

## 7 Geluidhinder

- (26) Volgens de plantoelichting, § 6.4, p. 22-23, wordt niet voldaan aan de richtwaarde voor het langtijdgemiddelde geluidsniveau voor een rustige woonwijk. De overschrijding is 5 dB(A). Bronmaatregelen zijn volgens u niet mogelijk. U acht de overschrijding aanvaardbaar om de volgende redenen:
- 1) De loswal is van groot maatschappelijk belang en er zijn geen alternatieven.
  - 2) De woning waar de overschrijding optreedt (lees: de woning van cliënten [REDACTED] [REDACTED] houdt nog twee geluidluwe gevels over.
  - 3) In de zomer zorgen toeristen voor een verhoogd achtergrondniveau.
- (27) Voor de alternatieven van punt 1 wordt verwezen naar § 10 hieronder. Reeds vanwege de aanwezigheid van alternatieven betwisten cliënten het maatschappelijke belang van een loswal op deze locatie. De loswal is enkel ingegeven door de belangen van de recreatiesector, terwijl aan de belangen van omwonenden als cliënten ten onrechte geen aandacht wordt besteed.
- (28) Wat betreft punt 2, is onduidelijk waarop u de stelling baseert dat een overschrijding aanvaardbaar is als er nog twee geluidluwe gevels overblijven. Cliënten betwisten dat dat kan worden gebaseerd op de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering of uw gemeentelijke beleid. Achter de niet geluidluwe zones hebben cliënten [REDACTED] bovendien onder meer hun woonkamer, hun woonkeuken, twee slaapkamers en twee badkamers. Ook cliënten [REDACTED] [REDACTED] zullen op geluidgevoelige gevels onaanvaardbare geluidhinder ondervinden.
- (29) Onduidelijk is van welk achtergrondniveau u bij het derde punt uitgaat. Bovendien is de aard van het geluid dat toeristen veroorzaken, anders dan het geluid van laad- en losactiviteiten. Bij laad- en losactiviteiten treden piekgeluiden op, bijvoorbeeld als kettingen op een (holle, stalen) ponton vallen. Ook het geluid van vrachtwagens die en materieel dat bij het laden en lossen wordt gebruikt, is veel overheersender dan het geluid van toeristen. Het mechanisch laden en lossen op grote overladers (vgl. productie 6, p. 47, categorie 1) veroorzaakt grote geluidsoverlast, niet alleen doordat de dieselmotoren moeten blijven draaien voor de hydraulische ondersteuning maar ook door de materialen die uit de grijparmen op de pontons vallen. Ook het handmatig overladen van materialen (vgl. productie 6, p. 48, categorie 3) kunnen met zeer veel lawaai gepaard gaan, bijvoorbeeld wanneer machines en motoren of complete auto's de pontons worden opgereden.
- (30) Volgens de plantoelichting, p. 23, zou, wanneer wordt getoetst aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit milieubeheer, worden voldaan aan de grenswaarden. Volgens het akoestisch onderzoek van Ancoor, p. 2-3, gelden de maximale geluidsniveaus uit het Activiteitenbesluit milieubeheer niet voor laad- en losactiviteiten. In het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat daaronder onder meer ook vallen het slaan van autoportieren, het starten e.d. van vrachtwagens en het wachten van vrachtwagens.

- (31) In artikel 2.17, lid 1, aanhef, Activiteitenbesluit milieubeheer wordt gesproken van laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting. “Ten behoeve van” en “in de onmiddellijke nabijheid” zijn cumulatieve voorwaarden, gelet op het woord “en”. Voor die activiteiten maakt onderdeel b van dat artikellid een uitzondering in de periode tussen 7.00 en 19.00 uur. In het onderhavige geval gaat het echter om laad- en losactiviteiten *binnen* de inrichting, en niet in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Hier vormen de laad- en losactiviteiten bovendien de kern van de activiteiten van de inrichting. Het gaat dus niet om activiteiten ten behoeve van de (overige activiteiten van de) inrichting, maar om de kern van de activiteiten van de inrichting. Reeds om deze redenen kunnen de maximale geluidsniveaus van de laad- en losactiviteiten binnen de inrichting niet buiten beschouwing blijven.
- (32) Zelfs als de uitzondering voor laad- en losactiviteiten hier overdag mocht gelden, dient u voor de maximale geluidsniveaus los van het Activiteitenbesluit milieubeheer te beoordelen of u de te verwachten maximale geluidsniveaus vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 3.1, lid 1, Wet ruimtelijke ordening aanvaardbaar acht. Ten onrechte bent u daar nu niet op ingegaan. Blijkens uw akoestische onderzoek, § 3.1.2, p. 3-2, kunnen op de pont maximale brongeluidsniveaus van maar liefst 86,9 dB(A) voorkomen; voor andere geluidbronnen blijkens § 3.5, p. 3-4, zelfs tot 110,1 dB(A). Dat is vanuit ruimtelijk oogpunt volstrekt onaanvaardbaar, te meer daar het aantal van zulke pieken in de geluidsbelasting door de planvoorschriften niet, althans onvoldoende, wordt beperkt. Wat de pontons aangaat, zij kunnen er immers gedurende de gehele dag liggen, zoals hierboven is aangetoond. Daar kunnen bovendien weer andere vaartuigen aanmeren. Het aanmeren van andere vaartuigen is niet in aantallen vaarbewegingen beperkt. Bovendien is het aantal vrachtwagens weliswaar per jaar, maar niet per dag beperkt; planvoorschrift 6.4.2, onder e, noemt althans niet duidelijk het aantal vrachtwagenbewegingen per dag.
- (33) Cliënten betwisten de juistheid van de uitgangspunten van het akoestische onderzoek. Zij zullen zo nodig een tegenonderzoek laten verrichten. Zonder thans volledig te kunnen zijn, wijzen zij op het volgende; waar nodig wordt verwezen naar de paragraafnummering in het akoestische onderzoek:
- Onduidelijk is waarom er slechts 6 en niet alle vrachtwagens en tractoren mechanisch in plaats van handmatig worden gelost (§ 3.2.1).
  - De berekende bedrijfssituatie is niet representatief. Berekend wordt een minimale bedrijfssituatie van één categorie activiteiten, namelijk de activiteiten die bedoeld worden in productie 6, p. 47, categorie 2, dus de activiteiten, uitgevoerd met shovels/laadschoppen. Daarbij is de aanvoer van de materialen en de grond niet meegerekend, waardoor het aantal bewegingen in de berekeningen is gehalveerd.
  - De laad-en- los bewegingen van chalets en caravans (productie 6, p. 50, categorie 7) moeten dubbel worden gerekend. Bij afvoer worden deze eerst over het water overgezet van de camping via de wal met tractoren naar het (parkeer)terrein en aldaar opgeslagen. Vervolgens blijven zij daar soms uren, maar vaker dagen tot weken op

