

NOTA ZIENSWIJZEN
ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 'STATIONSTUIN BARENDRECHT'

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Stationstuin Barendrecht", met de daarop betrekking hebbende stukken, heeft met ingang van 12 oktober 2018 tot en met 22 november 2018 ter inzage gelegen op het gemeentehuis in Barendrecht. Ook was het plan elektronisch te raadplegen op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de inspraaktermijn is iedereen in de mogelijkheid gesteld schriftelijk en/of mondeling te reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal drie zienswijzen (hoofdstuk 2) op het ontwerpbestemmingsplan naar voren gebracht. In deze nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord in hoofdstuk 3. Ook is per zienswijze aangegeven of deze aanleiding geeft tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. Tot slot hebben wij een overzicht van de (ambtshalve) wijzigingen in het bestemmingsplan opgenomen in hoofdstuk 4. Hierbij is onderscheid gemaakt in de toelichting, de regels en de verbeelding.

2. Overzicht van de inspraakreacties

De volgende zienswijzen zijn gedurende de inspraaktermijn naar voren gebracht:

Nr.	Indiener(s) zienswijze	Adres	Datum
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

De zienswijzen zijn in hoofdstuk 3 samengevat en beantwoord. Per zienswijze is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Zienswijzen

1. Reclamanten

Samenvatting zienswijze

- 1.1 Nieuwe ontsluiting en parkeerplaatsen: Reclamanten vinden het ongepast dat de bestaande bewoners worden geconfronteerd met de overlast van een weg die voor de nieuwe bewoners van de Stationstuin is bedoeld. Een andere situering van de nieuwe parkeerplaatsen en de nieuwe ontsluitingsweg richting blok drie (aan het Stationsplein) is volgens reclamanten een betere. De huidige bewoners kiezen namelijk niet voor het bebouwen van de Stationstuin.
- 1.2 Hondenuitlaatplaats: De Oude Stationstuin werd veel gebruikt als hondenuitlaatplaats. Volgens reclamanten is hier nog steeds veel behoefte aan. In het nieuwe plan moet ook hier aandacht aan worden besteed, mede gezien het feit dat het hebben van huisdieren ook eenzaamheid tegen kan gaan, omdat mensen vaker naar buiten gaan.

- 1.3 Lichtmasten: Artikel 3.2.2 van de regels behorende bij het bestemmingsplan gaat over lichtmasten. Deze kunnen volgens het bestemmingsplan maximaal 8 meter hoog worden. Reclamanten vragen zich af of het hier om uitsluitend over straatverlichting gaat. De hoogte van 8 meter is ook niet in de bewonersbijeenkomsten ter tafel gekomen. Lichtoverlast moet worden voorkomen.
- 1.4 Bomenrand: Reclamanten geven aan dat de gemeente heeft toegezegd dat de groene bomenrand (groenwal) langs het gebied wordt behouden. Als bewoners eisen zij dat ook, omdat dit nog enige privacy meebrengt ten opzichte van de geplande hoogbouw. Niet alleen wordt hiermee zicht op tuinen voorkomen, maar is dit ook een natuurlijke wand tegen mogelijk lawaai / overlast vanaf balkons, waarvan bekend is dat dit geluid zich ver verspreid.
- 1.5 Bouwhoogte: In artikel 10.2 van de regels behorende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er nog 3,5 meter hoger mag worden gebouwd dan in de gesprekken met de gemeente en BAM is aangegeven. Dit had toch minimaal in de gesprekken ter sprake moeten komen. Deze extra hoogte zal tot een groter schaduwvlak leiden dan nu is aangegeven. Reclamanten maken hiertegen bezwaar.
- 1.6 Afwijkingsregel van 10%: In artikel 12.1 van de regels behorende bij het bestemmingsplan kan de gemeente nogmaals 10% afwijken. Dit geldt voor genoemde goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen. Mocht hiervan sprake zijn, dan willen reclamanten ook hiertegen bezwaar indienen.
- 1.7 Nulmeting: Daarnaast willen heer en mevrouw ook de zorg uitspreken over de 14 maanden van de toekomstige bouw. Zij verwachten als gevolg van zwaar transport dat dit invloed zal hebben op de bungalow door trillingen en het heien. Reclamanten eisen dan ook dat er door de bouwer vastleggingen worden gedaan van de woning (nulmeting), zodat over eventuele schade die de bungalow ontstaat geen discussie ontstaat. Dit geldt voor beide partijen. Normaliter worden alle huizen binnen 50 meter vastgelegd. Reclamanten kunnen niet opmaken of zij hierbinnen vallen, maar eisen dat zij hierin worden meegenomen. Volgens reclamanten zal de gemeente dit een zaak tussen bouwer en reclamanten vinden. Aangezien reclamanten aannemen dat de gemeente de belangen van de omwonenden hard maakt, wensen reclamanten dat de gemeente dit zal afdwingen.
- 1.8 Verkeersdrukke: Met name tussen 6.30 uur – 9.00 uur en 16.00 uur – 19.30 uur is de verkeersdrukke rondom het station enorm hoog. Reclamanten eisen dat hiermee rekening wordt gehouden in de aan- en afvoer van vrachtwagens ten behoeve van de bouwplaats.

Beantwoording gemeente

- 1.1 Nieuwe ontsluiting en parkeerplaatsen: Een situering van de nieuwe ontsluiting en de parkeerplaatsen naast de hellingbaan naar het parkeerdek NS station, is zorgvuldig bekeken en meegenomen in de belangenafweging door de gemeente. Dit wordt beschreven in paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan. Deze optie is niet haalbaar vanwege de verkeersveiligheid van het langzaam en gemotoriseerd verkeer. Het verplaatsen van de weg zou namelijk betekenen dat er een onoverzichtelijk kruispunt ontstaat dichtbij het stationsdek, aangezien hier sprake is van een te overbruggen hoogteverschil en een onnatuurlijke kijkhoek voor het uitgaande verkeer ontstaat. Ook stedenbouwkundig gezien zou dit betekenen dat bouwblok drie dicht op de omliggende woningen zou komen te liggen. Dit was een aandachtspunt vanuit de omwonenden, die een zo groot mogelijke afstand wilden tussen de bestaande en de nieuwe woningen. Ook is slechts een geringe toename van het aantal verkeersbewegingen te verwachten met de komst van de geplande appartementen. Het is daardoor niet aannemelijk dat reclamant zal worden geconfronteerd met onevenredige overlast als gevolg van de verkeersbewegingen op deze 30 km-weg.
- 1.2 Hondenuitlaatplaats: De Stationstuin is op dit moment door de gemeente als tijdelijke hondenuitlaatplaats aangemerkt. Dit vervalft met het oog op de toekomstige ontwikkeling van de Stationstuin. De nieuwe gebouwen bevinden zich in een parkachtige omgeving. Dit blijkt ook uit de verbeelding van het bestemmingsplan, waarin een groot gedeelte van het plangebied als 'groen' is bestemd. We brengen de groene structuur vanuit het noorden het gebied in. Hoewel de exacte indeling van de buitenruimte nog niet bekend is, zal deze (conform de regels uit het bestemmingsplan:

de bestemmingen 'Groen' en 'Groen – Bos') wel bestaan uit een combinatie tussen groen en blauw (water). Het is nadrukkelijk de bedoeling dat het groen in het gebied openbaar toegankelijk is. Uiteraard is het dan ook nog mogelijk de hond uit te laten in het gebied, al geldt dan wel een opruimplicht.

