningen met een tuin moeten een geluidluwe (of een deel daarvan) tuin hebben van minimaal 20 m<sup>2</sup>.

### Balkons

Voor appartementen zonder tuin wordt aangesloten op het Bouwbesluit 2012 waar in Artikel 4.34 een omschrijving van de buitenruimte is opgenomen. (Het betreft hier bijvoorbeeld een balkon of loggia.)

1. Een woonfunctie heeft een rechtstreeks vanuit de woning bereikbare buitenruimte met per woonfunctie een vloeroppervlakte van ten minste 4 m<sup>2</sup> en een breedte van ten minste 1,3 meter. De buitenruimte mag geen gemeenschappelijke verkeersruimte zijn.
2. De buitenruimte mag gemeenschappelijk zijn, indien de vloeroppervlakte aan verblijfsgebied van de woonfunctie niet meer dan 30 m<sup>2</sup> bedraagt. Tevens dient de gemeenschappelijke buitenruimte ten minste 1 m<sup>2</sup> per woonfunctie te bedragen, met een minimum van 4 m<sup>2</sup>. De buitenruimte is rechtstreeks vanuit de woning bereikbaar of via een gemeenschappelijke ruimte.

Tevens dienen balkons die zijn gelegen aan een geluidbelaste zijde te worden voorzien van een borstwering van ten minste 1,5 meter hoog. Deze dient geheel gesloten te worden uitgevoerd, de toe te passen materialen moeten een massa hebben van ten minste 10 kg/m<sup>2</sup> en naad- en kiervrij aan te sluiten op de aangrenzende constructie. Indien boven het balkon een ander balkon, overstek (met een diepte van meer dan 0,5 meter of galerij is gesitueerd, dan dient de onderzijde te zijn voorzien van akoestisch absorberend materiaal. De absorptiecoëfficiënt dient – wiskundig gemiddeld over de octaafbanden 125 tot en met 2000 Herz – ten minste 0,8 te bedragen. Afwijking van deze maatregelen kan, indien dit voldoende wordt beargumenteerd en goedgekeurd door de gemeente.

Ook al zijn er akoestische maatregelen getroffen aan de buitenruimte (balkons en dergelijke), die zijn gelegen aan een geluidbelaste zijde, dan worden deze niet gezien als geluidluwe buitenruimte.

Bovenstaande eisen gelden niet als de woning en/of het appartement al een eigen geluidluwe buitenruimte (tuin of balkon) heeft, bijvoorbeeld aan de andere zijde van de woning.

Samenvattend zijn er dus 3 mogelijkheden

1. Eigen geluidluwe buitenruimte en een balkon aan geluidbelaste kant.  
Geen maatregelen aan balkon noodzakelijk.
2. Gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte en balkon aan geluidbelaste kant.  
Wel maatregelen aan balkon noodzakelijk.
3. Geen eigen of gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte en balkon aan geluidbelaste kant.  
Voldoet niet aan het beleid.

### **3.4 Beoordeling 30 kilometer per uur wegen**

Het beleid is tevens van toepassing op geluid ten gevolge van wegen waar een snelheidsregime heerst van 30 km per uur waaronder ook woonerven worden begrepen. Deze wegen vallen niet onder het regime van de Wet geluidhinder, maar op basis van vaste jurisprudentie moeten deze wegen in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld, indien de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt.

De Gemeente Molenlanden beoordeelt de geluidbelasting ten gevolge van 30 kilometer per uur wegen hetzelfde als de geluidbelasting van de overige wegen, als vastgelegd in dit beleid. Dit leidt niet tot het vaststellen van hogere waarden voor 30 kilometer per uur wegen, maar wel - bij de ruimtelijke inpassing van nieuwe woningen langs deze wegen - tot een oordeel of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

Met andere woorden: het beleid geeft aan onder welke voorwaarden een hogere geluidbelasting dan 53 dB (exclusief aftrek) op dergelijke woningen aanvaardbaar is. Door toepassing van dit beleid wordt bij 30 kilometer per uur wegen een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd, vergelijkbaar met dat bij de overige wegen, die zijn gezoneerd krachtens de Wet geluidhinder.

### **3.5 Scheepvaartlawaai**

Voor scheepvaart zijn (nog) geen wettelijke normen of reken- en meetmethodiek ontwikkeld en vastgelegd. In het kader van dit beleid wordt de hinderlijkheid van scheepvaartlawaai gelijk beoordeeld als railverkeer, dat wil zeggen dat getoetst moet worden aan 55 dB Lden. De wijze waarop scheepvaartlawaai berekend moet worden is met dit beleid niet geregeld.

