

Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Spoorlaan 19'

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorlaan 19' heeft gedurende de periode 16 maart 2023 tot en met 26 april 2023 ter inzage gelegen in het informatiecentrum in het stadskantoor. Daarnaast was dit ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op www.etten-leur.nl en de landelijke internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de periode van ter inzage ligging kon iedereen mondeling of schriftelijk bij de gemeenteraad een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan indienen. De bekendmaking heeft plaatsgevonden op 15 maart 2023 in het weekblad Etten-Leurse Bode, het gemeenteblad, de gemeentelijke internetpagina en publicatiebord. De provincie Noord-Brabant, waterschap Brabantse Delta, ProRail en de Veiligheidsregio zijn digitaal over de ter inzage ligging geïnformeerd. De omwonenden van de planlocatie en de wijkvereniging zijn persoonlijk per brief geïnformeerd.

Er zijn drie zienswijzen ingediend. Twee van de drie zienswijzen zijn vrijwel gelijklopend.

	<i>ingediend door</i>	<i>datum</i>
1.	bewoner Spoorlaan	24/4/2023
2.	bewoner Spoorlaan	24/4/2023
3.	bewoners Edward Poppelaan	26/4/2023

De ingediende zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en beantwoord. Daarna wordt aangegeven of de zienswijze wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Door de gelijke strekking van de inhoud van twee zienswijzen, wordt gebruik gemaakt van verwijzingen.

Inhoud zienswijze en beantwoording

Zienswijze 1. Bewoner Spoorlaan (24 april 2023)

Op 24 april 2023 heeft een bewoner van de Spoorlaan via de gemeentelijke website een zienswijze ingediend. De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend en de zienswijze is gemotiveerd. De betreffende bewoner is tevens belanghebbende. Er wordt daarom voldaan aan de vereisten om een zienswijze in behandeling te nemen.

Inhoud

1. Algemeen

Reclamant begrijpt dat de woningnood hoog is en dat er woningen gebouwd gaan worden op het perceel. Echter vindt reclamant de afwijking binnen het stedenbouwkundige regime te groot en lijkt

deze te veel door geld gedreven. Het plan moet daarom een beetje worden teruggedrongen zodat het wel past en de belangen van huidige bewoners behartigd worden.

2. Hoogbouw niet passend in de omgeving

Volgens reclamant is het beoogde complex niet passend in de omgeving:

- er is geen sprake van een open ruimte waar de appartementen op uitkijken, hetgeen bij hoogbouw in de omgeving rond het station wel het geval is;
- door begrenzing aan brede groenstroken en het Stationsplein hebben andere hoogbouwcomplexen in de omgeving wel een open en ruimtelijk karakter; het beoogde pand Spoorlaan 19 wordt opgesloten tussen de Spoorlaan en het spoor;
- het beoogde pand wordt nog dichter op de Spoorlaan gebouwd dan de huidige bebouwing, waardoor de Spoorlaan als nog smaller ervaren zal worden;
- alle bewoners van de appartementen kijken bij de woningen aan de Spoorlaan binnen;
- er is geen hoogbouw in de directe omgeving aanwezig.

3. Afstand tot woningen Spoorlaan

- a) Het nieuwe gebouw wordt bijna tweemaal zo hoog als het bestaande gebouw en komt dicht op de weg te staan. Het gevoel dat bebouwing dicht op de weg staat wordt daardoor nog groter dan in de huidige situatie. Verzocht wordt het pand niet uit te breiden aan de voor- en rechterzijde zoals nu het geval is.
- b) Privacy wordt vergeleken met de burens in Onder de Schutsboom met bebouwing op 15 meter. Deze vergelijking gaat echter niet op want in tegenstelling tot Onder de Schutsboom zijn de woonkamers van elke bouwlaag van het beoogde appartementencomplex volledig gericht op de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan. Daarnaast worden de balkons voorzien van glas tot aan de grond.
- c) Inblik kan worden beperkt door de ramen niet tot de grond te laten lopen of onderin te voorzien van ondoorzichtig materiaal.

4. Geluid van de Spoorlaan

- a) Er wordt onvoldoende rekening gehouden met overlast voor omwonenden. Alles is erop gericht om net binnen de vereiste waardes te kunnen bouwen en wonen. Voor het terugkaatsen van geluid van de weg naar de woningen is geen rekening gehouden met het feit dat de loggia's volledig afgesloten kunnen worden met glas. In de praktijk zullen deze glazen wanden immers vrijwel altijd gesloten zijn.
- b) Verzocht wordt om een onafhankelijke partij te laten berekenen wat de echte toename is van de reflectie van het wegverkeer dat ontstaat door de afsluitbare balkonbeglazing

5. Parkeren Spoorlaan

- a) Laat de parkeernorm leidend zijn door vast te leggen dat geen gebruik gemaakt kan worden van extra reguliere vergunningen.
- b) De drukte zal met name in de avonden en weekenden toenemen omdat de nieuwe bewoners bezoek gaan ontvangen. Nu is er op die tijden helemaal geen activiteit in het huidige gebouw. Hiervoor is nu voldoende parkeergelegenheid.

- c) Bezoekers van de naastgelegen sportschool maken nu ook veelvuldig gebruik van het parkeerterrein achter het huidige gebouw. Dit parkeerterrein komt straks grotendeels te vervallen.

6. *Wonen aan het spoor*

Er komen steeds meer (goederen)treinen, met name in de nacht, die zowel geluids- als trillingsoverlast veroorzaken. Bewoners die overdag de situatie zullen waarnemen, zullen zich dit maar beperkt realiseren. Maar in de nacht is het geluid, maar ook het trillen het heftigst en dat met slaapkamers aan de spoorzijde. De vraag is dus of dit perceel wel geschikt is om te bewonen.

7. *Conclusie*

Verzocht wordt af te zien van vaststelling van het bestemmingsplan of op z'n minst strengere voorwaarden te stellen. Deze voorwaarden zouden bestaan uit:

- behoud van de contouren van het huidige pand;
- niet een verdubbeling van het aantal bouwlagen, maar maximaal één extra bouwlaag;
- geen reguliere (bezoekers)vergunningen beschikbaar stellen voor nieuwe bewoners;
- voorzie de balkons niet van glazen ramen van grond tot plafond en van doorzichtige glazen balkons;
- laat een onafhankelijke partij berekenen wat de echte toename is van de reflectie van het wegverkeer dat ontstaat door de afsluitbare balkonbeglazing.

Beantwoording

1. *Algemeen*

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Op de inhoud van de zienswijze wordt hierna ingegaan.

2. *Hoogbouw niet passend in de omgeving*

De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn in januari 2022 vastgelegd door vaststelling van de ruimtelijke kaders door de gemeenteraad. Als onderdeel van de kaders heeft de gemeenteraad besloten dat op het perceel Spoorlaan 19 circa 32 woningen gerealiseerd kunnen worden in vier bouwlagen. Dit uitgangspunt is gestoeld op het raadsprogramma over meerlaags bouwen waarbij ruimte wordt geboden voor appartementen in meerdere bouwlagen op binnenstedelijke bouwlocaties. Dit maakt het mogelijk om meer woningen te bouwen voor één- of tweepersoonshuishoudens; woningen waar momenteel veel vraag naar is. Binnenstedelijk is bouwen tot maximaal vier lagen toegestaan en op specifieke locaties is bouwen tot acht lagen toegestaan. De raad stelt wel voorwaarden aan het bouwen in vier bouwlagen.

