

Advies

Aan : Harry Smith (gemeente Castricum)
Van : Rob Moerkerken
Afdeling : Milieu & Ruimte
Onderwerp : bouwplan 14 appartementen Beverwijkerstraatweg 6 te Castricum
Datum : 22 januari 2010
Afschrift : Schreuder Groep Alkmaar

Inleiding

De gemeente Castricum heeft de MRA verzocht een milieutechnische beoordeling te maken met betrekking tot het bouwplan voor een winkel en 14 appartementen gelegen aan de Beverwijkerstraatweg 6 te Castricum.

Aanleiding tot dit advies zijn de, in opdracht van bouwbedrijf Gebr. Apeldoorn BV te Egmond, door de Schreuder Groep te Alkmaar uitgevoerde akoestische onderzoeken.

Het betreft een onderzoek naar de te verwachten geluidbelasting vanwege verkeerslawaaï en vanwege spoorweglawaaï, projectnr. 49060.77.R0 van 16 december 2009 en een onderzoek naar de minimaal benodigde geluidwerende bouwkundige voorzieningen aan de gevels van de te bouwen appartementen, projectnr. 49060.78.R0 van 16 december 2009.

Betreffende dit bouwplan is reeds in een eerder stadium advies uitgebracht en heeft er tevens overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Castricum en de MRA enerzijds en de architect en de akoestisch adviseur anderzijds.

Situatie

Het betreft een bouwplan voor een winkel met twee appartementen op de begane grond en daarboven een tweetal etages met elk nog eens zes appartementen. Het bouwplan is gelegen op de hoek van de Beverwijkerstraatweg en de Gasstraat te Castricum. Op deze locatie bevindt zich nu de schoenwinkel Jan v.d. Broek met één bovenwoning.

Het bouwplan is gelegen binnen de zone verkeerslawaaï van de Beverwijkerstraatweg, Stationsweg en Dorpsstraat. De overige wegen in de directe omgeving van het bouwplan, de Gasstraat, de Puikman, Schoutenbosch en de Van Ginshovenstraat, zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt en derhalve niet gezoneerd zijn.

Tevens is het bouwplan gelegen direct langs en dus binnen de zone van de spoorlijn Alkmaar – Uitgeest.

Normen, grenswaarden en beleiduitgangspunten

Verkeerslawaaï

Volgens artikel 82, 1^e lid van de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeurgrenswaarde voor verkeerslawaaï 48 dB. In de onderhavige situatie is er sprake van in stedelijk gebied nog te bouwen woningen welke nog niet zijn geprojecteerd langs een aanwezige weg. Volgens artikel 83, 2^e lid van de Wet geluidhinder kan het bevoegd gezag, onder bepaalde voorwaarden, een hogere waarde vaststellen tot ten hoogste 63 dB.

Spoorweglawaaï

Volgens artikel 4.9, 1^e lid van het Besluit geluidhinder bedraagt de voorkeurgrenswaarde voor spoorweglawaaï 55 dB. Volgens artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder kan het bevoegd gezag, onder bepaalde voorwaarden, een hogere waarde vaststellen tot ten hoogste 68 dB.

Beleid hogere waarden

De bepaalde voorwaarden worden genoemd en nader omschreven in de gemeentelijke beleidsnotitie procedure hogere grenswaarde van 9 maart 2009.

Deze beleidsnotitie is voor de gemeente Castricum het instrument waarmee de afweging tot het vaststellen van een hogere waarde kan worden uitgevoerd. De beleidsnotitie zorgt voor een consistent

beleid en sluit zo veel mogelijk aan bij het 'oude beleid' zoals dat in de oude Wet geluidhinder en haar uitvoeringsbesluiten was opgenomen. In hoofdstuk 2 van de notitie zijn een negental beleidsuitgangspunten opgenomen waaraan een eventueel te verlenen hogere waarde dient te voldoen.

Beoordeling akoestisch onderzoek

Uitgangspunt

De MRA stelt zich op het standpunt dat een akoestisch rapportage zodanig is ingericht dat het gehanteerde akoestisch model en de daarin gebruikte gegevens inzichtelijk en reproduceerbaar zijn. Het akoestisch model van zowel wegverkeerslawaai als van spoorweglawaai dient te zijn uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift 2006. Het akoestisch rapport dient informatie te bevatten betreffende alle voor het onderzoeksresultaat van belang zijnde aspecten. In het rapport worden in elk geval de gegevens opgenomen zoals die zijn vermeld in hoofdstuk 1 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift 2006.