- 1.3 Lichtmasten: Het is gebruikelijk dat we standaardregels opnemen omtrent lichtmasten. In ieder bestemmingsplan binnen de gemeente Barendrecht gelden in principe dezelfde regels als het gaat om lichtmasten, ook in het omliggende bestemmingsplan 'Woongebied Oost'. Straatverlichting valt inderdaad onder de lichtmasten, waarbij het uiteraard niet betekent dat de verlichting ook daadwerkelijk 8 meter hoog zal zijn. Uit artikel 3.2 van de planregels volgt daarbij dat de mogelijk te plaatsen lichtmasten alleen zijn toegestaan voor zover deze ten dienste staan van de bestemming. Dit betekent dat het plaatsen van lichtmasten niet onbegrensd is en dat het niet aannemelijk is dat als gevolg van het plaatsen van lichtmasten er lichthinder bij reclamant zal optreden. Bij de inrichting van de buitenruimte gaan we ook meer aandacht besteden aan de straatverlichting en hoe hoog deze verlichting zal zijn. Het inrichtingsplan buitenruimte maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan, aangezien dat een uitvoering is van dat wat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Omwonenden betrekken we bij de inrichting van die buitenruimte.
- 1.4 Bomenrand: De bomenrand in het gebied blijft behouden. Op de verbeelding en in de regels is een aparte bestemming voor die bomenrand opgenomen, namelijk 'Groen – bos'. De daarvoor aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en ontwikkeling van aanwezig groen en bomen. Deze bomen kunnen op grond van artikel 4.3 van de planregels niet zonder omgevingsvergunning worden gekapt. Deze bestemming is mede opgenomen om de privacy van omwonenden zo goed als mogelijk te waarborgen.
- 1.5 Bouwhoogte: Zonder dakopbouwen is het niet mogelijk om noodtrappen, luchtbehandelings- en liftinstallaties te plaatsen. Dergelijke dakopbouwen mogen geen groter oppervlakte hebben dan 40% van de vloeroppervlakte van de bovenste laag van het gebouw waarop zijn worden geplaatst. Het is bovendien nadrukkelijk niet toegestaan om te wonen in die dakopbouwen. Dat betekent dat het aantal woonlagen niet hoger zal zijn dan eerder is besproken en zoals aangegeven op de verbeelding. Door de beperkte omvang is geen onevenredige schaduw hinder te verwachten.
- 1.6 Afwijkingsregel van 10%: De genoemde afwijkingsregel in artikel 12.1 is een standaardregel in het bestemmingsplan. Deze regel passen we overal toe in bestemmingsplannen binnen de gemeente Barendrecht omdat in sommige gevallen blijkt dat flexibiliteit wenselijk is bij de nieuwbouwplannen. Burgemeester en wethouders kunnen in dat geval bij omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan. Deze afwijking is alleen mogelijk indien de te vergunnen afwijking niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Ook dient te worden voldaan aan artikel 12.2 van de planregels, waarin de volgende voorwaarden zijn opgenomen:
 - De belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
 - Het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.Tegen de verlening van de omgevingsvergunning kan bezwaar en beroep worden aangetekend.
- 1.7 Nulmeting: De BAM laat een nulmeting uitvoeren door een deskundig gecertificeerd bureau. Alle woningen binnen een straal van 50 m van de nieuwe gebouwen worden opgenomen. De woningen aan de Devel 1 t/m 11 worden allemaal opgenomen, ook al liggen deze grotendeels buiten de 50 meter straal. Op basis van die nulmeting kan uiteindelijk worden bepaald of sprake is van schade. Mocht dat zo zijn, dan kunnen reclamanten eventueel aanspraak maken op schadevergoeding ten behoeve van herstel. Op voorhand kunnen wij daar geen uitspraak over doen. Hiervoor dienen insprekers ter zijner tijd een verzoek in te dienen. Vooraf zal de bouwer een risico-inventarisatie maken en de uitvoeringsmethode daarop afstemmen. Uitgangspunt is dat schade wordt voorkomen. Ook zal door BAM een bouwveiligheidsplan en een fundatieadvies worden ingeleverd, als onderdeel van de omgevingsvergunning. Tot slot wordt opgemerkt dat de gestelde mogelijke schade het gevolg

is van de uitvoering van het bestemmingsplan en dat uitvoeringsaspecten niet in het bestemmingsplan kunnen worden geregeld.

- 1.8 Verkeersdrukke: BAM zorgt voor routeborden voor het bouwverkeer. Ook worden drempels in de route worden weggehaald om trillinghinder van vrachtverkeer te beperken. Tevens maakt de gemeente afspraken met BAM over de aan- en afvoertijden van vrachtwagens. Hierbij houden we zoveel mogelijk rekening met de bestaande verkeersdrukke. Ook hier geldt dat dit een uitvoeringsaspect betreft dat niet in het bestemmingsplan kan worden geregeld.

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassen van het bestemmingsplan.

2. Reclamanten

Samenvatting zienswijze

- 2.1 Maatvoering, vormgeving en materiaalgebruik: Reclamanten zijn van mening dat de te realiseren gebouwen in het plangebied niet passen binnen de contouren van de bestaande woningen in de woonwijken die grenzen aan het plangebied. De woningen in de omliggende woonwijken zijn niet hoger dan 10 meter. Sommige woningen, waaronder de woning aan de Devel, zijn zelfs maar 4 meter hoog. Kennelijk is de gemeente ook van mening dat de te realiseren gebouwen qua maatvoering, vormgeving en materiaalgebruik opvallend zijn tussen de reeds bestaande woningen. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is immers het volgende opgenomen: *'Conform de gebiedsvisie kan de nieuwe bebouwing zowel in maatvoering, vormgeving en materiaalgebruik het Stationsplein een opmerkelijke verschijning krijgen, aansluitend bij de architectuur kenmerken van de seriematige bebouwing van de wijk Noord'*. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat dat de nieuwe bebouwing qua architectuur aansluit op de bebouwing in de wijk noord. Reclamanten kunnen zich hiermee niet verenigen. Volgens reclamanten wijkt de nieuwe bebouwing qua architectuur af van de reeds bestaande bebouwing in de wijk.
- 2.2 Groen karakter gaat verloren: Reclamanten merken op dat de wijk momenteel een groen karakter heeft. Het plan heeft daarentegen een steenachtig karakter. Ook op dit punt wijkt de voorgenomen bebouwing af van de bestaande bebouwing.
- 2.3 Massalere bebouwing: Ook menen reclamanten dat de hoogte van de voorgenomen bebouwing sterk afwijkt van de reeds bestaande bebouwing. Daarnaast is de voorgenomen bebouwing veel massaler dan de woonhuizen in de wijk. Dit is zeer onwenselijk voor reclamanten. Reclamanten hebben niet alleen direct zicht op de voorgenomen bebouwing, maar vrezen dat de toekomstige bewoners ook direct zicht hebben op de woningen van omwonenden. Dit tast de privacy van onder andere reclamanten aan.
- 2.4 Afwijkingsregel van 10%: Omdat de hoogte van de voorgenomen bebouwing al zeer bezwaarlijk is voor reclamanten, kunnen zij zich ook niet verenigen met de algemene afwijkingsregels als bedoeld in artikel 12 van de regels behorende bij het ontwerpbestemmingsplan. Op grond van dit artikel kan het bevoegd gezag nog afwijken van bepaalde hoogten en bouwgrenzen. Volgens reclamanten doet dit af aan hun rechtszekerheid.
- 2.5 Spoorwegen: In artikel 19, eerste lid, onder a, van de Spoorwegwet is bepaald dat ter bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan, het binnen de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vast te stellen begrenzings verboden is zonder vergunning van Onze Minister gebruik te maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden door aan, op, in, onder, boven of naast de hoofdspoorweg, bouwwerken of andere opstellen op te richten of werken, inrichtingen, kabels, leidingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren. Uit artikel 2, eerste lid, van de Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen volgt dat er een vrijstelling kan worden verleend. Deze vrijstelling geldt immers niet voor activiteiten die worden verricht binnen het beperkingengebied van het hogesnelheidsnet of de