In dit geval zijn vier bouwlagen stedenbouwkundig als aanvaardbaar beoordeeld vanwege het brede wegprofiel van de Spoorlaan aan de zuidzijde en het brede spoorprofiel aan de noordzijde. Onderzoek heeft tevens uitgewezen dat het beoogde appartementengebouw nauwelijks zal leiden tot schaduwwerking op omliggende woningen. De zonnestudie (bijlage 1) is uitgevoerd op de volgende data: 21 maart, 21 juni en 21 december. Per datum is de schaduwwerking op de omgeving in beeld gebracht op verschillende tijdstippen. Uit de zonnestudie blijkt dat er vrijwel op geen enkel

moment sprake is van schaduwwerking op de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan. Slechts in de avonduren, vlak voor zonsondergang (na 18u in maart en na 20u in juni) is er sprake van enige reductie van de bezonning voor de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan.

Ook wordt de privacy voor het overgrote deel van de woningen in de omgeving slechts in zeer beperkte mate aangetast door de ligging van de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan met de voorgevel richting de Spoorlaan. Er is zeer beperkte inkijk in achtertuinen van omwonenden. Aan de noordzijde van het appartementencomplex zijn galerijen beoogd om toegang tot de woningen te verschaffen. Doordat geen leefruimten aan de noordzijde van het appartementengebouw worden gerealiseerd is ook aantasting van privacy van percelen aan de noordzijde van de spoorlijn minimaal.

Het aantal bouwlagen is uitgebreid aan de orde gekomen tijdens informatieavonden met omwonenden. Naar aanleiding van deze omgevingsdialoog is de architectuur van het gebouw aangepast om het gebouw passend in het straatbeeld te krijgen.

3. Afstand tot woningen Spoorlaan

Algemeen

Niet ontkend kan worden dat het aanzien van het gebied door de ontwikkeling zal veranderen. Inherent aan zo'n verandering is dat de belevingswaarde van de omgeving en gevoelens van privacy en woongenot een verandering kunnen ondergaan. Dit effect treedt op bij vrijwel elke ontwikkeling in stedelijk gebied. De gemeente maakt daarom een afweging tussen het grotere algemeen belang van de ontwikkeling zelf en de belangen van omwonenden.

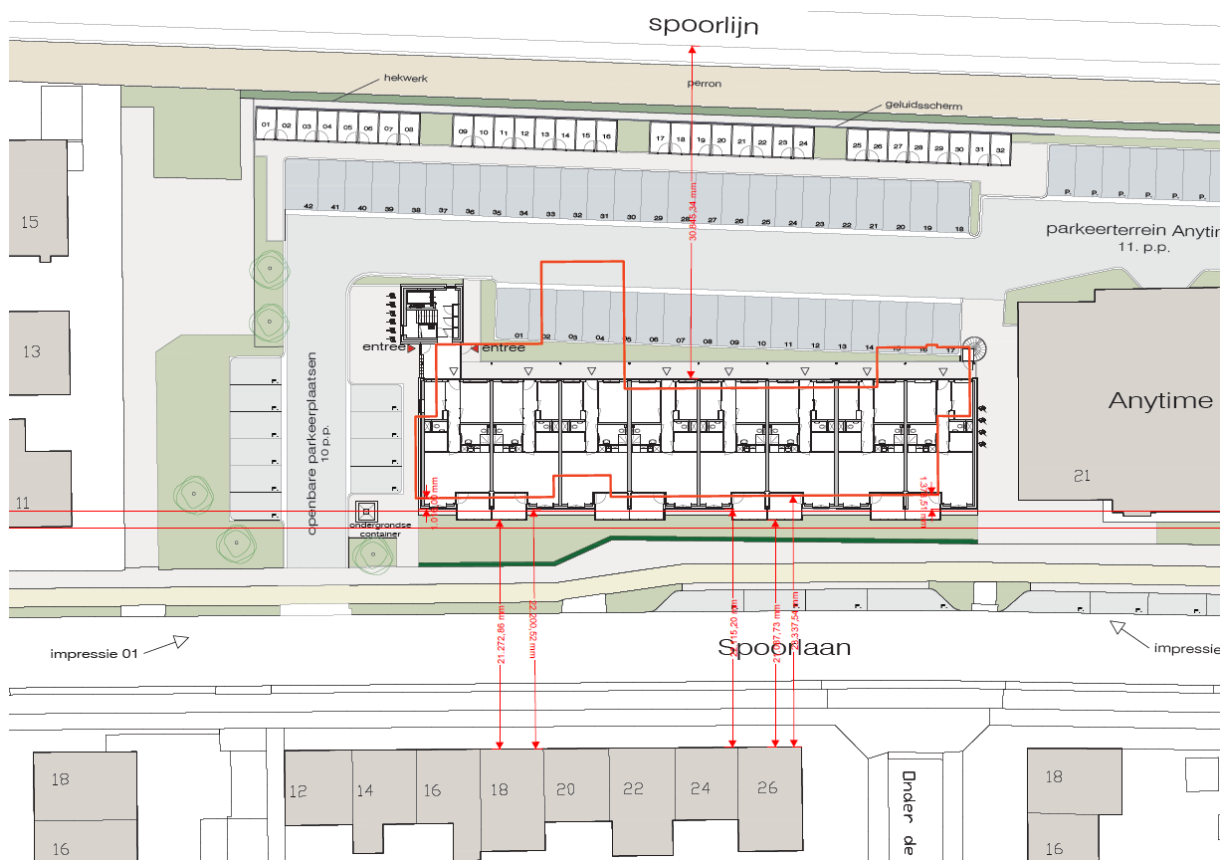
Voor deze ontwikkeling is van belang dat het ruimtelijk overheidsbeleid gericht is op zuinig ruimtegebruik. Hiermee wordt beoogd de groei en spreiding van het stedelijk ruimtebeslag op het buitengebied af te remmen. Bij het zoeken naar ruimte voor bijvoorbeeld woningbouw, dienen de mogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied zo veel mogelijk benut te worden. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren.

Op diverse locaties in het bestaand stedelijk gebied vinden dus herontwikkelingen plaats. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de bestaande omgeving. De maatschappelijk aanvaarde doelstelling dat binnenstedelijke locaties moeten worden benut, kan leiden tot wijzigingen in de woonomgeving. Daarbij moet de afweging gemaakt worden of de wijziging in alle redelijkheid te rechtvaardigen is. In de verdere beantwoording wordt ingegaan op de verschillende manieren waarop woongenot kan worden aangetast: privacy, inkijk en parkeeroverlast.