Algemeen

De rapportages zien er verzorgd en overzichtelijk uit en zijn van een duidelijk betere kwaliteit dan de eerder ingediende concept rapportage (d.d. 6 augustus 2009).

Echter de beide rapportages dienen op een aantal punten nog te worden aangevuld en verbeterd. Per rapport wordt hieronder nader op ingegaan.

Akoestisch rapport geluidbelasting

In tabel 2: geluidbelasting Beverwijkerstraatweg, Stationsweg en Dorpsstraat wordt bij de punten 1, 2, 3 en 4 aangegeven dat deze gevels als zogenaamde 'dove' gevels zullen worden uitgevoerd. Hier dient punt 14 aan te worden toegevoegd aangezien ook op dit punt de geluidbelasting hoger is dan de maximale ontheffingswaarde.

Het zou wenselijk zijn dat op de bouwkundige situatie tekeningen (welke wel in de rapportage geluidwering gevels zit, maar in de rapportage geluidbelasting nog zou moeten worden opgenomen) duidelijk aan wordt geven welke gevels uiteindelijk als 'dove' gevel dienen te worden uitgevoerd.

Op basis van de rekenresultaten geluidbelasting verkeerslawaai gaat het hierbij op de gevels ter hoogte van de waarneempunten 1, 2, 3, 4 en 14.

Vanwege verkeerslawaai dient voor een zestal waarneempunten een hogere waarde te worden vastgesteld. De hoogst vast te stellen geluidbelasting bedraagt 60 dB, zijnde slechts 3 dB onder de maximaal toegestane ontheffingswaarde.

Op basis van de rekenresultaten spoorweglawaai blijkt dat voor een achttal waarneempunten een hogere waarde dient te worden vastgesteld. De hoogst vast te stellen geluidbelasting bedraagt uiteindelijk 68 dB, zijnde de maximaal toegestane ontheffingswaarde.

In tabel 4 is de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen gezamenlijk en de geluidbelasting spoorweglawaai. Beide geluidbelastingen zijn van belang voor het bepalen van de minimaal benodigde geluidwerende voorzieningen aan de gevels van de appartementen. Nader onderzoek hierna is uitgevoerd in het hierna te bespreken akoestisch rapport geluidwering gevels.

Onder punt 4.6 zijn de voorgestelde maatregelen opgenomen, welke worden voorgesteld om aan de wettelijke normen en grenswaarden te kunnen voldoen. Ten aanzien van deze maatregelen zijn de volgende op- en aanmerkingen te maken.

De gevels welke als zogenaamde 'dove' gevel dienen te worden uitgevoerd, zijn de gevels ter hoogte van de waarneempunten 1, 2, 3, 4 en 14.

Aangegeven wordt dat het trappenhuis zal worden gerealiseerd als een geheel open ruimte, zodat hiet geen sprake kan zijn van een besloten ruimte. Als zodanig zullen dan ook de geluidluwe gevels van en appartementen worden gerealiseerd aan deze geluidluwe zijde. De berekende geluidbelasting op deze gevels bedraagt volgens het akoestisch onderzoek ten hoogste 50 dB vanwege verkeerslawaai. Aangezien de voorkeurgrenswaarde 48 dB bedraagt kan men niet direct spreken van een geluidluwe zijde, zie de definitie hiervan in de gemeentelijke beleidsnotitie hogere grenswaarde. Dat de geluidbelasting op deze gevels lager is dan aan de geluidbelaste zijde is echter wel duidelijk.

Spuiventilatie zal plaats vinden via de geluidluwe zijde c.q. het trappenhuis, hiervoor zal dan de voordeur van de appartementen moeten worden opengezet. Of dit overeenkomt met spuventilatie zoals genoemd in afdeling 3.1 van het Bouwbesluit is zeer discutabel.

In het rapport wordt aangegeven dat in de bijlage 5, 6 en 7 een duidelijk beeld van het akoestisch rekenmodel wordt gegeven. Het is echter niet mogelijk om in deze plots te zien hoe ver het akoestisch rekenmodel zich uitstrekt. Het is wenselijk om een plot van alleen het totale akoestisch rekenmodel in de rapportage op te nemen.