- Betuweroute. Hoewel in Barendrecht geen hogesnelheidstrein-perron is, ligt de hogesnelheidslijn tussen België en Rotterdam bij Barendrecht gebundeld met de bestaande spoorlijn en de Betuweroute. Op grond van voorgaande vragen reclamanten zich af of een vergunning nodig is voor het oprichten van bouwwerken naast de hoofdspoorwegen.
- 2.6 Parkeren: Reclamanten menen dat er in de wijken die grenzen aan het plan in de huidige situatie al sprake is van ernstige parkeerdruk. De parkeerdruk is met het instellen van de parkeerzone weliswaar afgenomen, maar door het structurele tekort aan parkeerplaatsen op het stationsdak blijft parkeren een probleem. Dit geldt vooral voor de Devel. Doordat de parkeerplaatsen, die worden aangelegd ter vervanging van de te vervallen parkeerplaatsen, aan de Devel gedeeltelijk worden toegewezen aan de bewoners van de nieuwe woningen zal de parkeerdruk met de komst daarvan nog eens extra toenemen. Volgens reclamanten is het noodzakelijk om voor deze (toenemende) parkeerdruk een oplossing te vinden. Reclamanten stellen zich op het standpunt dat het realiseren van parkeerplaatsen in de buurt van het Zuideinde een oplossing zou kunnen zijn. Op die locatie is voldoende ruimte beschikbaar en bovendien betreft het een industrieterrein, zodat geen overlast wordt ondervonden door lokale bewoners.
- 2.7 Nieuwe ontsluiting: Momenteel ligt er naast de woning van reclamant aan de Devel een fietspad. Dit fietspad zal gedeeltelijk worden vervangen door een weg. De bewoners van de voorgenomen bebouwing zullen via deze weg, die langs de woning van reclamant loopt, de woonwijk moeten verlaten. Dit brengt met zich mee dat in ieder geval het aantal verkeersbewegingen op deze weg zeer fors zal toenemen. Reclamanten menen dat het aantal verkeersbewegingen op deze weg niet hoeft toe te nemen, omdat er alternatieven zijn. De weg zou, parallel aan het spoor, voor de Stationstuin langs aangelegd kunnen worden. Op die manier hoeft het fietspad niet vervangen te worden door een weg en heeft reclamant geen last van een toename van het aantal verkeersbewegingen. Indien de gemeente het aanleggen van een weg voor de Stationstuin langs onwenselijk vindt vanwege de veiligheid, stellen reclamanten voor gebruik te maken van verkeerslichten. Een ander alternatief is de weg parallel aan gebouw drie (aan het stationsplein) aan te leggen. Ook op die manier blijft het fietspad behouden en zal het aantal verkeersbewegingen bij de woning van reclamant niet toenemen.
- 2.8 Huidige aantal verkeersbewegingen: De verbinding tussen de Meije en de Stationsweg enerzijds en het Zuideinde en de Spoorlaan anderzijds, wordt al enige tijd gebruikt als doorgaande weg naar het bedrijventerrein Dierenstein en naar de A15/A16. Het gebruik van deze verbinding als doorgaande weg is de afgelopen tien jaar enorm toegenomen en de indruk bestaat dat de groei na de openstelling van de Spoorlaan opnieuw een impuls heeft gekregen. Dit brengt met zich mee dat het aantal verkeersbewegingen voor de Meije en de Stationsweg in de huidige situatie al vrij hoog is. Dat de huidige situatie al vrij problematisch is, is ook wel gebleken tijdens de Commissievergadering Ruimte dd. 2 oktober 2018 (hierna: "commissievergadering"). Een aanvullende opmerking is gemaakt over het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie. De wethouder heeft aangegeven dat hij dit punt zou navragen. Reclamanten hebben hier echter niets meer over mogen vernemen.
- 2.9 Nieuwbouw verlagen om verkeersbewegingen te beperken: Naar de mening van reclamanten kan het aantal verkeersbewegingen worden beperkt door de nieuwbouw te verlagen. Als deze gebouwen worden verlaagd, kunnen er minder woningen worden gerealiseerd waardoor ook de toename van het aantal verkeersbewegingen wordt beperkt.
- 2.10 Afsluiten doorsteek over stationsdak om verkeersbewegingen te beperken: Een andere mogelijkheid is de doorsteek over het stationsdak af te sluiten. Volgens reclamanten is het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie zo hoog, doordat het stationsdak wordt gebruikt als doorsteek van de woonwijk naar de snelweg. Op het moment dat het stationsdak wordt afgesloten, zal het aantal verkeersbewegingen in de directe woon- en leefomgeving van reclamanten ook afnemen. Indien en voor zover de gemeente zich op het standpunt zou stellen dat het afsluiten van het stationsdak onmogelijk is op grond van het resultaat van de enquête wijzen reclamanten de gemeente erop dat de enquête los moet worden gezien van het ontwerpbestemmingsplan c.q. Stationstuin. In de enquête zijn geen vragen gesteld die betrekking hebben op het

- ontwerpbestemmingsplan c.q. Stationstuin, waarmee ook elk verband daarmee is komen te vervallen. Mogelijkerwijs hadden buurtbewoners een ander antwoord ingevuld als zij de afsluiting van het stationsdak hadden moeten zien in verband met het ontwerpbestemmingsplan c.q. Stationstuin. In ieder geval zijn reclamanten van mening dat zij —anders dan de meeste bewoners in de omgeving die mee hebben gedaan aan de enquête- direct hinder ondervinden van het aantal verkeersbewegingen.
- 2.11 Gevolgen voor milieu: Naar de mening van reclamanten heeft het aanwezige verkeer de nodige gevolgen voor het milieu. Het gemotoriseerde verkeer brengt de nodige uitstoot van uitlaatgassen met zich mee. Bij een toename van het verkeer c.q. het aantal verkeersbewegingen zal ook de uitstoot van uitlaatgassen toenemen. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor de gezondheid van reclamanten en andere omwoners.
- 2.12 Geluidshinder: Reclamanten vrezen dat zij als gevolg van de nieuwbouw onevenredige geluidshinder zullen ervaren. Reclamanten hebben een deskundige ingeschakeld om een akoestisch onderzoek te laten verrichten c.q. het akoestisch onderzoek van AGEL adviseurs te laten beoordelen. Dit onderzoek (bijlage 1) is ingediend nadat de zienswijzetermijn was verlopen, op 11 januari 2019.
- 2.13 Trillinghinder: Uit het trillingonderzoek d.d. 19 juni 2018 van AGEL Adviseurs volgt dat de gemeente Barendrecht mogelijke trillinghinder in de toekomstige appartementen wil voorkomen dat ten gevolge van het nabije railverkeer kan worden veroorzaakt. In dit onderzoek is volgens reclamanten alleen aandacht besteed aan de mogelijke trillinghinder voor de toekomstige bewoners. De trillinghinder die reclamanten reeds ervaren en nog sterker zullen gaan ervaren is echter buiten beschouwing gelaten. Dit is voor reclamanten onaanvaardbaar.
- 2.14 Toename verkeersdruk en trillinghinder: Zoals gezegd, is de verkeersdruk in het plangebied op dit moment al heel hoog. Het realiseren van nieuwe woningen brengt met zich mee dat de verkeersdruk alleen maar hoger wordt. Dit heeft ook tot gevolg dat het aantal trillingen zal toenemen. Hier is door de gemeente geen onderzoek naar gedaan. Reclamanten hebben zelf een deskundige ingeschakeld om ter zake hiervan onderzoek te verrichten. Dit onderzoek (bijlage 1) is ingediend nadat de zienswijzetermijn was verlopen, op 11 januari 2019.
- 2.15 Groen: Reclamanten betreuren het dat het enige groene stuk grond in de omgeving zal verdwijnen. Reclamanten zouden graag zien dat er rondom de gebouwen zoveel mogelijk groenvoorzieningen worden aangelegd, zodat het zicht op de gebouwen zoveel mogelijk wordt beperkt.
- 2.16 Bomenrand: In de Stedenbouwkundige randvoorwaarden is opgenomen dat de groenwal (bomenrand) en andere waardevolle bomen gehandhaafd moeten worden. Ook moet er een verbinding worden gemaakt met het dakpark. Naar de mening van reclamanten wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden. Uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan volgt dat het overgrote deel van de groenwal in zijn huidige vorm in stand blijft. Kennelijk zal een gedeelte van de groenwal verdwijnen. Dit is in strijd met de randvoorwaarden. Met betrekking tot het handhaven van waardevolle bomen en het maken van een verbinding met het dakpark het volgende. Uit de toelichting blijkt niet dat de waardevolle bomen worden gehandhaafd. Evenmin blijkt uit de toelichting dat er een verbinding met het dakpark wordt gemaakt. Zodoende is voor reclamanten onduidelijk of ter zake hiervan in overeenstemming wordt gehandeld met de randvoorwaarden.
- 2.17 Economische uitvoerbaarheid: Ingevolge artikel 3.6.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening moet een ontwerpbestemmingsplan vergezeld worden van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Uit de toelichting volgt enkel dat er tussen de gemeente en de ontwikkelaar een overeenkomst is gesloten waarmee de kosten van het plan zijn gedekt. Naar de mening van reclamanten is hiermee niet c.q. onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat het plan uitvoerbaar is.
- 2.18 Alternatieve route bouwverkeer: Tijdens de commissievergadering heeft de heer M. Hazebroek als raadslid voor EVB vragen gesteld met betrekking tot de overlast als gevolg van het bouwverkeer. De heer Hazebroek heeft daarbij zijn zorgen geuit over de verkeersbewegingen van het zwaar bouwverkeer. De vele verkeersbewegingen van het zwaar bouwverkeer hebben niet alleen gevolgen voor de status van de woningen in de directe omgeving van de Stationstuin, maar kunnen ook leiden

tot een onveilige verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers. Om de schade aan de woningen en de onveilige verkeerssituatie zoveel mogelijk te voorkomen, heeft de heer Hazebroek een alternatieve route voorgesteld. De wethouder heeft tijdens de Commissievergadering toegezegd om alternatieve routes te onderzoeken. Voor zover reclamanten bekend, is er nog geen alternatieve route onderzocht en/of vastgesteld. Reclamanten ontvangen hiervoor graag meer duidelijkheid.

- 2.19 Aansluiting aardgas: Voor zover reclamanten bekend, hanteert de centrale overheid een streng beleid met betrekking tot de energietoevoer voor nieuwbouwwoningen. Volgens reclamanten is het beleid erop gericht om geen c.q. zo min mogelijk nieuwbouwwoningen te realiseren die afhankelijk zijn van aardgas. Uit de toelichting op de plannen blijkt echter dat het voornemen bestaat de te realiseren woningen aan te sluiten op het aardgasnet. Dit is in strijd met het beleid van de centrale overheid. Dit beleid is er nu juist op gericht om nieuwbouwwoningen te realiseren die niet afhankelijk zijn van aardgas.
- 2.20 Dalingwaarde woningen: Reclamanten vrezen dat de waarde van hun woningen aanzienlijk zal dalen als gevolg van de nieuwbouw in de directe woon- en leefomgeving van reclamanten. In dit verband overwegen reclamanten om een verzoek tot planschade in te dienen.
- 2.21 Bestemmingsplan niet vaststellen: Op grond van voorgaande, verzoeken reclamanten af te zien van definitieve vaststelling van het bestemmingsplan, dan wel het bestemmingsplan te wijzigen met inachtneming van de ingediende zienswijze.