Geconcludeerd kan worden dat in een stedelijke omgeving altijd sprake is van enige aantasting van privacy. In deze specifieke situatie is er bij de inpassing van de nieuwbouw naar onze mening voldoende afstand tot omliggende woningen in acht genomen (minimaal 21 meter) en wordt het ontwerp ingepast in de bestaande omgeving. Voldaan wordt aan wettelijke regelgeving en normen. Objectief beoordeeld is er geen sprake van een onacceptabele of ongebruikelijke situatie op grond waarvan afgezien moet worden van het voorgestelde plan.

a) Groter volume dicht op de weg

Het beoogde gebouw past bijna volledig in de footprint van het huidige pand (zie figuur 1). De totale breedte van het nieuwbouwcomplex is nagenoeg gelijk aan de breedte van de huidige bebouwing. Het appartementengebouw komt iets verder naar voren (richting de Spoorlaan) dan het huidige gebouw zodat met de voorgevelrooilijn wordt aangesloten op de voorgevelrooilijn van het naastgelegen gebouw van Anytime Fitness. Hiermee wordt marginaal (1m – 1,3m) afgeweken van de vastgestelde kaders. De ruimte aan de zijde van de Spoorlaan is nodig vanwege de aan te houden minimale afstand van 30 meter tot het spoor aan de achterzijde. De voorgevelrooilijn blijft nog ruim achter de doorgetrokken rooilijn van de woningen die haaks op de Spoorlaan staan aan de westzijde van het beoogde gebouw (Spoorlaan 11). Zoals aangegeven in de beantwoording onder 2) rechtvaardigt de breedte van het wegprofiel de afstand van het gebouw tot de weg. De strook tussen het appartementengebouw en de weg zal met groen worden ingericht om het beeld te verzachten.



Figuur 1 Footprint nieuwe gebouw ten opzichte van footprint huidige pand (rode contour)

De hoogte van het bestaande gebouw bedraagt circa 7,2 meter. Het ontwerpbestemmingsplan staat een maximale bouwhoogte van 13,5 meter toe. In de architectuur is echter met verschillende materialen en kleuren gewerkt om de hoogte gevoelsmatig zoveel mogelijk te beperken (zie figuur 2). Zoals eerder aangegeven in de beantwoording onder 2) kan een hoogte van vier bouwlagen op binnenstedelijke locaties worden overwogen. De raad heeft de kaders dienovereenkomstig vastgesteld en de welstandscommissie is inmiddels akkoord met het ontwerp.



Figuur 2 Aanzicht voorgevel

b) Privacy

In een stedelijke omgeving (zowel een binnenstedelijke als een uitbreidingslocatie) kan in enige mate sprake zijn van aantasting van privacy. Er kan niet altijd worden voorkomen dat burens bij elkaar in de tuin en/of woning kunnen kijken. De bescherming van privacy tussen burens is – civielrechtelijk – geregeld in het Burenrecht. De wet kent een aantal specifieke regels voor de afscherming van percelen. In de wet is onder andere een bepaling opgenomen waarin staat dat het niet is toegestaan om binnen twee meter van de erfgrans ‘vensters of andere muuropeningen’ dan wel ‘balkons of soortgelijke werken’ aan te brengen voor zover deze uitzicht geven op het naastgelegen perceel.

Ongeacht de vergelijking met de woningen in Onder de Schutsboom leidt het op de planverbeelding vertaalde appartementengebouw niet tot onrechtmatige aantasting van privacy. De afstand tot de woningen aan de Spoorlaan (minimaal 21 meter) is zodanig dat geen maatregelen getroffen hoeven te worden. De ontwikkeling wordt van de woningen gescheiden door een brede straat met fiets- en voetpaden aan weerszijden.

Daarnaast is in het geldende bestemmingsplan ‘Markt-Centrum e.o.’ voor het perceel Spoorlaan 19 een maatschappelijke bestemming opgenomen. Binnen deze bestemming zijn diverse voorzieningen tot 7 meter hoogte toegestaan met een rechtstreeks uitzicht op de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan. Er is dus in de bestaande situatie ook al sprake van enige aantasting van privacy. Bovendien maakt ook het geldende bestemmingsplan balkons mogelijk, zij het ten behoeve van de maatschappelijke bestemming.

De vraag is of de voorgestelde functiewijziging een zodanige extra inbreuk maakt op de belangen van de bewoners van de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan, dat het bestemmingsplan niet zou kunnen worden vastgesteld. Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een onacceptabele aantasting van de privacy en prevaleren in dit geval de belangen om in woningen te voorzien waar momenteel grote vraag naar is.

c) Beperken inkijk

Zie beantwoording onder b). Het ontwerp is inmiddels goedgekeurd door de welstandscommissie. Het merendeel van de appartementen heeft nog een balustrade hek voorzien van spijlen voor het glas staan. Deze spijlen nemen het zicht deels weg.

4. Geluid van de Spoorlaan

- a) De verschillende geluidsonderzoeken zijn uitgevoerd door een onafhankelijke partij. Hoewel door de ontwikkelende partij ingehuurd, is Wematech een onafhankelijk onderzoeksbureau

ondermeer gespecialiseerd in akoestiek en geluid. Wanneer een onderzoek door een dergelijk bureau wordt aangeleverd, trekken wij de onderzoeksresultaten en aanverwante conclusies niet in twijfel. Overigens is het onderzoek zowel ambtelijk als door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant beoordeeld en, na aanscherping van enkele onduidelijkheden, akkoord bevonden.

- b) Zowel metselwerk als een glazen wand zijn beide harde gevels die nauwelijks geluid absorberen; ofwel alles wordt gereflecteerd. Op basis van gegevens van de TU Delft (https://bk.nijsnet.com/02040_Abs_tabel.aspx) blijkt dat de absorptiecoëfficiënt van een metselwerk gevel (niet poreus) als ook van glas $< 0,05$ is. De maximale absorptiecoëfficiënt is 1,00. De absorberende/reflecterende eigenschappen van beide bouwmaterialen zijn derhalve nagenoeg hetzelfde. Daarmee is de weerkaatsing van beide bouwmaterialen nagenoeg gelijk.

5. *Parkeren Spoorlaan*

- a) Met de ontwikkelende partij is een anterieure overeenkomst afgesloten. Hierin is opgenomen dat bewoners van de appartementen met eigen parkeervoorzieningen, in aansluiting op het vigerende parkeerbeleid, in beginsel niet in aanmerking komen voor een eerste bewonersvergunning voor parkeren in openbaar gebied. Voor alle appartementen is voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein.
- b) Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is dat binnen het plangebied wordt voorzien in de parkeerbehoefte ten gevolge van de ontwikkeling. Een nieuwe ontwikkeling heeft niet als doel om een eventueel bestaand parkeerprobleem of parkeertekort in de omgeving op te lossen. Het parkeren ten gevolge van de ontwikkeling aan de Spoorlaan 19 wordt binnen het plangebied geregeld. Het bestemmingsplan leidt daarom niet tot een onaanvaardbare toename van de parkeerdruk in de omgeving. De parkeernorm is in de planregels opgenomen (artikel 4.2.4). Hierin is opgenomen dat het bouwen van een woning uitsluitend is toegestaan indien bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat binnen het totale plangebied van het bestemmingsplan ruimte beschikbaar is voor de realisatie van voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de gestelde parkeernorm. Hiermee kan worden gesteld dat de ruimte voor ontwikkeling passend moet zijn binnen de aangegeven parkeeroplossing.

Paragraaf 2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan bevat een toetsing aan de door de gemeente Etten-Leur gehanteerde parkeernormen welke zijn gebaseerd op CROW-publicatie 381 'Toekomst bestendig parkeren'. De totale parkeerbehoefte voor de appartementen is berekend op 42 parkeerplaatsen. Binnen het plangebied worden ook 42 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee wordt voldaan aan de parkeernormen.

Gelet op de kaderstellende parkeernormen in het bestemmingsplan, de aanleg van voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein en het geldende parkeerregime is geborgd dat de beoogde ontwikkeling niet tot parkeeroverlast zal leiden in de omgeving.