Bij spoorweglawaai is gebruik gemaakt van de gegevens afkomstig uit het akoestisch spoorboekje Aswin 2008 (versie 04/08). Sinds september 2009 wordt er echter gebruik gemaakt van Aswin 2009 (versie 09/09). Bij controle van de data van de beide versies blijkt dat dit echter geen negatieve invloed heeft op de berekeningsresultaten.

Tevens zijn er een aantal op- en aanmerkingen op de inhoud van de rapportage welke nog moeten worden aangepast c.q. verduidelijkt voordat een definitieve versie van de rapportage deel kan uitmaken van de stukken behorende bij een ruimtelijke procedure en/of een aanvraag bouwvergunning.

Bijlage 1: Situatie

In de omschrijving op de situatie tekening staat vermeld "Beverwijksestraatweg", dit moet zijn "Beverwijkerstraatweg".

Wenselijk is het om in deze bijlage ook de

Bijlage 2: Verkeersgegevens

In de tabellen met verkeersgegevens staat in de derde kolom van de eerste rij het woord "intensiteit" bedoeld wordt "intensiteit".

In de vierde kolom van de eerste rij wordt de intensiteit aangegeven, graag vermelden dat dit de etmaal intensiteit is.

In de kolom met de categorieën van motorvoertuigen wordt naast de lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen ook de categorie motoren genoemd, dit is echter onjuist. Sinds het nieuwe Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bestaan er nog maar drie categorieën van motorvoertuigen, zie hiervoor artikel 3.1, 2^e lid van het genoemde voorschrift.

In de zesde kolom van de tweede rij staat "m.v.t./etmaal", dit is onjuist, hier wordt bedoeld "m.v.t./uur".

Bijlage 3: Spoorweggegevens

De gegevens ten behoeve van de berekeningen spoorweglawaai zijn in deze bijlage opgenomen. Voor wat betreft de intensiteiten en de stopfracties gelden deze voor het gehele, in het rekenmodel opgenomen, traject. Echter de overige gegevens zijn variabel afhankelijk van het baanvak en de kilometerstand. Aangenomen mag worden dat de digitale data afkomstig uit Aswin direct is overgenomen in het akoestisch rekenmodel, dit blijkt echter niet uit de tekst.

Bijlage 4: L_{cum} (MKM)

In deze bijlage wordt, met behulp van het rekenmodel cumulatie zoals dat is opgenomen in het programma Aswin, de gecumuleerde geluidbelasting berekend overeenkomstig hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

In deze bijlage wordt de gecumuleerde geluidbelasting berekend voor de waarneempunten 3 (gevel langs de Beverwijkerstraatweg), 4 (gevel op de kop van het gebouw) en 7 (gevel meer naar achteren van het gebouw).

De berekening ontbreekt echter voor de punten 5 en 6 (gevel langs de spoorlijn), deze punten nog toevoegen. De geluidbelasting vanwege verkeerslawaai is op deze punten wel minder dan op de punten 3 en 4, maar de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai is op deze punten wel hoog.

Bijlage 5: Plot rekenmodel wegverkeerslawaai Beverwijkerstraatweg/Stationsweg/Dorpsstraat
De hierachter gepresenteerde plot is de plot van de gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer.

Bijlage 6: Cumulatie wegverkeerslawaai

De hierachter gepresenteerde plot is de plot van de geluidbelasting wegverkeerslawaai van de Beverwijkerstraatweg/Stationsweg/Dorpsstraat. De beide plots zijn hier dus verwisseld.

Tevens is het wenselijk om in de plot van de gecumuleerde geluidbelasting aan te geven dat dit de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen gezamenlijk is, zonder de correctie ex artikel 110g van de Wet geluidhinder. Tevens dient op de plots te worden aangegeven voor welke waarneemhoogte de gepresenteerde geluidbelasting geldt.

Bijlage 7: Spoorweglawaai

In de plot wordt vermeld dat de gepresenteerde geluidbelasting "exclusie +1,5 dB" is. Bedoeld wordt hier "exclusief de +1,5 dB conform de afspraak tussen het ministerie VROM en ProRail".