Beantwoording gemeente

- 2.1 Maatvoering, vormgeving en materiaalgebruik: De nieuwbouwplannen passen ons inziens wel in de omgeving, waaronder het stationsgebied. Het bestemmingsplan maakt woningbouw mogelijk die is gebaseerd op de kenmerken uit de wijk Noord. Het plan sluit voldoende aan op de stedenbouwkundige karakteristiek van Noord. Aansluiten op de omgeving betekent niet automatisch dat precies in dezelfde hoogte, volume en architectuurstijl als in de omgeving moet worden gebouwd. In de omgeving zijn ook lagere en hogere gebouwen aanwezig. Zo heeft het appartementengebouw aan de Lavendelhof vier lagen en de bungalows aan de Devel slechts één laag. Deze twee voorbeelden kennen bovendien ook heel uiteenlopende volumes. Toch passen allebei in de wijk. Via de welstandstoets die verricht wordt bij de bouwaanvragen, zal er ook aandacht zijn voor architectonische aansluiting bij de omgeving. Denk hierbij aan de materialisatie. Er wordt een baksteen toegepast die past bij de gevels in de wijk Noord. Het ontwerpbestemmingsplan is verder opgesteld met de op 13 oktober 2015 door de gemeenteraad van Barendrecht vastgestelde gebiedsvisie Stationstuin als leidraad. Dit wordt beschreven in paragraaf 3.1 van de toelichting. Deze gebiedsvisie gaat uit van verschillende hoogtes. Aan het Stationsplein 8 lagen als accent en de rest van het gebouw 4 tot en met 6 bouwlagen. Andere gebouwen maximaal 4 bouwlagen. Het bestemmingsplan maakt drie gebouwen mogelijk met een hoogte van 5 lagen met een accent tot 6 bouwlagen. Dat betekent dat het bouwblok aan het Stationsplein lager is, maar bij de overige twee bouwblokken maximaal twee bouwlagen hoger. Deze wijziging heeft er mee te maken dat de 82 appartementen meer evenredig verdeeld zijn over drie bouwblokken, waardoor de bouwlagen per blok weliswaar 1 laag hoger zijn dan de 4 lagen in de gebiedsvisie. Daar tegenover staat dat het accent van 8 bouwlagen aan het Stationsplein verlaagd is van 8 lagen naar 6 lagen. Ook is het woningaantal teruggebracht van 100 in de gebiedsvisie naar 82, waardoor een ander segment wenselijk was en een andere situering van de gebouwen plaats kon vinden, verder van bestaande bebouwing woningbouw af. Overigens is in de visie ook opgenomen dat sprake zal zijn van levensloopbestendige appartementen. Hierdoor ontstaat een betere doorstroming op de Barendrechtse woningmarkt.
- 2.2 Groen karakter gaat verloren: In de huidige situatie is inderdaad sprake van een groen karakter. Ook in de toekomst zal hier sprake van zijn. De nieuwe gebouwen bevinden zich in een parkachtige omgeving. Dit blijkt ook uit de verbeelding van het bestemmingsplan, waarin een groot gedeelte van het plangebied als 'Groen' is bestemd. We brengen de groene structuur vanuit het noorden het gebied in. Hoewel de exacte indeling van de buitenruimte nog niet bekend is, zal deze (conform de regels uit

het bestemmingsplan: de bestemmingen 'Groen' en 'Groen – Bos') wel bestaan uit een combinatie tussen groen en blauw (water). Het is nadrukkelijk de bedoeling dat het groen in het gebied openbaar toegankelijk is. Overigens kan op basis van het geldende bestemmingsplan een zwembad worden gerealiseerd. Daarnaast is, zoals onder 2.1 ook al gemeld, op 13 oktober 2015 de gebiedsvisie Stationstuin door de gemeenteraad van Barendrecht vastgesteld. Deze gebiedsvisie gaat uit van bebouwing in het gebied, waarbij dit plan zelfs uitgaat van minder woningbouw en meer groen.

- 2.3 Massalere bebouwing: Met betrekking tot de bouwhoogte verwijzen wij naar het antwoord onder 2.1. Daarnaast begrijpen wij de bezorgdheid van omwonenden als het gaat om de privacy. Bij de inrichting van de buitenruimte gaan wij zorgvuldig kijken naar inrichtingsmogelijkheden, samen met bewoners. De dichtstbijzijnde balkons bevinden zich overigens op ruim 30 meter afstand van de achtertuinen. Ook hebben we de nieuwe woningen (blok 1 en blok 2) al op een grotere afstand gesitueerd dan in de door de raad vastgestelde gebiedsvisie. Wij hebben hierbij nadrukkelijk rekening gehouden met de wensen van omwonenden, ter waarborging van de privacy.
- 2.4 Afwijkingsregel van 10%: De genoemde afwijkingsregel in artikel 12.1 is een standaardregel in het bestemmingsplan. Deze regel passen we overal toe in bestemmingsplannen binnen de gemeente Barendrecht omdat in sommige gevallen blijkt dat flexibiliteit wenselijk is bij de nieuwbouwplannen. Burgemeester en wethouders kunnen in dat geval bij omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan. Deze afwijking is alleen mogelijk als de te vergunnen afwijking niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Ook dient te worden voldaan aan artikel 12.2, waarin de volgende voorwaarden zijn opgenomen:
- De belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
 - Het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.
- Tegen de verlening van de omgevingsvergunning kan bezwaar en beroep worden aangetekend. De rechtszekerheid van cliënten is mede daarmee gewaarborgd.
- 2.5 Spoorwegen: Het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan zijn ook aan ProRail voorgelegd. Zij hebben geen overlegreactie of zienswijze ingediend. Ook valt het plangebied buiten het beperkingengebied van de spoorwegen, waardoor geen vergunning nodig is. Uiteraard houden wij als gemeente Barendrecht ook aan bestaande wet- en regelgeving en zullen wij de juiste vergunningen aanvragen als dat nodig is.
- 2.6 Parkeren: Zoals in paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, voldoet het plan aan de gestelde parkeereisen. Getoetst is aan de gemeentelijke parkeernota, waarbij gekeken is naar het gebied en de te realiseren woningtypes. In totaal zijn 138 parkeerplaatsen benodigd voor de 82 nieuwe woningen. Daarnaast zullen we ook de 17 parkeerplaatsen die aan het voormalige zwembad waren toebedeeld, compenseren in het plangebied. In totaal zijn daarom 155 parkeerplaatsen benodigd, waarvoor ook ruimte is gereserveerd binnen het plangebied van het bestemmingsplan. Dat betekent niet dat overige omwonenden geen gebruik van deze parkeerplaatsen kunnen maken, met uitzondering van de parkeerplaatsen onder blok drie. Zolang een blauwe zone van kracht is en men heeft een ontheffing, kan men overal binnen de blauwe zone parkeren. Ook in het plangebied van de Stationstuin. Het zoeken naar een andere locatie om te parkeren, zoals voorgesteld, achten wij dan ook niet nodig. Wij wijzen er overigens op dat een bestemmingsplan uitsluitend hoeft te voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Het plan hoeft geen bijdrage te leveren aan het oplossen van een eventueel bestaand parkeertekort.
- 2.7 Nieuwe ontsluiting: Een situering van de nieuwe ontsluiting en de parkeerplaatsen bij blok drie, naast de hellingbaan richting het parkeerdek NS station, is zorgvuldig bekeken en betrokken bij de belangenafweging door de gemeente. Deze optie is niet haalbaar vanwege de verkeersveiligheid van het langzaam en gemotoriseerd verkeer. Het verplaatsen van de weg zou namelijk betekenen dat er een onoverzichtelijk kruispunt ontstaat dichtbij het stationsdek, aangezien hier sprake is van een te overbruggen hoogteverschil en een onnatuurlijke kijkhoek voor het uitgaande verkeer ontstaat. Ook

stedenbouwkundig gezien zou dit betekenen dat bouwblok drie dichters op de omliggende woningen zou komen te liggen. Dit was een aandachtspunt vanuit de omwonenden, die een zo groot mogelijke afstand wilden tussen de bestaande en de nieuwe woningen. Ook verkeerslichten zijn geen optie op de door reclamanten voorgestelde locatie. Verkeerslichten bevorderen namelijk niet een snelle doorstroming, die vooral bij het station wel wenselijk is. Ook zou dit betekenen dat er meer sprake zal zijn van optrekkend verkeer, wat tot geluidhinder kan leiden voor omwonenden.