het terrein staan (vgl. productie 1, p. 8) alvorens te worden opgehaald met grote en zeer lange opleggers, die soms uren de weg blokkeren en weer achteruit de Kerkweg verlaten (vgl. productie 3, p. 26).

- De versterking van het geluid door de pontons is ten onrechte buiten beschouwing gelaten.
- Er wordt een te korte periode van stationair draaien gehanteerd (§ 3.2.2). Zoals hierboven bleek, kunnen gelet op de planvoorschriften laad- en losactiviteiten overdag continu doorgaan.
- Ten onrechte wordt het achteruitrijdsignaal geacht op te gaan in het geluid van achteruit rijden (§ 3.3.1). Zo'n signaal komt uit boven het geluid van een (achteruitrijdend) voertuig en is afzonderlijk hoorbaar. Onduidelijk is of de genoemde 108 dB(A) het langtijdgemiddelde, dan wel het maximale geluidsniveau betreft. In § 3.5 wordt opeens een  $LA_{max}$  voor achteruitrijdsignalering vrachtwagen van 109,9 dB(A) genoemd, wat strijdig lijkt met het gestelde in § 3.3.1.
- Op de loswal stappen ook toeristen uit en in bussen. Zie productie 6, p. 50. De planvoorschriften staan dat gelet op planvoorschrift 6.1.1, onder a, – ten onrechte – toe. Het stemgeluid van mensen is dus, anders dan § 3.4 stelt, ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Als er mensen uit- of instappen, gebeurt dat doorgaans op momenten dat er geen goederen worden verladen. Reeds in zoverre gaat het stemgeluid niet op in de overige bronnen.
- De langtijdgemiddelde en maximale geluidsniveaus op de gevel van cliënten (§ 5.2.1 en 5.2.2) lijken gelet op de geringe afstand van hun woning tot de loswal en de ruime aanwezigheid van (geluid weerkaatsend) water veel te laag berekend.
- Verder is buiten beschouwing gelaten dat de aanrijroute naar het plangebied langs twee bedrijven gaat die over de weg heen de toeristen in de boten overzetten, en een boerderij, Kerkweg 50 (niet 50a), die over de volle lengte op slechts 1 meter van de weg met slechts één enkele rijkstrook (vgl. productie 3, p. 27) gelegen. De trillingen die zich door de veengrond van de woningen op de huisnummers 39b/39c en meer in het bijzonder de boerderij op nummer 50 voortplanten, zijn niet onderzocht.

## 8 Uitzicht/waardevermindering

- (34) Vanuit hun woning hebben cliënten rechtstreeks uitzicht op de loswal. Hun uitzicht zal worden verpest. Door de activiteiten en het verminderde uitzicht zal het onroerend goed van cliënten onevenredig in waarde dalen.

## 9 Beschermd dorpsgezicht

- (35) Een loswal van de voorziene omvang laat zich niet verenigen met het feit dat de molen beschermd rijksmonument is (zie ook randnummer (47) hieronder) en de loswal en de molen liggen in beschermd dorpsgezicht. De loswal en de bijbehorende activiteiten vormen daarop een onevenredige inbreuk. Een loswal wijkt af van het identiteitsbeeld dat wordt bedoeld in het Bestemmingsplan Giethoorn 2017 (NL.IMRO.1708.Giethoorn-VA01), p. 38-39, en draagt bij aan de verrommeling die dat bestemmingsplan juist wenste tegen te gaan.