Ook hier ontbreekt een waarneemhoogte vermelding.

Bijlage 8: Invoergegevens wegverkeerslawaai

De in deze bijlage opgenomen rijen met coördinaten is slechts zinvol indien aan de rapportage ook een plot met weergave van deze coördinaten is opgenomen. Nu is het volstrekt onmogelijk om de juistheid hiervan te controleren.

Bijlage 9: Invoergegevens cumulatie wegverkeerslawaai

Ook hiervoor geldt de hiervoor gemaakte opmerking.

Bijlage 10: Invoergegevens spoorweglawaai

Ook hiervoor geldt de hiervoor gemaakte opmerking.

In de lijst met de verschillende baanvakken staan hele rijen met data die op 0 (nul) staat. Aangezien het hier om circa 40 bladzijden gaat, gaarne deze onnodige data verwijderen.

Akoestisch rapport geluidwering gevels

Onder punt 3.2.2 materialen zijn de toe te passen bouwkundige voorzieningen en materialen opgenomen welke in de berekeningen zijn toegepast.

Aangegeven wordt de gevels gesloten zullen worden uitgevoerd, kierdichting 55 dB(A). Voor de zogenaamde 'dove' gevels is dit juist, echter voor de gevels die wel te openen delen bevatten, bijvoorbeeld de gevels aan de spoorwegzijde, dient van een veel lagere kierdichting te worden uitgegaan.

In de rapportage worden nummers van appartementen genoemd, bijvoorbeeld in de tekst op bladzijde 11. Onduidelijk is welke appartementen hiermee worden bedoeld. De in de rapportage opgenomen bouwkundige tekeningen zijn dusdanig klein dat hieruit geen informatie is te verkrijgen.

Graag deze tekeningen op een groter formaat, op schaal, weergeven.

In de rapportage zijn in bijlage 3 slechts berekeningen opgenomen voor de woningen 2 en 3 op de begane grond, 4 en 6 op de 1^e verdieping en 12 en 13 op de tweede verdieping.

De berekeningen ontbreken voor alle overige woningen.

Elke woning in het complex zal anders worden uitgevoerd. Dat wil zeggen een andere geluidbelasting van of wegverkeer of railverkeer of van beide ondervind, sommige woningen met een zogenaamde 'dove' gevel zullen worden uitgevoerd en andere woningen wel met te openen delen. Hierom dient van elke woning, ook die met een zogenaamde 'dove' gevel, een geluidwerings berekening in de rapportage te worden opgenomen, dit om te kunnen toetsen of elke woning aan de eisen van het Bouwbesluit kan voldoen.

De situatie tekening in bijlage 1 is niet op schaal. Ook de, in bijlage 2, toegevoegde bouwkundige tekeningen zijn in het geheel niet op schaal, terwijl wel een schaal aanduiding wordt aangegeven.

Of duidelijk aangegeven dat de tekeningen niet op schaal zijn of zorg dragen dat de tekeningen in de rapportage precies op schaal worden weergegeven.

Tevens is het wenselijk om op de bouwkundige tekeningen, per woning duidelijk aan te geven welke specifieke akoestisch bouwkundige maatregelen dienen te worden genomen. Bij een volgende beoordeling van deze rapportage dienen de bouwkundige tekening te worden bijgevoegd, om een goede beoordeling te kunnen maken.

Beoordeling resultaten

Resultaten geluidbelasting verkeerslawaai

Uit de resultaten van de berekeningen naar de te verwachten geluidbelasting vanwege verkeerslawaai blijkt dat deze op de waarneempunten 1, 2, 3 (alle voorgevel Beverwijkerstraatweg), waarneempunt 4 (rechter zijgevel Beverwijkerstraatweg) en op waarneempunt 14 (linker zijgevel Beverwijkerstraatweg) hoger is dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De maximale overschrijding van de ontheffingswaarde bedraagt 4 dB.

Deze gevels dienen als een zogenaamde 'dove' gevel te worden uitgevoerd, d.w.z. een gevel zonder te openen delen.

Voor de gevels 5, 6, 7, 10, 11 en 12 dient een hogere waarde te worden vastgesteld.