- c) Het terrein achter de sportschool zal als parkeerplaats worden ingericht. Dit betreft de grond van de voormalige (bewaakte) fietsenstalling. Op dit terrein worden 11 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd, volledig ten behoeve van de sportschool. Het aantal parkeerplaatsen is overeengekomen in de huurovereenkomst tussen de verhuurder en de huurder van de

sportschool. Door middel van bebording zal worden aangegeven dat deze parkeerplaatsen uitsluitend zijn bestemd voor bezoekers van de sportschool.

6. Wonen aan het spoor

Uitgangspunt bij het bestemmingsplan is dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat ter plaatse van de te realiseren woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat aanwezig dient te zijn. Om geluids- en trillingsoverlast in beeld te brengen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn terug te vinden in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. Uit deze onderzoeken is niet naar voren gekomen dat er sprake zou zijn van onaanvaardbare hinder voor de woningen, die met maatregelen niet op te lossen zou zijn. De realisatie van het geluidsschermbaan is opgenomen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. Overeenkomstig artikel 4.2.6 is de bouw van de woningen alleen toegestaan wanneer een geluidsschermbaan wordt gerealiseerd op de locatie zoals weergegeven op de verbeelding. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot trillingshinder opgenomen in artikel 4.2.5. Het bouwen van woningen is alleen toegestaan als uit berekeningen blijkt dat de streefwaarden uit de Richtlijn van Stichting Bouwresearch niet worden overschreden en alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen worden getroffen om de trillingssterkte te verminderen.

Als vervolgens nog specifiek naar spoorweglawaai wordt gekeken, wordt hierover het volgende opgemerkt. In het (ontwerp)besluit hogere waarden zijn op basis van het gemeentelijke ontheffingenbeleid voorwaarden opgenomen waaronder de hogere waarden zijn vastgesteld. Samengevat houden deze voorwaarden in dat:

- elke woning uitgevoerd dient te worden met een geluidsluwe gevel en buitenruimte;
- ten minste één verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde moet zijn gelegen;
- bij de bouwaanvraag akoestisch onderzoek overlegd dient te worden waarin wordt aangetoond dat aan het in het Bouwbesluit toelaatbare binnengeluidsniveau wordt voldaan.

Wanneer een zodanig binnenniveau wordt gerealiseerd en de appartementen beschikken over een geluidsluw geveldeel met daaraan een buitenruimte (balkon) waaraan minimaal één geluidsluwe verblijfsruimte is gerealiseerd, zoals in het plan is voorzien, kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

7. Conclusie

Gelet op voorgaande beantwoording is er naar onze mening geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Ook leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 2. Bewoner Spoorlaan (24 april 2023)

Op 24 april 2023 heeft een bewoner van de Spoorlaan via de gemeentelijke website een zienswijze ingediend. De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend en de zienswijze is gemotiveerd. De betreffende bewoner is tevens belanghebbende. Er wordt daarom voldaan aan de vereisten om een zienswijze in behandeling te nemen.

Inhoud

1. Algemeen

Reclamant begrijpt dat de woningnood hoog is en dat er woningen gebouwd gaan worden op het perceel. Echter vindt reclamant de afwijking binnen het stedenbouwkundige regime te groot en lijkt deze te veel door geld gedreven. Het plan moet daarom een beetje worden teruggedrongen zodat het wel past en de belangen van huidige bewoners behartigd worden.

2. Hoogbouw niet passend in de omgeving

Volgens reclamant is het beoogde complex niet passend in de omgeving:

- er is geen sprake van een open ruimte waar de appartementen op uitkijken, hetgeen bij hoogbouw in de omgeving rond het station wel het geval is;
- door begrenzing aan brede groenstroken en het Stationsplein hebben andere hoogbouwcomplexen in de omgeving wel een open en ruimtelijk karakter; het beoogde pand Spoorlaan 19 wordt opgesloten tussen de Spoorlaan en het spoor;
- het beoogde pand wordt nog dichter op de Spoorlaan gebouwd dan de huidige bebouwing, waardoor de Spoorlaan als nog smaller ervaren zal worden;
- alle bewoners van de appartementen kijken bij de woningen aan de Spoorlaan binnen;
- er is geen hoogbouw in de directe omgeving aanwezig.

3. Afstand tot woningen Spoorlaan

- a) Het nieuwe gebouw wordt bijna tweemaal zo hoog als het bestaande gebouw en komt dicht op de weg te staan. Het gevoel dat bebouwing dicht op de weg staat wordt daardoor nog groter dan in de huidige situatie. Verzocht wordt het pand niet uit te breiden aan de voor- en rechterzijkant zoals nu het geval is.
- b) Privacy wordt vergeleken met de burens in de Onder de Schutsboom met bebouwing op 15 meter. Deze vergelijking gaat echter niet op want in tegenstelling tot Onder de Schutsboom zijn de woonkamers van elke bouwlaag van het beoogde appartementencomplex volledig gericht op de woningen aan de zuidzijde van de Spoorlaan. Daarnaast worden de balkons voorzien van glas tot aan de grond.
- c) Inkijk kan worden beperkt door de ramen niet tot de grond te laten lopen of onderin te voorzien van ondoorzichtig materiaal.

4. Nooit meer privacy in mijn tuin

De hoofdtuin van reclamant is aan de zijkant van de woning gesitueerd. Als het plan doorgaat kijken zo'n 12 tot 16 appartementen continue in de tuin van reclamant. In de huidige situatie is dat niet het geval vanwege de bedrijven die zorg/sport bieden. Omdat de woonkamers van de appartementen aan de voorzijde zijn gelegen en de geplande raampartijen van vloer tot plafond zijn ontworpen,

kijken bewoners altijd in de tuin van reclamant. Dit is het enige stukje groen dat zichtbaar is vanuit hun woning.

5. Geluid van de Spoorlaan

- a) Er wordt onvoldoende rekening gehouden met overlast voor omwonenden. Alles is erop gericht om net binnen de vereiste waardes te kunnen bouwen en wonen. Voor het terugkaatsen van geluid van de weg naar de woningen is geen rekening gehouden met het feit dat de loggia's volledig afgesloten kunnen worden met glas. In de praktijk zullen deze glazen wanden immers vrijwel altijd gesloten zijn.
- b) Verzocht wordt om een onafhankelijke partij te laten berekenen wat de echte toename is van de reflectie van het wegverkeer dat ontstaat door de afsluitbare balkonbeglazing

6. Parkeren Spoorlaan

- a) Laat de parkeernorm leidend zijn door vast te leggen dat geen gebruik gemaakt kan worden van extra reguliere vergunningen.
- b) De drukte zal met name in de avonden en weekenden toenemen omdat de nieuwe bewoners bezoek gaan ontvangen. Nu is er op die tijden helemaal geen activiteit in het huidige gebouw. Hiervoor is nu voldoende parkeergelegenheid.
- c) Bezoekers van de naastgelegen sportschool maken nu ook veelvuldig gebruik van het parkeerterrein achter het huidige gebouw. Dit parkeerterrein komt straks grotendeels te vervallen.

7. Wonen aan het spoor

Er komen steeds meer (goederen)treinen, met name in de nacht, die zowel geluids- als trillingsoverlast veroorzaken. Bewoners die overdag de situatie zullen waarnemen, zullen zich dit maar beperkt realiseren. Maar in de nacht is het geluid, maar ook het trillen het heftigst en dat met slaapkamers aan de spoorzijde. De vraag is dus of dit perceel wel geschikt is om te bewonen.