- 2.8 Huidige aantal verkeersbewegingen: In paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is een tabel opgenomen. In deze tabel is weergegeven dat de Stationsweg en de Meije 3.500 tot 4.000 motorvoertuigen aankunnen. Het huidige aantal vervoersbewegingen ligt tussen de 2.000 en de 2.500 en zal, met de komst van de 82 woningen, toenemen met ongeveer 370 vervoersbewegingen per dag. Dat betekent dat sprake is van nog geen 3.000 motorvoertuigbewegingen per dag. Daarmee is voldaan aan de norm, opdat het niet aanvaardbaar is dat er onaanvaardbare overlast bij reclamanten zal optreden als gevolg van de toename met ongeveer 370 vervoersbewegingen.
- 2.9 Nieuwbouw verlagen om verkeersbewegingen te beperken: Wij zijn niet voornemens het aantal woningen te verlagen. Wij verwijzen hierbij ook naar het antwoord onder 2.8, waarin is opgenomen waarom wij een toename aan verkeer nog steeds acceptabel achten.
- 2.10 Afsluiten doorsteek over stationsdak om verkeersbewegingen te beperken: Het afsluiten van de doorsteek op het stationsdek is geënuquêteerd in de omgeving. Uit de enquête is naar voren gekomen dat het merendeel van de geënuquêteerden een afsluiting niet wenselijk vindt. Wij onderschrijven dat we de enquête los moeten zien van het ontwerpbestemmingsplan. Dat doen we ook, aangezien de enquête over een groot gedeelte van de wijk is afgenomen en gaat over de bereikbaarheid voor een deel van Barendrecht en niet alleen voor de Stationstuin en haar omgeving. En zoals blijkt onder 2.8, is de toename aan verkeer nog steeds acceptabel. Vooralsnog sluiten wij de doorsteek dan ook niet af.
- 2.11 Gevolgen voor milieu: Zoals blijkt uit paragraaf 5.5 uit de toelichting van het bestemmingsplan, blijft de luchtkwaliteit ook met de komst van 82 woningen ruim binnen de gestelde normen. Overigens is in de monitoring NSL 2018 een toetspunt ten noorden van de Devel toegevoegd. Dit toetspunt is pas toegevoegd nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Uit nieuwe gegevens blijkt dat de grenswaarden vergelijkbaar zijn met de grenswaarden die zijn vermeld in paragraaf 5.5 van de toelichting. We passen deze gegevens aan in de toelichting. Ook de toekomstige waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer.
- 2.12 Geluidhinder: Zoals in de conclusie van paragraaf 5.6.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, is geen sprake van overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een toename (geringe negatieve toename) van de geluidsbelasting, maar binnen de normen zoals gesteld in de Wet geluidhinder. De geluidbelasting op bestaande woningen neemt ten gevolge van onderhavige ontwikkeling in (zeer) beperkte mate toe (<1.5 dB). Binnen het toetsingskader van de Wet geluidhinder is geen sprake van een reconstructie-effect. Voor de Stationsweg 2 is nu sprake van een akoestische kwaliteit van redelijk tot matig. In de nieuwe situatie blijft deze kwalificatie van toepassing. Daarnaast heeft de gemeente het door reclamanten aangeleverde rapport beoordeeld en een third opinion aangevraagd (bijlage 2). Op basis van die third opinion blijkt dat:
- de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg naar de Stationstuin de grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet overschrijdt. Er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk;
 - de realisatie van de Stationstuin in combinatie met de verlegging van de Devel zorgt voor een maximale juridische toename van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Devel met 1 dB. Er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk;
 - de realisatie van de Stationstuin zorgt voor een maximale juridische (afgeronde) toename van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Stationsweg met 1 dB. Er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk;

- de realisatie van de Stadstuin in combinatie met de verlegging van de Devel zorgt voor een afname van de maximale gecumuleerde geluidsbelasting met 2 dB bij de woning Devel 11. De maximale gecumuleerde geluidsbelasting van 58 dB bij Stationsweg 2 wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkelingen.

Van onevenredige geluidshinder is geen sprake, zodat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- 2.13 Trillinghinder: Het trillingonderzoek dat is opgenomen, is naar aanleiding van eventuele hinder van treinverkeer op de nieuwe woningen. Aangezien de woningen in de omgeving al bij recht zijn toegestaan, is het niet nodig te toetsen aan trillinghinder in die woningen. Het staat reclamanten altijd vrij om zelf een trillingonderzoek te laten uitvoeren naar de eigen woning.
- 2.14 Toename verkeersdruk en trillinghinder: Voor de Stationsweg is in het akoestisch onderzoek van Agel en van Cauberg Huygen uitgegaan van een toename van ongeveer 1.000 motorvoertuigen. Bij de aangehouden verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigen per weekdag is in de third opinion de kanttekening geplaatst dat deze op het eerste gezicht erg hoog is. De Devel vormt namelijk geen doorgaande route. Het verkeer op de Devel kan namelijk alleen via de Vecht, de Noord en/of de Stationsweg/Meije de wijk verlaten. Een aantal van 500 motorvoertuigen lijkt een realistischere inschatting. Zoals eerder al bleek in paragraaf 2.8 van de toelichting, is de toename aan verkeer acceptabel. Met een afname van het aantal verkeerbewegingen is dat nog steeds het geval. Wel zal de gemeente de drempels in de route, gedurende de bouw, weghalen om trillinghinder van vrachtverkeer te beperken.
- 2.15 Groen: Onder 2.2 hebben wij een antwoord opgenomen over de groene invulling van het gebied. Daarnaast stellen wij nog een inrichtingsplan voor de buitenruimte op. In dit inrichtingsplan proberen wij zo goed als mogelijk rekening te houden met omwonenden. Ook als het gaat om het zicht op gebouwen te beperken. Dit heeft overigens te maken met de uitvoering van het bestemmingsplan.
- 2.16 Bomenrand: De bomenrand in het gebied blijft behouden. Op de verbeelding en in de regels is een aparte bestemming voor die bomenrand opgenomen, namelijk 'Groen – bos'. De daarvoor aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en ontwikkeling van aanwezig groen en bomen. Deze bestemming is opgenomen om de privacy van omwonenden zo goed als mogelijk te waarborgen. De locatie van de gronden met deze bestemming komt overeen met de kaart behorende bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals weergegeven in paragraaf 2.3.2 van de toelichting. Er wordt dus niet in strijd gehandeld met het uitgangspunt om de bomenwal te handhaven. Niet gebleken is dat er (andere) waardevolle bomen zijn in het plangebied. Een verbinding met het dakpark is en was al mogelijk. Die verbinding bevindt zich deels binnen het plangebied, maar deels ook daarbuiten, in bestemmingsplan 'Woongebied Oost'. De voorgenomen verbinding is een extra trap via de Stationstuin naar het parkeerdek.
- 2.17 Economische uitvoerbaarheid: Met de anterieure overeenkomst is de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd. Deze overeenkomst die is gesloten tussen de gemeente Barendrecht en de BAM is privaatrechtelijk en daarmee vertrouwelijk. Aangezien de overeenkomst door het college van burgemeester en wethouders is getekend, kunnen reclamanten ervan uitgaan dat de economische haalbaarheid is afgedekt.
- 2.18 Alternatieve route bouwverkeer: De alternatieve route, zoals deze op de commissieavond van 2 oktober 2018 is voorgesteld, is onderzocht. De voorgestelde route zou in het noorden van de Stationstuin aantakken op een gebied waar veel scholieren en sporters verblijven. Het heeft niet de voorkeur van de gemeente om het bouwverkeer langs een gebied met scholieren te sturen. Hierdoor komt de verkeersveiligheid van de scholieren in het geding. Daarnaast is de voorgestelde route een calamiteitenroute, die niet berekend is op bouwverkeer. Aanpassingen van het wegdek zijn dan nodig, die kostbaar zijn. Tot slot wordt opgemerkt dat het bouwverkeer en de gestelde mogelijke schade daarvan het gevolg zijn van de uitvoering van het bestemmingsplan en dat uitvoeringsaspecten niet in het bestemmingsplan kunnen worden geregeld.

- 2.19 Aansturing aardgas: Reclamant heeft gelijk dat er geen verplichting meer bestaat voor de netbeheerder om nieuw te bouwen woningen aan te sluiten op het gas. In de Stationstuin zal daar ook sprake van zijn. Alle drie de bouwblokken worden niet aangesloten op het gas, in tegenstelling tot wat in het ontwerpbestemmingsplan stond. Dat ontwerpbestemmingsplan is opgesteld nog voordat de nieuwe wetgeving van kracht was.
- 2.20 Dalingwaarde woningen: Het staat reclamanten vrij om een planschade-verzoek in te dienen.
- 2.21 Bestemmingsplan niet vaststellen: De gemeente Barendrecht heeft een bouwopgave, waar de Stationstuin deel van uitmaakt. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Barendrecht is dan ook voornemens het bestemmingsplan, dat 82 woningen mogelijk maakt, door de gemeenteraad vast te laten stellen.

De reactie geeft aanleiding tot aanpassen van het bestemmingsplan. In paragraaf 4.4.5 van de toelichting scherpen wij de tekst aan. Die gaat in op het gasloos aansluiten van nieuwe woningen. Ook passen wij de gegevens in paragraaf 5.5 van de toelichting aan op basis van een nieuw peiljaar.