Resultaten geluidbelasting spoorweglawaai

Uit de resultaten van de berekeningen naar de te verwachten geluidbelasting vanwege spoorweglawaai blijkt dat voor de gevels 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9 een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

Resultaten cumulatie van geluid

Bij het toetsen van de geluidbelasting aan de grenswaarden werden geluidbronnen van verschillende oorsprong voorheen afzonderlijk beoordeeld, overeenkomstig de systematiek van de Wet Geluidhinder.

In werkelijkheid wordt natuurlijk van de gezamenlijke geluidbronnen meer hinder ervaren dan van elk van de afzonderlijke bronnen.

Indien na toetsing van de afzonderlijke geluidbronnen blijkt dat de voorkeerswaarde wordt overschreden, moet het bevoegd gezag (B&W) bij zijn afweging voor het afgeven van een hogere waarde rekening houden met het gecumuleerde geluidniveau.

Het begrip cumulatie wordt al langer gebruikt bij Milieu Effect Rapportages. Bij het afwegen van verschillende varianten wordt het aantal geluidgehinderden als criterium gebruikt, in plaats van de som van de geluidniveaus tengevolge van alle relevante bronnen.

Uit onderzoek is namelijk gebleken, dat de relatie tussen geluidbelasting en hinder (de zogenaamde dosis-effect-relatie) per geluidbron verschilt. Het blijkt bijvoorbeeld dat, bij een gelijke geluidbelasting, wegverkeer als hinderlijker wordt ervaren dan railverkeer.

Uit de resultaten van de berekeningen naar de te verwachten gecumuleerde geluidbelasting van alle geluidbronnen gezamenlijk blijkt dat deze met een L_{CUM} tussen de 68 en 74 dB, op een groot deel van de gevels waarachter zich een woning bevindt, kan worden gekwalificeerd als 'slecht' tot 'zeer slecht'.

Resultaten berekeningen geluidwering gevels

De voorgestelde bouwkundige materialen en voorzieningen, zodat voldaan kan worden aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer en het Bouwbesluit zijn behoorlijk ingrijpend.

Voor een aantal appartementen betekent dit dat er in die woning geen enkel raam opengezet kan worden, voor andere appartementen betekent dit dat bij het openzetten van een raam men geconfronteerd zal worden met een hoge geluidbelasting.

Vraagtekens kunnen worden gezet bij de ventilatie mogelijkheden van de woningen en de eisen met betrekking tot de doorspui baarheid.

Elke verblijfsruimte van een woonfunctie moet voorzien zijn van ten minste één te openen raam of deur in de uitwendige scheidingsconstructie. Bij een verblijfsruimte omringd door 'dove' gevels kan niet aan deze eis worden voldaan. Een dove gevel is een gevel welke geen te openen delen mag bevatten. Een oplossing kan zijn, welke echter zeer discutabel is, is de verblijfsruimte te spuien via een andere verblijfsruimte en te rekenen met een lagere lichtsnelheid. Volgens het Bouwbesluit is dit echter niet toegestaan omdat elke verblijfsruimte te openen delen moet hebben in de uitwendige scheidingsconstructie. Volgens de NEN 1087 is dit tevens niet toegestaan omdat er dan geen volumestroom door dat verblijfsgebied voert. Het is dus de vraag of dat de controlerende instantie dit als gelijkwaardige oplossing ziet.

Overige beoordelingen welke niet in een rapportage zijn opgenomen

Luchtkwaliteit

Het bouwplan zal, als gevolg van de voertuigbewegingen van de toekomstige bewoners, vrijwel geen bijdrage leveren aan de heersende luchtkwaliteit. In dat kader kan het bouwplan worden beschouwd als zijnde "niet in betekende mate".

Aan de voorzijde van het bouwplan is de drukke Beverwijkerstraatweg gelegen ter hoogte van de spoorwegovergang. Deze spoorwegovergang is gemiddeld 30 minuten per uur gesloten, waardoor er zich, ter hoogte van het bouwplan, een file ontwikkelt van stilstaand verkeer met draaiende motoren. De lokale luchtkwaliteit wordt hierdoor negatief beïnvloed.