8. Conclusie

Verzocht wordt af te zien van vaststelling van het bestemmingsplan of op z'n minst strengere voorwaarden te stellen. Deze voorwaarden zouden bestaan uit:

- behoud van de contouren van het huidige pand;
- niet een verdubbeling van het aantal bouwlagen, maar maximaal één extra bouwlaag;
- geen reguliere (bezoekers)vergunningen beschikbaar stellen voor nieuwe bewoners;
- voorzie de balkons niet van glazen ramen van grond tot plafond en van doorzichtige glazen balkons;
- laat een onafhankelijke partij berekenen wat de echte toename is van de reflectie van het wegverkeer dat ontstaat door de afsluitbare balkonbeglazing.

Beantwoording

1. Algemeen

Zie beantwoording zienswijze 1 onder 1).

2. Hoogbouw niet passend in de omgeving

Zie beantwoording zienswijze 1 onder 2).

3. Afstand tot woningen Spoorlaan

Zie beantwoording zienswijze 1 onder 3).

4. Nooit meer privacy in mijn tuin

Zie beantwoording zienswijze 1 onder 3). In aanvulling daarop is de ontwikkelende partij in gesprek gegaan met reclamant om eventuele inkijk zoveel mogelijk te beperken door de plaatsing van een hogere groene erfafscheiding (bijvoorbeeld leibomen) op de plaats waar nu de schutting staat of het plaatsen van een scherm ter afscheiding van de zithoek van 2,20 meter – 2,60 meter hoog. De ontwikkelaar heeft reclamant aangeboden zorg te dragen voor een van beide voorstellen. Reclamant heeft aangegeven dit niet als de gewenste oplossing te zien.

5. Geluid van de Spoorlaan

Zie beantwoording zienswijze 1 onder 4).

6. Parkeren Spoorlaan

Zie beantwoording zienswijze 1 onder 5).

7. Wonen aan het spoor

Zie beantwoording zienswijze onder 6).

8. Conclusie

Gelet op voorgaande beantwoording is er naar onze mening geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Ook leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 3. Bewoners Edward Poppelaan (26 april 2023)

Op 26 april 2023 hebben bewoners van de Edward Poppelaan via de gemeentelijke website een zienswijze ingediend. De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend en de zienswijze is gemotiveerd. De betreffende bewoners zijn tevens belanghebbenden. Er wordt daarom voldaan aan de vereisten om een zienswijze in behandeling te nemen.

Inhoud

1. Algemeen

Reclamanten begrijpen dat de woningnood hoog is en de druk om efficiënt met ruimte om te gaan hoog is. Toch willen bewoners vragen rekening te houden met enkele punten.

2. Weerkaatsing van het geluid op het pand gelegen aan de Edward Poppelaan

Voor de bouwvergunning van de woning van reclamant aan de Edward Poppelaan moest destijds de gevelbelasting op de gevel gereduceerd worden. Met een flinke geluidswal zou nét aan de maximale grenswaarden voldaan kunnen worden. Nu is berekend dat de geluidsbelasting op de woning van reclamant met circa 1 dB zal toenemen. Reclamant vraagt zich af of de eisen minder streng zijn geworden en of de berekening ook voor het verblijf in de tuin geldt. Destijds kon met een behoorlijke aanpassing net onder de norm gebleven worden terwijl een stijging van 1 dB nu geen gevolgen heeft en wordt toegestaan.

3. Inkijk tuin gelegen aan de Edward Poppelaan

Reclamanten hebben in 1999 gekozen voor de locatie aan de Edward Poppelaan voor de rust, het groen en het 'vrij zitten' zonder inkijk. De vigerende bestemmingsplannen vormden geen bedreiging voor hun locatie. Nu is de hele omgeving veranderd: verkeer aan de voorzijde van het pand is toegenomen en de achterzijde wordt nu bedreigd door inkijk. Waarom aanpassing van de bouwhoogte van 7 naar 13,5 meter? De waarde van een bestemmingsplan wordt hiermee teniet gedaan. Volgens de ontwikkelaar valt de inkijk van de bovenste bouwlagen wel mee. Verzocht wordt gedegen onderzoek te verrichten naar de zichtlijn op tuin en gevel van reclamanten, inclusief een oplossing zodat er van inkijk geen sprake meer zal zijn.

4. Conclusie

De raad wordt verzocht niet zomaar met het plan in te stemmen maar de ontwikkelaar te verplichten de problemen die voortvloeien uit het plan structureel op te lossen.

Beantwoording

1. Algemeen

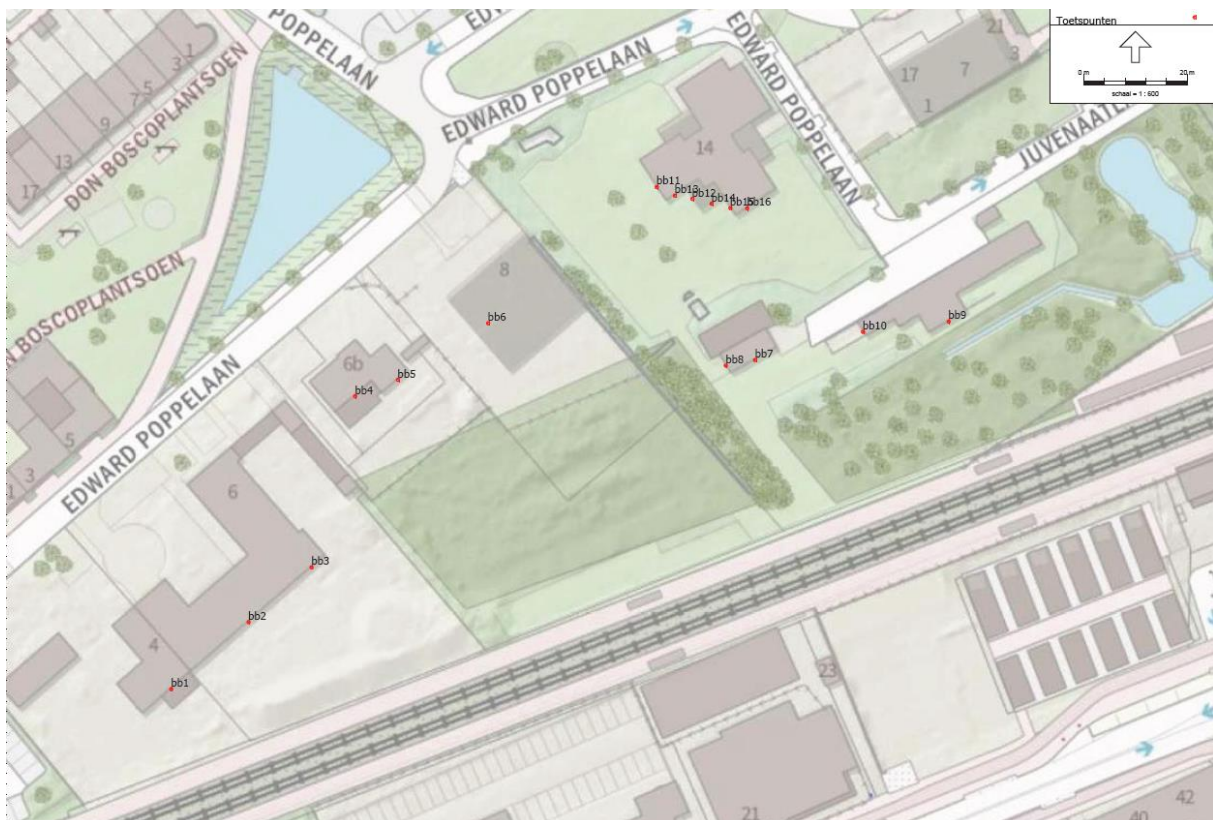
De opmerkingen worden voor kennisgeving aangenomen. Op de inhoud van de zienswijze wordt hierna ingegaan.