3. Reclamant

Samenvatting zienswijze

- 3.1 Omgevingsvergunning benodigd: De huidige werkzaamheden op de locatie zonder een volgens reclamant benodigde omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, zijn niet mogelijk. Dit omdat het verstoringsoppervlakte wordt overschreden.
- 3.2 Barendrechtse identiteit behouden: Woongebied Oost kenmerkt zich door een parkachtige voorzieningszone met een bebouwing van maximaal 4 lagen, grotendeels in baksteen en met pannendaken. Het uitgangspunt van het beleid is tot op heden altijd geweest om voor dit gebied de Barendrechtse identiteit te behouden. Het voorliggende bestemmingsplan dat ter inzage ligt, biedt ruimte voor bebouwing tot circa 25 meter hoog* (7-8 lagen). Dat plan conformeert zich volgens reclamant aan het beleid van Randstad Holland met als speerpunten, meer culturele en economische diversiteit, het accommoderen van de ruimtevraag en de ontwikkeling tot een metropolitaan gebied. Kort samengevat betekent dit bestemmingsplan het begin van verrotterdamping van Barendrecht. Dit kan aanleiding geven voor alle betrokkenen om een planschade-claim in te dienen bij de gemeente.
- 3.3 Bouwhoogte en overschrijdingen: Volgens ruimtelijkeplannen.nl komt er een gebouw met een klein gedeelte tot 3 m hoog en grootste gedeelte 16m hoog. Daarnaast komen er nog twee gebouwen met een gedeelte 16 m hoog en een gedeelte 19 m hoog. Het plan voorziet ook de mogelijkheid om voor 40% van het dakvlak 3,5 m voor voorzieningen te bebouwen en is algemeen er ook nog een 10% overschrijding van waarden mogelijk. Gelet op hetgeen nu al door de ontwikkelaar op Funda wordt aangeboden, ziet het er volgens reclamant uit dat deze ruimte binnen het bestemmingsplan tot een hoogte van ca. 25 m volledig gerealiseerd gaat worden. Ook wordt bij de bouwregels in artikel 10.1 van de regels behorende bij het bestemmingsplan de mogelijkheid geboden om bouwvlakken en bestemmingsgrenzen met 2 m te overschrijden en is de tekst bij 10.2 betreffende de dakopbouwen niet kloppend.
- 3.4 Aantal m² verharding versus water: Reclamant benoemt het aantal m² per bestemming. Bij verkeer vraagt reclamant zich af of dat aantal m² genoeg is? Ook voor water, wat volgens reclamant maar 50 m² bedraagt, vraagt reclamant zich af of dit wel genoeg is gezien de huidige vraag naar oppervlaktewater.
- 3.5 Parkeren: Reclamant verwijst naar artikel 7.3.2 van de regels behorende bij het bestemmingsplan, dat ingaat op parkeren. Reclamant vraagt zich af of er beleidsaanpassingen komen gedurende de planperiode. Zoals de regeling nu is opgenomen, is een onacceptabele vrijbrief om de hoeveelheid groen/water te gaan asfalteren.
- 3.6 Dakhelling: In artikel 7.2.1 van de regels behorende bij het bestemmingsplan is opgenomen dat de dakhelling van hoofdgebouwen maximaal 10 graden mag worden. Dit strookt niet met duurzaam

bouwen waarbij een ideale hellingshoek ten opzichte van de zonne-energie circa 30 graden is. Dit beperkt de keuze in duurzame dakbedekking. Op z'n minst kan hier ook een percentage van minimaal 60 % groen dakvlak worden opgenomen in de vereisten. Ook in het kader van duurzaamheid is het overwegend noord – zuid gerichte ontwerp plaatsing van de gebouwen ook niet erg gunstig voor passieve zonne-energie.

- 3.7 Aan huis gebonden beroepen: Artikel 7.3.1 van de regels behorende bij het bestemmingsplan biedt ruimte voor aan huis gebonden beroepen. Die beroepen dienen in overeenstemming te zijn met de Parkeernota. Dit betekent volgens reclamant ook rekening houden met extra parkeerplekken ten koste van groen en het vergroten van de verkeersintensiteit bij het station.
- 3.8 Ontbreken voorziening voor station: Volgens reclamant ontbreekt in het plan ook een mogelijke voorziening voor het station. Sinds de bouw van het station ontbreken deze voorzieningen.
- 3.9 Aan huis gebonden beroep: Reclamant vraagt zich af of een aan huis gebonden beroep kan worden ingevuld door een coffeeshop of shisha lounge ?
- 3.10 Munitie en vuurwerk: In artikel 7.4.a onder 1 van de regels behorende bij het bestemmingsplan wordt verwezen naar Categorie 1 & 2 van de staat van bedrijfsactiviteiten. Deze biedt volgens reclamant mogelijkheden voor munitie en vuurwerk.
- 3.11 Reclameborden: Artikel 7.4.b onder 3 van de regels behorende bij het bestemmingsplan geeft de maximale afmeting van een reclamebord: 0,5 m2. Reclamant vraagt of dit er meer dan één reclamebord mag zijn?
- 3.12 Opslag voer- en vaartuigen: Bij artikel 11 algemene gebruiksregels onder c van de regels behorende bij het bestemmingsplan vraagt reclamant zich af of het opslaan van (alleen ?) onklare voer- en vaartuigen niet is toegestaan.
- 3.13 Prostitutie en seksinrichtingen: Reclamant merkt op dat de omschrijvingen tegen prostitutie en seksinrichtingen wel erg vaak voorkomen. Als je de tekst goed leest lijken de algemene gebruiksregels (artikel 11 van de regels behorende bij het bestemmingsplan) niet van toepassing te zijn tijdens de realisatie van het project. Deze paragraaf/artikelen verwart ten aanzien van het gebruik en bouwen en veroorzaakt onduidelijkheid.
- 3.14 Stedenbouwkundige visie stationsplein ontbreekt: Volgens reclamant ontbreekt een stedenbouwkundige visie voor het (nog te realiseren) bruisende stationsplein
- 3.15 Afsluiten oprit naar stationsdek: Alle verkeersbewegingen zorgen voor een gevaarlijke situatie bij de opgang naar het stationsdak. Reclamant stelt voor deze oprit af te sluiten en alle autoverkeer naar de andere kant van het station te dirigeren (kiss & ride etc.). Deze verplaatsing biedt ruimte voor het recht doortrekken van de Stationsweg voor de ontsluitingswegen en parkeerplaatsen in de schaduw tussen het spoortalud en de gebouwen. De omgeving (lees o.a. de Devel) wordt op deze manier niet met extra autoverkeer belast.

Beantwoording gemeente

- 3.1 Omgevingsvergunning benodigd: Reclamant wijst op een planregel van het bestemmingsplan "Woongebied Oost". Dit bestemmingsplan kent slechts een beperkte overlap met het plangebied van onderhavig ontwerpplan. Dit wordt ook beschreven in paragraaf 1.3 van de toelichting. Op het terrein vigeert voornamelijk het bestemmingsplan "Kern". In dit bestemmingsplan is niet opgenomen dat met betrekking tot de huidige werkzaamheden een omgevingsvergunning nodig is vanwege het verstoren van eventuele archeologische waarden. Er is overigens een slooemelding afgegeven voor het verwijderen van de zwembadbak. Volledigheidshalve merken wij op dat er nog geen omgevingsvergunning hoeft te zijn verleend op basis van artikel 8.3 van de planregels van onderhavig ontwerpbestemmingsplan, omdat dit plan nog niet inwerking is getreden.
- 3.2 Barendrechtse identiteit behouden: De nieuwbouwplannen passen ons inziens wel in de omgeving, waaronder het stationsgebied. Het bestemmingsplan maakt woningbouw mogelijk die is gebaseerd op de kenmerken uit de wijk Noord. Het plan sluit voldoende aan op de stedenbouwkundige karakteristiek van Noord. Aansluiten op de omgeving betekend niet automatisch dat precies in

dezelfde hoogte en volume als in de omgeving moet worden gebouwd. In de omgeving zijn ook lagere en hogere gebouwen aanwezig. Zo heeft het appartementengebouw aan de Lavendelhof vier lagen en de bungalows aan de Devel slechts één laag. Deze twee voorbeelden kennen bovendien ook heel uiteenlopende volumes. Toch passen allebei in de wijk. Via de welstandstoets, die verricht wordt bij de bouwaanvragen, zal er ook aandacht zijn voor architectonische aansluiting bij de omgeving. Denk hierbij aan de materialisatie. Er wordt een baksteen toegepast die past bij de gevels in de wijk Noord. Het ontwerpbestemmingsplan is verder opgesteld met de op 13 oktober 2015 door de gemeenteraad van Barendrecht vastgestelde de gebiedsvisie Stationstuin als leidraad. Deze gebiedsvisie gaat uit van verschillende hoogtes. Aan het Stationsplein 8 lagen als accent en de rest van het gebouw 4 tot en met 6 bouwlagen. Andere gebouwen maximaal 4 bouwlagen. Het bestemmingsplan maakt drie gebouwen mogelijk met een hoogte van 5 lagen met een accent tot 6 bouwlagen. Dat betekent dat het bouwblok aan het Stationsplein lager is, maar bij de overige twee bouwblokken maximaal twee bouwlagen hoger. Deze wijziging heeft er mee te maken dat de 82 appartementen meer evenredig verdeeld zijn over drie bouwblokken, waardoor de bouwlagen per blok weliswaar 1 laag hoger zijn dan de 4 lagen in de gebiedsvisie. Daar tegen over staat dat het accent van 8 bouwlagen aan het Stationsplein verlaagd is met 2 lagen naar 6. Ook is het woningaantal teruggebracht van 100 in de gebiedsvisie naar 82, waardoor een ander segment wenselijk was en een andere situering van de gebouwen plaats kon vinden, verder van bestaande bebouwing woningbouw af. Overigens is in de visie ook opgenomen dat sprake zal zijn van levensloopbestendige appartementen. Hierdoor ontstaat een betere doorstroming op de Barendrechtse woningmarkt. Het staat reclamant tot slot vrij om een planschadeverzoek in te dienen na vaststelling van het bestemmingsplan, als hij meent daar recht op te hebben. Dat staat niet aan de uitvoering van het plan in de weg.