### 3.6 Transformatie van vastgoed

Bij transformatie van vastgoed, zoals bijvoorbeeld van kantoren naar woningen, zijn noodzakelijke geluidweringen geregeld in het Bouwbesluit 2012. Voor nieuwe woonfuncties bij verbouw, zoals een transformatie, geldt het Rechtsens Verkregen Niveau als te leveren prestatie. Eventuele eisen met betrekking tot de geluidwering van de gevels zijn vastgelegd in de (oude bestaande) bouwvergunning. Dit is waarschijnlijk in de meeste gevallen niet gedaan omdat sprake was van kantoorpanden. Omdat voor bestaande woningen in het Bouwbesluit 2012 geen eisen zijn gesteld geldt er ook geen eis voor de geluidwering voor deze nieuwe woningen.

In kader van goede ruimtelijke ordening / goed leefmilieu is het wenselijk voorwaarden te stellen. Vaak blijkt het niet mogelijk om per woning een geluidluwe gevel / buitenruimte te realiseren.

Indien niet aan deze eisen voldaan kan worden, dient de binnenwaarde aan de nieuwbouweis van 33 dB voor weg- en railverkeerslawaai of 35 dB(A) voor industrielawaai te voldoen.

Indien er wel een geluidluwe ruimte per woning / appartement gerealiseerd kan worden, dan gelden op basis van onderhavig beleid de volgende voorwaarden aan het binnenniveau die aansluiten bij de saneringsnormering:

- In eerste instantie moet de bestaande gevel worden getoetst of een binnenniveau van 5 dB boven de nieuwbouweis haalbaar is.
- Wordt hieraan voldaan dan zijn geen aanvullende gevelmaatregelen nodig.
- Wordt aan deze voorwaarde niet voldaan, dan dienen er aanvullende gevelmaatregelen te worden getroffen.
- De aanvullende gevelmaatregelen moeten de binnenwaarde bij voorkeur terugbrengen naar een binnenniveau gelijk aan de nieuwbouweis. Wanneer de nieuwbouweis om uitvoeringstechnische en/of financiële redenen (meerkosten staan totaal niet in verhouding tot de te behalen extra reductie) niet mogelijk is, is een binnen niveau van 5 dB boven de nieuwbouweis toegestaan.

### 3.7 Gestelde voorwaarden en / of maatregelen vastleggen in een ruimtelijk plan of verkeersbesluit

Een belangrijk aandachtspunt bij een hogere waardeprocedure en / of het aantonen van een goede ruimtelijke ordening is dat de eventueel gestelde voorwaarden en / of maatregelen in een ruimtelijk plan of een verkeersbesluit moeten worden vastgelegd.

Als maatregelen worden vaak geluidschermen en / of stille wegdekken voorgeschreven.

Ook indien eventuele maatregelen niet nadrukkelijk in ruimtelijk plan of verkeersbesluit zijn vastgelegd, dient hier bij het daadwerkelijk realiseren van de geluidgevoelige bestemmingen rekening mee te worden gehouden.

Bijvoorbeeld een eerstelijns bebouwing heeft soms een belangrijke geluidafschermende functie.

Op basis van jurisprudentie kan die bebouwing in een later stadium niet zonder meer gewijzigd worden of totaal uit de planvorming verdwijnen.

In sommige gevallen kunnen noodzakelijke maatregelen op een andere manier worden vastgelegd. Bijvoorbeeld bij een privaatrechtelijke overeenkomst zoals een anterieure overeenkomst of als voorwaarde bij de verkoop / overdracht van grond