2. Weerkaatsing van het geluid op het pand gelegen aan de Edward Poppelaan

Net als bij de aanvraag bouwvergunning voor de woning van reclamanten is ook voor de beoogde bestemmingswijziging voor het perceel Spoorlaan 19 een akoestisch onderzoek uitgevoerd om aan

te tonen dat aan de maximale grenswaarden kan worden voldaan. Uit het onderzoek dat destijds in opdracht van reclamanten is uitgevoerd bleek dat door de aanleg van een geluidswal aan de maximale waarden voldaan kon worden. Het plan is daarom destijds goedgekeurd. Voor het bouwplan op het perceel Spoorlaan 19 is dit niet anders. Om geluidsoverlast vanwege het spoor in beeld te brengen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn terug te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de onderzoeken volgt dat een geluidsscherm van circa 4 meter hoog benodigd is om onder de maximaal toelaatbare geluidsbelasting uit te komen als gevolg van spoorweglawaai. De realisatie van het geluidsscherm is geborgd op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. Overeenkomstig artikel 4.2.6 is de bouw van de woningen alleen toegestaan wanneer een geluidsscherm wordt gerealiseerd op de locatie zoals weergegeven op de verbeelding.

In het uitgevoerde onderzoek geluidbelasting Spoorlaan 19 te Etten-Leur met kenmerk RV60210335.R001-2 d.d. 11 oktober 2022 is ook de toename van de geluidsbelasting berekend op omliggende panden. De toetspunten die daarbij zijn aangehouden zijn weergegeven in figuur 3 (bijlage 3f van het akoestisch onderzoek – reflectie weg- en railverkeer woningen overzijde spoor).



Figuur 3 Overzicht toetspunten bestaande gebouwen noordzijde spoorlijn

Uit de rekenresultaten (zie figuur 4) blijkt dat de toename van de geluidsbelasting vanwege reflectie tegen het beoogde bouwplan op de woningen aan de noordzijde van de spoorlijn maximaal 0,99dB bedraagt.

Bestaand								nieuw								delta
Naam	Omschrijving X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	Naam	Omschrijving X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
bb1_A	102752	398688,4	1,5	63,12	62,85	61,61	68,37	bb1_A	102752	398688,4	1,5	63,29	63,04	61,78	68,54	0,17
bb1_B	102752	398688,4	4,5	65,02	64,83	63,48	70,26	bb1_B	102752	398688,4	4,5	65,29	65,11	63,74	70,53	0,27
bb10_A	102885,6	398757,4	1,5	57,23	57,09	55,78	62,54	bb10_A	102885,6	398757,4	1,5	57,23	57,09	55,78	62,54	0
bb11_A	102845,8	398785,4	1,5	51,63	51,55	50,3	57,04	bb11_A	102845,8	398785,4	1,5	52,04	51,94	50,69	57,43	0,39
bb11_B	102845,8	398785,4	4,5	54,46	54,44	53,01	59,79	bb11_B	102845,8	398785,4	4,5	54,95	54,9	53,48	60,26	0,47
bb12_A	102852,6	398783,1	1,5	52,91	52,85	51,59	58,33	bb12_A	102852,6	398783,1	1,5	53,1	53,03	51,78	58,51	0,18
bb12_B	102852,6	398783,1	4,5	56,35	56,32	54,96	61,72	bb12_B	102852,6	398783,1	4,5	56,59	56,56	55,18	61,95	0,23
bb13_A	102849,3	398783,7	1,5	53,79	53,71	52,46	59,2	bb13_A	102849,3	398783,7	1,5	54,02	53,92	52,68	59,42	0,22
bb13_B	102849,3	398783,7	4,5	56,9	56,86	55,47	62,24	bb13_B	102849,3	398783,7	4,5	57,16	57,11	55,71	62,49	0,25
bb14_A	102856,4	398782,2	1,5	53,57	53,48	52,22	58,96	bb14_A	102856,4	398782,2	1,5	53,75	53,65	52,4	59,14	0,18
bb14_B	102856,4	398782,2	4,5	57,22	57,15	55,81	62,57	bb14_B	102856,4	398782,2	4,5	57,42	57,35	55,99	62,76	0,19
bb15_A	102860	398781,3	1,5	53,01	52,96	51,68	58,42	bb15_A	102860	398781,3	1,5	53,38	53,3	52,04	58,78	0,36
bb15_B	102860	398781,3	4,5	56,78	56,76	55,4	62,16	bb15_B	102860	398781,3	4,5	57,01	56,98	55,61	62,37	0,21
bb16_A	102863,2	398781,3	1,5	53,26	53,12	51,85	58,6	bb16_A	102863,2	398781,3	1,5	53,56	53,42	52,15	58,9	0,3
bb16_B	102863,2	398781,3	4,5	57,29	57,17	55,87	62,63	bb16_B	102863,2	398781,3	4,5	57,45	57,34	56,01	62,77	0,14
bb2_A	102766,9	398701,3	1,5	61,04	60,84	59,59	66,34	bb2_A	102766,9	398701,3	1,5	61,54	61,35	60,07	66,83	0,49
bb2_B	102766,9	398701,3	4,5	63,37	63,25	61,88	68,66	bb2_B	102766,9	398701,3	4,5	64,09	63,98	62,57	69,36	0,7
bb3_A	102779,1	398711,9	1,5	59,95	59,78	58,53	65,28	bb3_A	102779,1	398711,9	1,5	60,68	60,52	59,23	65,99	0,71
bb3_B	102779,1	398711,9	4,5	62,4	62,32	60,94	67,71	bb3_B	102779,1	398711,9	4,5	63,42	63,33	61,92	68,7	0,99
bb4_A	102787,5	398745	1,5	55,11	54,98	53,75	60,49	bb4_A	102787,5	398745	1,5	55,55	55,38	54,18	60,91	0,42
bb4_B	102787,5	398745	4,5	57,76	57,69	56,33	63,1	bb4_B	102787,5	398745	4,5	58,65	58,55	57,2	63,97	0,87
bb5_A	102795,8	398748,1	1,5	55,65	55,54	54,3	61,04	bb5_A	102795,8	398748,1	1,5	56,27	56,12	54,91	61,64	0,6
bb5_B	102795,8	398748,1	4,5	58,02	58	56,58	63,36	bb5_B	102795,8	398748,1	4,5	58,93	58,85	57,45	64,23	0,87
bb6_A	102813,2	398759,1	1,5	55,52	55,42	54,18	60,92	bb6_A	102813,2	398759,1	1,5	56,03	55,87	54,67	61,4	0,48
bb6_B	102813,2	398759,1	4,5	57,86	57,82	56,4	63,18	bb6_B	102813,2	398759,1	4,5	58,54	58,47	57,06	63,84	0,66
bb7_A	102864,8	398752	1,5	58,65	58,5	57,22	63,97	bb7_A	102864,8	398752	1,5	58,73	58,58	57,31	64,06	0,09
bb8_A	102859,1	398750,9	1,5	56,59	56,47	55,17	61,93	bb8_A	102859,1	398750,9	1,5	56,74	56,62	55,32	62,08	0,15
bb9_A	102902,2	398759,4	1,5	60,07	59,85	58,58	65,34	bb9_A	102902,2	398759,4	1,5	60,05	59,83	58,56	65,32	-0,02

Figuur 4 Toename geluidbelasting vanwege reflectie

Op basis van de hinderindicatietabel zoals opgenomen in het Handboek Hinderwet (zie ook rechtsoverweging 3 in de uitspraak <https://www.raadvanstate.nl/@102562/201406913-2-r3/>) kan geconcludeerd worden dat deze toename als 'geen hinder' gekwalificeerd kan worden (zie bijlage 2).