3.3 Bouwhoogte en overschrijdingen: De genoemde afwijkingsregel van 10 % in artikel 12.1 is een standaardregel in het bestemmingsplan. Deze regel passen we overall toe in bestemmingsplannen binnen de gemeente Barendrecht omdat in sommige gevallen blijkt dat flexibiliteit wenselijk is bij de nieuwbouwplannen. Burgemeester en wethouders kunnen in dat geval bij omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan. Deze afwijking is alleen mogelijk als de te vergunnen afwijking niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Tevens dient te worden voldaan aan artikel 12.2 van de planregels, waarin de volgende voorwaarden zijn opgenomen:

- De belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
- Het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.

Tegen de afgifte van de omgevingsvergunning kan ook bezwaar en beroep worden aangetekend. Zonder dakopbouwen is het ook niet mogelijk om noodtrappen, luchtbehandelings- en liftinstallaties te plaatsen. Het is nadrukkelijk niet toegestaan om te wonen in die dakopbouwen. Dat betekent dat als gevolg van eventuele dakopbouwen het aantal woonlagen niet hoger zal worden. Het bestemmingsplan verschaft geen directe planologische toestemming voor gebouwen met een hoogte van 25 meter, zoals reclamant stelt. De overschrijding van bouwgrenzen met 2 meter ingevolge artikel 10.1 van de planregels is verder slechts mogelijk voor stoepen, stoeptreden, galerijen, hellingbanen, funderingen, noodtrappen, balkons, entreeportalen, afdaken, dakoverstekken, luifels en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen. Deze standaardregel is ook gebruikelijk en binnen ieder plan binnen Barendrecht van toepassing. Dit zijn overstekende bouwonderdelen die zijn verbonden met het gebouw. Overigens is de laatste zin van artikel 10.2 overbodig. Deze zin verwijderen we uit het artikel.

3.4 Aantal m² verharding versus water: In paragraaf 5.12.2 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan zijn twee tabellen opgenomen. In deze tabellen is weergegeven wat het huidige aantal oppervlakte aan verharding is, wat het aantal m² aan water is en wat deze in de toekomst zullen zijn. Daaraan gekoppeld is het te compenseren aantal m² aan water. Dat aantal m² bedraagt 769 en compenseren we binnen het plangebied, binnen de bestemming 'Groen'. Binnen die bestemming is

- water namelijk ook toegestaan. In het inrichtingsplan van de buitenruimte houden we rekening met het aantal te compenseren m² water.
- 3.5 Parkeren: In dit plan maken we 82 woningen mogelijk. Die woningen zijn alleen mogelijk als we ook het aspect parkeren goed afwegen. We hebben dit getoetst aan het parkeerbeleid dat op dit moment geldt, te weten: de Nota Parkeernormen van de gemeente uit 2015. In het bestemmingsplan hebben we vervolgens aangegeven hoeveel ruimte voor parkeren we hebben gereserveerd. Aangezien we het benodigd aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied hebben gereserveerd, kan worden voldaan aan de Nota Parkeernormen. Binnen de bestemming Groen kunnen alleen parkeerplaatsen worden gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeren' indien wordt voldaan aan de voorwaarden van artikel 3.3.1 van de planregels. Er bestaat dus geen vrijbrief om de hoeveelheid groen of water te asfalteren. 124 parkeerplaatsen worden sowieso aangelegd en de overige 31 parkeerplaatsen zullen in eerste instantie op het stationsdek komen, waar op de ochtend en in de avond voldoende ruimte is (de bezettingsgraad is met uitzondering van rond het middaguur nooit 100%). Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan toegelicht. Zo proberen we de groene uitstraling van de Stationstuin te behouden. Mocht binnen het plangebied alsnog een parkeerprobleem ontstaan, dan realiseren we die 31 parkeerplaatsen alsnog binnen het plangebied binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeren', zoals al opgenomen in het bestemmingsplan.
- 3.6 Dakhelling: Een maximale dakhelling van 10% moet men los zien van duurzaamheidsoplossingen. In dat geval is vaak sprake van zonnepanelen die in een hoek op het dak worden geplaatst. Een zonnepaneel zelf maakt namelijk geen deel uit van het dak, maar staat op het dak. Het voorstel met betrekking tot minimaal 60% van de daken gebruiken als groen dakvlak kan in een bestemmingsplan niet worden gewaarborgd. Dit gaat namelijk over de uitvoering, daar waar een bestemmingsplan bouw- en gebruiksmogelijkheden opneemt. Ook geldt dat in afdeling 5.1 van het Bouwbesluit reeds regels zijn neergelegd over energiezuinigheid, die bij de bouw van woningen in acht moeten worden genomen. Deze regeling heeft een uitputtend karakter, zodat er geen ruimte bestaat in het bestemmingsplan een nadere regeling te treffen. Als laatste is bij het ontwerp ook gekeken naar de omgeving. Door de gebouwen op deze manier te plaatsen, is zoveel mogelijk afstand aangehouden tot omliggende woningen. Het aanpassen van de situering ten behoeve van een volgens reclamant betere zonne-energie ontwerp, is dan ook niet aan de orde.
- 3.7 Aan huis gebonden beroepen: Indien men een aan huis-gebonden-beroep wilt starten, dient men ook rekening te houden met een mogelijke toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Indien meer parkeerplaatsen nodig zijn, dan dient men te toetsen aan de Nota Parkeernormen uit 2015. Dat betekent niet dat indien extra parkeerplaatsen nodig zijn, deze altijd ten koste gaan van groen. Parkeerplaatsen zijn binnen de bestemming Groen ook enkel toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeren'. Extra verharding heeft op dit moment niet de voorkeur van de gemeente.
- 3.8 Ontbreken voorziening voor station: Voorzieningen zijn in het bestemmingsplan inderdaad niet toegestaan. Hoewel dit in de gebiedsvisie nog wel mogelijk werd geacht, is dit in de praktijk niet zo gebleken. Dit is financieel niet haalbaar gebleken.
- 3.9 Aan huis gebonden beroep: Nee, een coffeeshop of een shisha-lounge is geen aan-huis-gebonden beroep. Dit betreffen immers horecazaken, die in dit bestemmingsplan niet mogelijk zijn gemaakt. In de definitiebepaling van "beroep aan huis" van artikel 1.9 wordt namelijk bepaald dat horeca niet is toegestaan. Dit geldt overigens ook voor een bedrijf aan huis.
- 3.10 Munitie en vuurwerk: Het opslaan van vuurwerk en/of andere gevaarlijke stoffen is op basis van artikel 11.1 onder g en 11.3 onder d van de regels van het bestemmingsplan uitgesloten.
- 3.11 Reclameborden: Reclame op een appartementengebouw vinden wij niet wenselijk. We zullen artikel 7.4 lid b onder 3 dan ook verwijderen uit het bestemmingsplan.