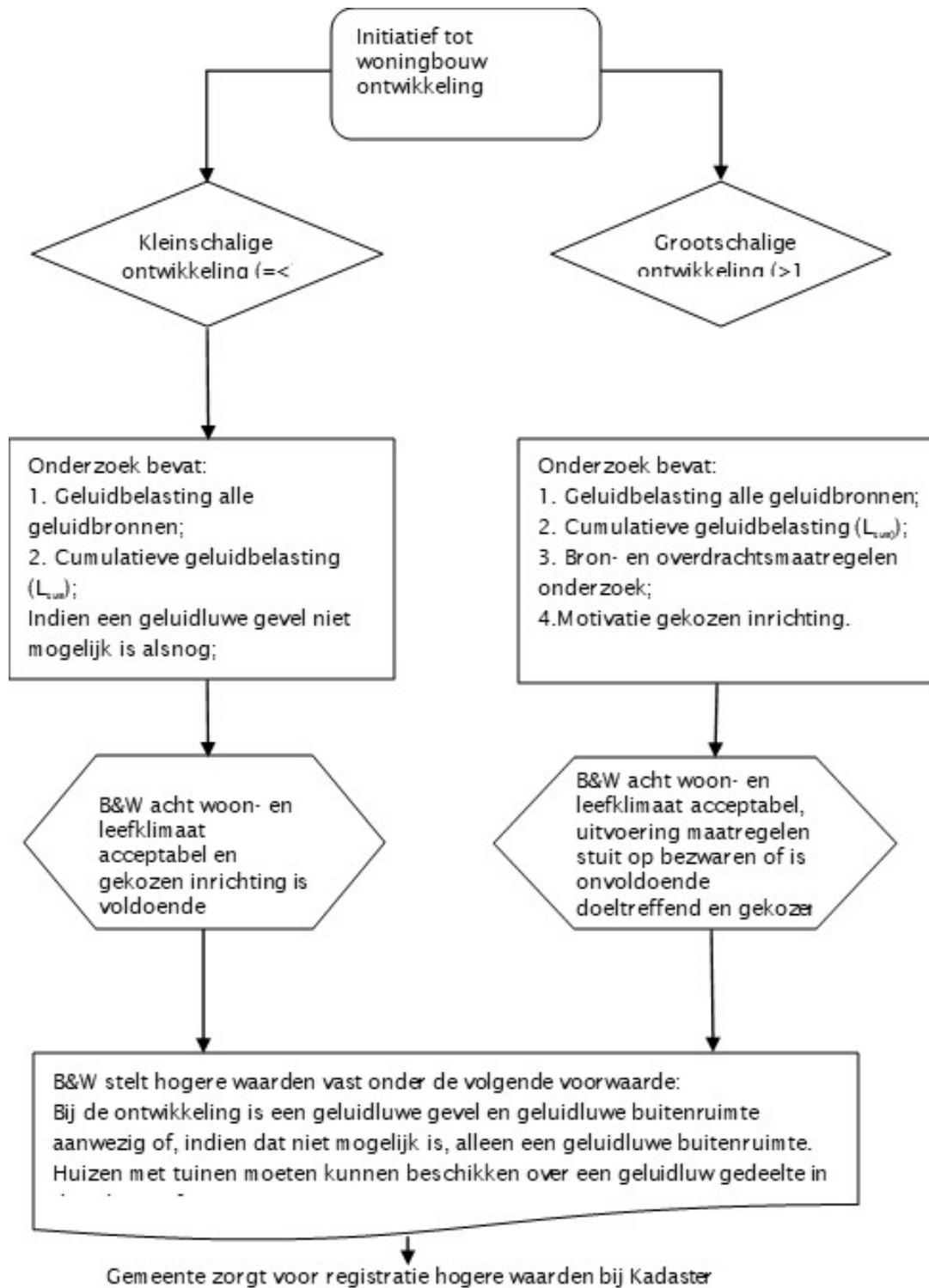
### 3.8 Afwijking van het beleid

Voor de gemeentelijke eisen geldt dat, indien er fundamentele en gemotiveerde bezwaren vanuit welstand, van stedenbouwkundige, verkeerskundige of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard zijn, het college van burgemeester en wethouders kan besluiten dat de eisen niet gelden. In dat geval neemt het college van burgemeester en wethouders in ieder geval een nadere motivatie op bij het besluit tot het verlenen van hogere grenswaarden hoe alsnog een aanvaardbaar woon en leefklimaat wordt gewaarborgd.

Binnen de Gemeente Molenlanden is binnen de dorpskern Nieuwpoort sprake van een beschermd stadsgezicht en binnen de dorpskern Noordeloos een beschermd dorpsgezicht. Het toepassen van andere dan de huidige type wegdekken (zoals stil asfalt) is geen te overwegen maatregel en hoeft dan ook niet meegenomen te worden als optie bij het onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen. Tevens heeft de Gemeente Molenlanden een beschermd dorpsgezicht 'Kinderdijk'. Dit gebied ligt in het buitengebied waarbij er in dit gebied geen doorgaande wegen aanwezig zijn. Ook hiervoor zijn geen maatregelen te overwegen en hoeft dit ook niet meegenomen te worden als optie bij het onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen.



### **3.9 Stroomschema beleidsproces**



**NB:** Bij het beoordelen van de geluidbelasting wordt de cumulatieve geluidbelasting berekend aan de hand van de geluidbelasting voor wegverkeerslawaai exclusief de aftrek conform art. 110g Wet geluidhinder, in dit beleid aangeduid met de grootheid  $L_{wa}$ .

*Vastgesteld op 1 december 2020 door het college van burgemeester en wethouders van Molenlanden*  
*secretaris,*  
*drs. F. Jonker*  
*burgemeester,*  
*drs. T.C. Segers MBA*