In het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op omliggende panden is echter geen rekening gehouden met het geluidsscherm dat op het perceel van reclamanten is geplaatst. De reden hiervan is dat dit scherm niet op grond van openbare gegevens te herleiden is. Als ook nog rekening wordt gehouden met het geluidsscherm, is de geluidsbelasting op de gevel van reclamanten niet hoger dan 67dB. Dit is 1dB lager dan de maximaal te verlenen hogere waarde voor spoorweglawaai.

3. Inkijk tuin gelegen aan de Edward Poppelaan

Aan geldende bestemmingsplannen kunnen geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan vanwege veranderende planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen nieuwe bestemmingen vaststellen. In de toelichting van een bestemmingsplan wordt onderbouwd het beoogde bouwplan past binnen het gemeentelijke beleid.

Voor deze ontwikkeling is van belang dat het ruimtelijk overheidsbeleid gericht is op zuinig ruimtegebruik. Hiermee wordt beoogd de groei en spreiding van het stedelijk ruimtebeslag op het buitengebied af te remmen. Bij het zoeken naar ruimte voor bijvoorbeeld woningbouw, dienen de mogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied zo veel mogelijk benut te worden. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren.

Het perceel Spoorlaan 19 ligt op een centrale locatie tussen het spoor en het centrum. De locatie maakt inderdaad onderdeel uit van een gebied waarin veel ontwikkelingen plaatsvinden. Niet ontkend kan worden dat het aanzien van het gebied door deze ontwikkelingen verandert. Inherent aan verandering is dat de belevingswaarde van de omgeving en gevoelens van privacy en woongenot een verandering kunnen ondergaan. Dit effect treedt op bij vrijwel elke ontwikkeling. De gemeente maakt daarom een afweging tussen het grotere algemeen belang van de ontwikkeling zelf en de belangen van omwonenden.

Op diverse locaties in het bestaand stedelijk gebied vinden dus herontwikkelingen plaats. Door de centrale en goed bereikbare locatie vinden veel binnenstedelijke ontwikkelingen juist plaats rondom het stationsgebied. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de bestaande omgeving. De maatschappelijk aanvaarde doelstelling dat binnenstedelijke locaties moeten worden benut, kan leiden tot wijzigingen in de woonomgeving. Daarbij moet de afweging gemaakt worden of de wijziging in alle redelijkheid te rechtvaardigen is.

In deze specifieke situatie is er bij de inpassing van de nieuwbouw voldoende afstand tot de woningen langs de Edward Poppelaan ten noorden van het spoor. Naast een afstand van het beoogde appartementengebouw tot de woningen van minimaal 65 meter wordt het zicht vanuit de appartementen richting de woningen aan de overzijde van het spoor grotendeels ontnomen door hoog opgaande begroeiing (zie figuur 5). Daarbij is de achterzijde van het appartementencomplex richting het spoor gepositioneerd. De achterzijde van het complex bestaat uit galerijen waaraan de slaapkamers zijn gepositioneerd.



Figuur 5 Uitzicht vanaf het perron richting noordzijde spoorlijn (woningen Edward Poppelaan)

Objectief beoordeeld is er daarom geen sprake van een onacceptabele of ongebruikelijke situatie op grond waarvan afgezien moet worden van het voorgestelde plan.

4. Conclusie

Gelet op voorgaande beantwoording is er naar onze mening geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Ook leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

BIJLAGEN

Bijlage 1 – Zonnestudie

Bijlage 2 – Hinderindicatie Handboek Hinderwet



Bezonnings-/ schaduwstudie
**Nieuwbouw appartementen Spoorlaan
te Etten-Leur**

SoMa Vastgoed B.V.

17-149

13-04-2023



21 maart 08:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 maart 10:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 maart 12:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 maart 14:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 maart 16:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie
fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 maart 18:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 08:00

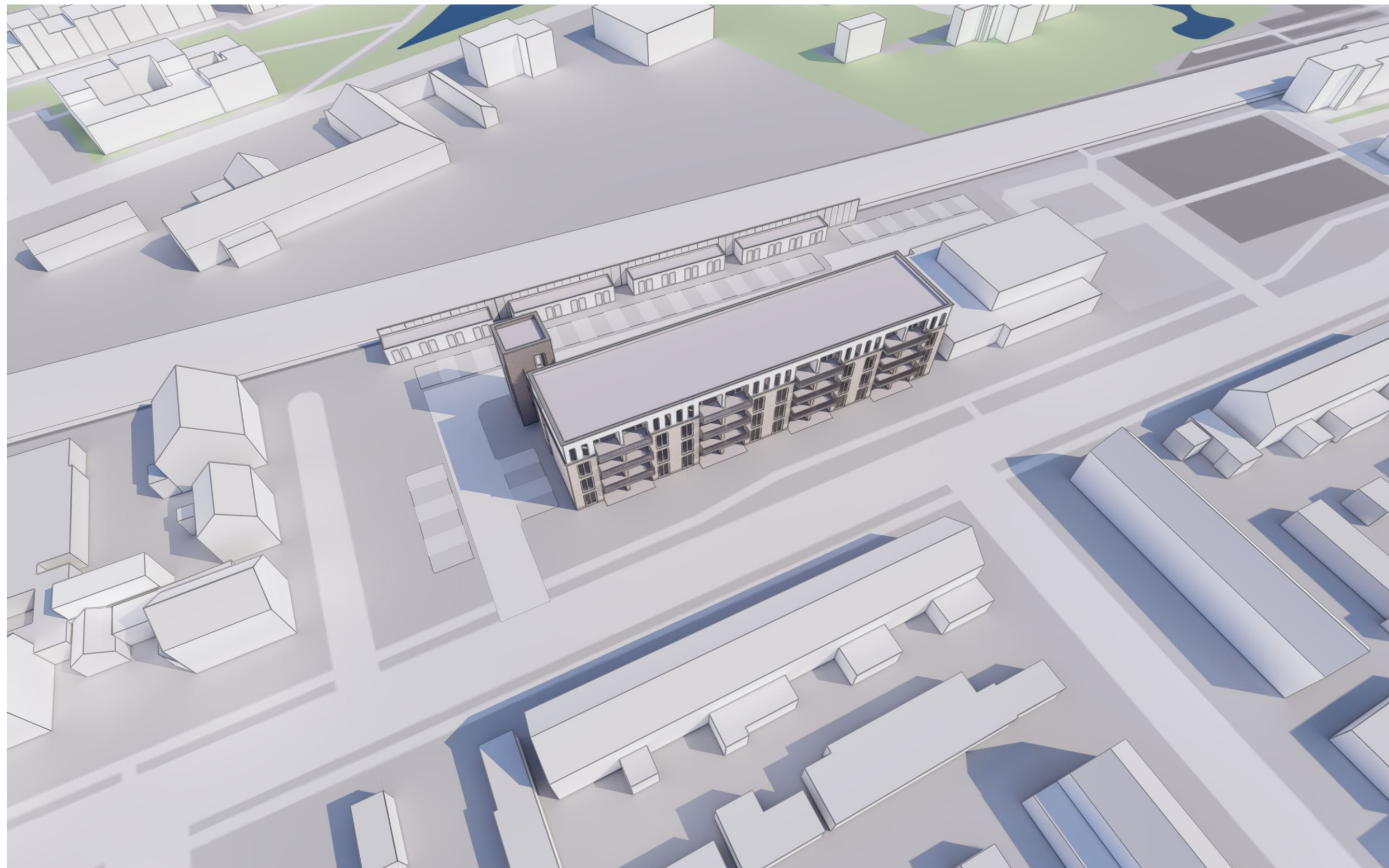
32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 10:00