Uit een indicatieve berekening, met behulp van de standaard-rekenmethode 1 met behulp van het CARII model, van de luchtkwaliteit ter hoogte van de gevels van het bouwplan vanwege de Beverwijkerstraatweg, blijkt dat er zowel in de huidige situatie 2009 als in de toekomstige situatie 2020 net geen overschrijdingen van de jaargemiddelde normen van zowel NO_2 als PM_{10} plaats vindt.

stof	norm	beschouwd jaar	
		2009	2020
stikstofdioxide NO_2	jaargemiddelde	38,1	24,7
	jaargem. achtergrond	18,0	12,7

stof	norm	beschouwd jaar	
		2009	2020
fijn stof PM ₁₀	jaargemiddelde	20,8	16,7
	jaargem. achtergrond	22,7	20,4

Wel vindt er op een aantal dagen per jaar een overschrijding van de (24 uren)norm plaats. Op basis van de berekenings resultaten kan geconcludeerd worden dat de lokale luchtkwaliteit op die plaats wel voldoet aan de geldende norm maar dat deze zeker niet goed is. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het aandeel vrachtverkeer en de congestie welke optreed bij een gesloten overweg.

Overige geluidbronnen

Naast het wegverkeer en de spoorlijn, is er ter hoogte van het bouwplan nog een prominent aanwezige geluidbron, zijnde de signalering van de spoorweg overgang, de zogenaamde doorluidende bel.

Aangezien de spoorwegovergang gemiddeld 30 minuten in een uur is gesloten, is dit een belangrijke bron van geluidhinder.

Conclusie

Het bouwplan is op een dusdanig punt gelegen dat de te ondervinden geluidbelasting vanwege verkeerslawaaï en spoorweglawaaï zeer hoog is. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de ingrijpende lijst van voorgestelde maatregelen om het geluidniveau binnen in de woningen op een enigszins aanvaardbaar niveau te brengen.

De geluidbelasting vanwege verkeerslawaaï is op een aantal gevels veel hoger dan de voorkeurgrenswaarde. Op een aantal gevels is deze zelfs hoger dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde. Deze gevels zullen dan ook als zogenaamde 'dove' gevels, dat wil zeggen gevels zonder te openen delen, dienen te worden uitgevoerd.

Ook de geluidbelasting vanwege spoorweglawaaï is op een aantal gevels veel hoger dan de voorkeurgrenswaarde.

De gecumuleerde geluidbelasting is dusdanig hoog dat dit de milieukwaliteitsmaat 'slecht' tot 'zeer slecht' heeft.

De luchtkwaliteit in de directe omgeving van het bouwplan voldoet wel aan de normen maar kan toch als vrij slecht worden gekwalificeerd.

Nabij het bouwplan wordt ook geluidhinder ondervonden van de signalering van de spoorweg overgang.

Een aantal appartementen op de eerste en tweede verdieping zullen moeten worden voorzien van een zogenaamde 'dove' gevel. Aangezien dit de enige gevel van deze woning is, kunnen de bewoners van deze appartementen niets openzetten. Hun enige ventilatie mogelijkheid is het openzetten van de toegangsdeur tot hun woning, zodat geventileerd kan worden via het trapportaal.

De vraag is of dat de bedoeling van het Bouwbesluit is en of het trapportaal gezien kan worden als een geluidluwe zijde. Gezien de definitie hiervan en het feit dat de berekende geluidbelasting in het trapportaal hoger is dan de voorkeurgrenswaarde kan dit worden betwijfeld.

Volgens de beleidsnotitie hogere grenswaarden van de gemeente Castricum dienen woningen welke een gevel bezitten waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, ten minste één geluidluwe gevel te bezitten. De geluidluwe gevel voor deze appartementen is het reeds eerder genoemde trapportaal. Gezien de definitie van een geluidluwe gevel in de genoemde beleidsnotitie wordt hier niet aan voldaan. Afgezien van het feit of een toegangsdeur tot een woning, uitkomende op een trapportaal, kan worden beschouwd als zijnde een gevel.

Advies

Gezien de hoger geluidbelasting vanwege en wegverkeer en railverkeer, de zeer ingrijpende maatregelen welke aan de te realiseren woningen dienen te worden getroffen met alle bijbehorende gebruiksbependingen, wordt geadviseerd om geen medewerking te verlenen aan het bouwplan in zijn huidige vorm. Wellicht dat met minder woningen in een andere opzet een bouwplan kan worden gerealiseerd dat wel kan voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.