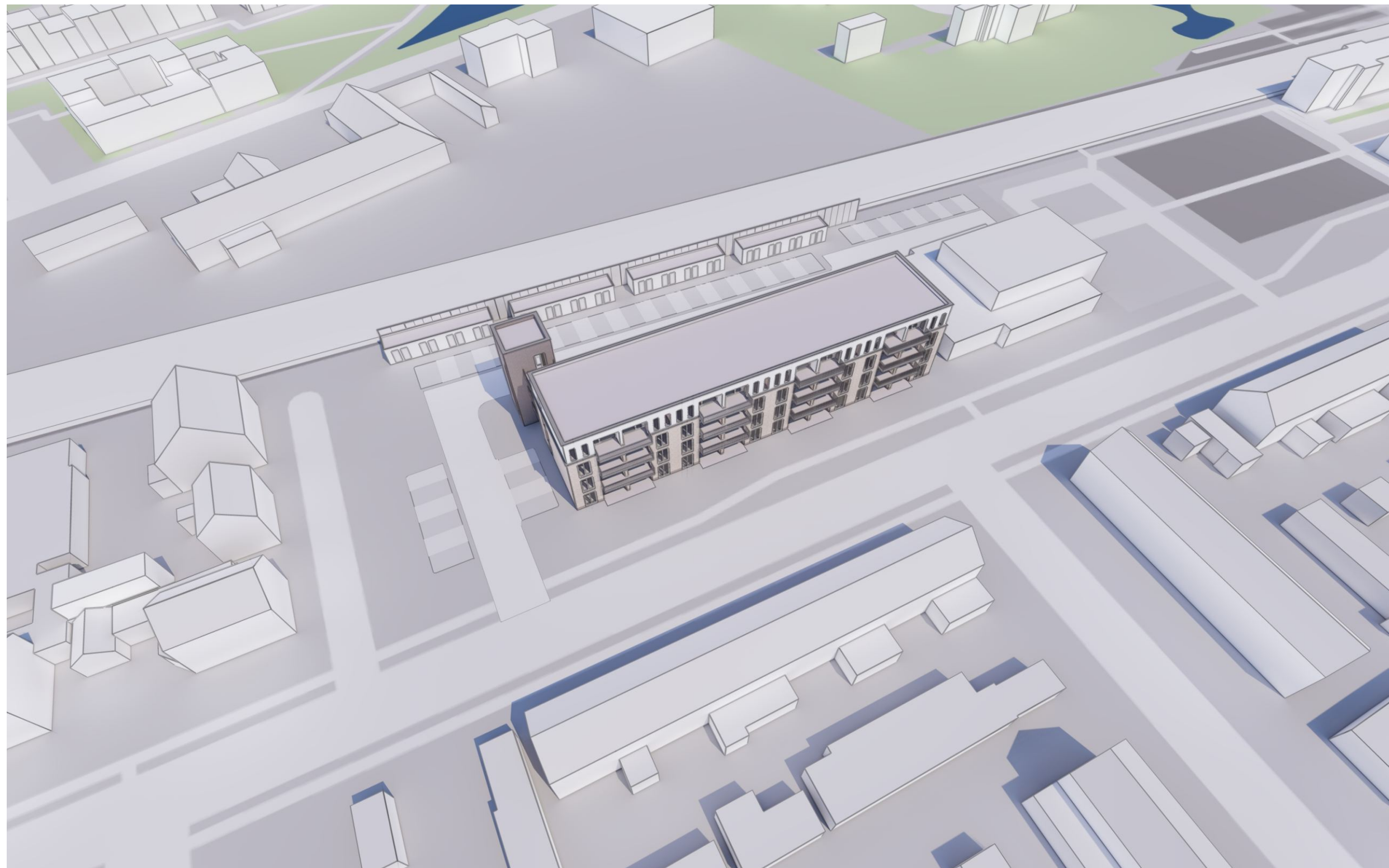
32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 12:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 14:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 16:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 18:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie
fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 juni 20:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie
fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 december 10:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 december 12:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie
fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 december 14:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023



21 december 16:00

32 nieuwbouw appartementen

adres: Spoorlaan, Etten-Leur
in opdracht van: SoMa Vastgoed B.V.

onderdeel: schaduwstudie

fase: definitief ontwerp

schaal: -
datum: 13 april 2023

- meetcondities (weersgesteldheid);
- de aard van en eventueel de bedrijfsomstandigheden van de geluidbron;
- het gemeten geluidniveau in dB (A) en zo mogelijk het achtergrondgeluidniveau;
- geluidspectrum (indien nodig);
- de tijdsduur en tijdstip dat de bron in werking is;
- de toegepaste correcties op het gemeten geluidniveau;
- het geluidbelastingniveau L_T ;
- de gehanteerde grenswaarde;
- conclusies.

Een voorbeeld van een meetformulier dat aansluit bij de beschreven meetmethodiek is afgebeeld op blz. 33 afbeelding na + blz. 34 afbeelding nb.

8.2. *Hinderindicaties*

Met betrekking tot de menselijke reactie zijn in het ISO normblad R 1996 — 1971 de gevolgen van overschrijding van de grenswaarden aangegeven. Vermeld is dan bijv. dat bij een overschrijding tot 5 dB(A) weinig klachten en dat bij een overschrijding van meer dan 20 dB(A) heftige gezamenlijke acties kunnen worden verwacht.

Bij de uitvoering van de Hinderwet wordt men echter regelmatig met situaties geconfronteerd, waarbij slechts één individu wordt geëxposeerd aan geluidniveaus van meer dan 20 dB(A) boven de in die situatie geldende grenswaarde, zodat gezamenlijke acties uiteraard uitblijven.

Een hinderindicatietabel dient in het raam van de Hinderwet dan ook de gebruikelijke hinderwetterminologie te bevatten, zoals hieronder is aangegeven.

Overschrijding grenswaarde in dB(A)	Indicatie
van 0 tot 3	geen hinder
van 3 tot 8	geringe hinder
van 8 tot 13	hinder
van 13 tot 18	ernstige hinder
van 18 en meer	onduldbare hinder

De klassen hebben een interval van 5 dB(A).

Aangezien een verschil in geluidniveau van 3 dB(A) in het algemeen juist hoorbaar is wordt een overschrijding van de grenswaarde tot 3 dB(A) niet als hinderlijk ervaren.

Deze indicaties kunnen als globale richtlijn worden gehanteerd.