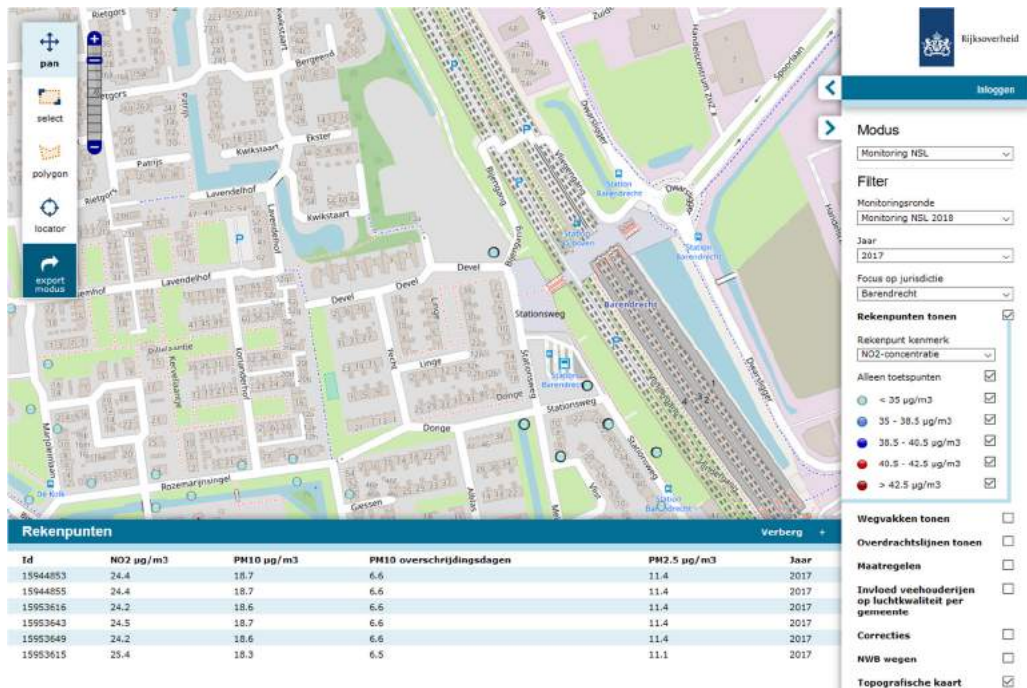
- 3.12 Opslag voer- en vaartuigen: Voer- en vaartuigen mogen wel worden opgeslagen, indien dit mogelijk is op grond van de gebruiksbepalingen van de betreffende bestemming. Alleen onklare voor- en vaartuigen zijn op basis van de algemene gebruiksregels uitgesloten.
- 3.13 Prostitutie en seksinrichtingen: Prostitutie en seksinrichtingen zijn sowieso uitgesloten. Dit is geregeld in artikel 11.1 en 11.3 van de regels behorende bij het bestemmingsplan.
- 3.14 Stedenbouwkundige visie stationsplein ontbreekt: Dit project betreft de ontwikkeling van 82 woningen. Het Stationsplein is daar niet bij inbegrepen. Als gemeente bekijken we wel het grotere geheel, maar beschikt op dit moment (nog) niet over een stedenbouwkundige visie voor het Stationsplein. Het maken voor een masterplan voor de stationsomgeving is wel opgenomen in het nieuwe collegeprogramma van Barendrecht.
- 3.15 Afsluiten oprit naar stationsdek: Het afsluiten van de doorsteek op het stationsdek is geënuquêteerd in de omgeving. Uit de enquête is naar voren gekomen dat het merendeel van de geënuquêteerden een afsluiting niet wenselijk vindt. De enquête is over een groot gedeelte van de wijk afgenomen en gaat over de bereikbaarheid voor een deel van Barendrecht en niet alleen voor de Stationstuin en haar omgeving. Een situering van de nieuwe ontsluiting is serieus bekeken door de gemeente. Deze optie is niet haalbaar vanwege de verkeersveiligheid van het langzaam en gemotoriseerd verkeer. Het verplaatsen van de weg zou namelijk betekenen dat er een onoverzichtelijk kruispunt ontstaat dichtbij het stationsdek (dat we niet willen afsluiten), aangezien hier sprake is van een hoogteverschil. Ook stedenbouwkundig gezien zou dit betekenen dat bouwblok drie dichterbij de omliggende woningen zou komen te liggen. Dit was een aandachtspunt vanuit de omwonenden, die een zo groot mogelijke afstand wilden tussen de bestaande en de nieuwe woningen.

De reactie geeft aanleiding tot aanpassen van het bestemmingsplan. De laatste zin van artikel 10.2 wordt geschrapt.

4. Wijzigingen bestemmingsplan

4.1 Toelichting

- Paragraaf 4.4.5 passen we aan: *'Het gasloos aansluiten is iets wat de overheid in de toekomst wil realiseren. Het niet op het gas aansluiten en ander alternatieve maatregelen aanvoeren wordt deels opgepakt door de ontwikkelaar.'* wijzigen we in *'Alle drie de woonblokken in de Stationstuin worden niet op het gasnet aangesloten. Hiermee sluiten we aan bij nationale wetgeving, die vanaf 1 juli 2018 van kracht is.'*
- Paragraaf 5.5.2 onder Goede ruimtelijke ordening passen we aan: *'In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt op basis van de gegevens in de NSL-monitoringstool. In deze tool is onder andere de Stationsweg en het busstation opgenomen. In de volgende afbeelding zijn de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor het peiljaar 2017 weergegeven. Deze concentraties zijn afkomstig uit de NSL-monitoringstool 2018.'*



Afbeelding overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool 2018).

Uit de voorgaande afbeelding blijkt dat in de omgeving van het plangebied de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk maximaal 25,4 µg/m³, 18,7 µg/m³ en 11,4 µg/m³ bedraagt. Aan de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂, PM₁₀ (beide 40 µg/m³) en PM_{2,5} (25 µg/m³) wordt ruimschoots voldaan. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie is maximaal 6,6, waardoor het maximum van 35 dagen niet wordt overschreden. De trend is dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen. Overschrijdingen van de grenswaarden zijn dan ook niet te verwachten.

- Paragraaf 7.1 passen we aan. De volgende zin voegen we toe: 'Het project de Stationstuin valt onder de Crisis- en herstelwet. Dit betekent dat een procedurele versnelling van toepassing is.'

4.2 Regels

- Artikel 7.1 onder b wordt geschrapt. Beroep aan huis staan we niet rechtstreeks toe.
- Artikel 7.3.1 komt te vervallen.
- Artikel 7.3.2 Parkeren wordt artikel 7.3.1 en komt als volgt te luiden:
 - a. De gronden binnen deze bestemming mogen slechts worden bebouwd of gebruikt onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden.
 - b. Bij omgevingsvergunning wordt aan de hand van de parkeernormen in de gemeentelijke parkeernota bepaald of sprake is van voldoende parkeergelegenheid met dien verstande dat indien voornoemde beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met die wijziging.
 - c. Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de parkeernormen zoals opgenomen in de gemeentelijke parkeernota, mits wordt voldaan aan de daarin opgenomen regels en voorwaarden.
- Artikel 7.4, lid b onder 3: 'het uiterlijk van de woning niet mag worden gewijzigd, anders dan een bord met een omvang van maximaal 0,5 m²;' komt te vervallen;
- Artikel 7.4 komt als volgt te luiden:
Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.1 teneinde:

- a. *een aan-huis-gebonden beroep toe te staan, waarbij geldt dat:*
 - 1. *de vloeroppervlakte van de activiteiten ten hoogste 30% van de betrokken wooneenheid bedraagt, met een maximum van 40 m²;*
 - 2. *geen onevenredige verkeersaantrekkende werking ontstaat;*
 - 3. *het beroep door de bewoner wordt uitgeoefend;*
 - 4. *het aantal parkeervoorzieningen in overeenstemming is met de gemeentelijke parkeernota.*
 - b. *een bedrijf aan huis toe te staan, waarbij geldt dat:*
 - 1. *er uitsluitend activiteiten worden uitgevoerd als bedoeld in categorie 1 en 2 van de 'Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten', dan wel activiteiten die naar hun aard en omvang gelijk zijn te stellen aan de genoemde categorieën;*
 - 2. *de vloeroppervlakte ten hoogste 30% van de vloeroppervlakte van de betrokken wooneenheid bedraagt, met een maximum van 40 m²;*
 - 3. *geen onevenredige verkeersaantrekkende werking ontstaat;*
 - 4. *de bedrijfsactiviteiten door de bewoner worden uitgeoefend.*
 - 5. *het aantal parkeervoorzieningen in overeenstemming is met de gemeentelijke parkeernota.*
 - c. *handel in en verkoop van goederen en diensten via internet toe te staan, waarbij geldt dat:*
 - 1. *de vloeroppervlakte ten hoogste 20% van de vloeroppervlakte van de betrokken wooneenheid bedraagt, met een maximum van 25 m²;*
 - 2. *geen onevenredige verkeersaantrekkende werking ontstaat;*
 - 3. *het uiterlijk van de woning niet mag worden gewijzigd, anders dan een bord met een omvang van maximaal 0,5 m²;*
 - 4. *de bedrijfsactiviteiten door de bewoner worden uitgeoefend;*
 - 5. *het aantal parkeervoorzieningen in overeenstemming is met de gemeentelijke parkeernota.*
- 10.2 de laatste zin: *'Bij de toepassing van het bepaalde worden ten aanzien van het bouwen buiten beschouwing gelaten.'* wordt geschrapt.

4.3 Verbeelding

- Geen wijzigingen.

Bijlage 1:

**Consequenties ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuin' te Barendrecht op geluid
en luchtkwaliteit ter plaatse van nabijgelegen woningen**

Cauberg Huygen, referentie: 04997-47178-03, d.d. 7 januari 2019

Hoofdweg 70
3067 GH ROTTERDAM

T +31 (0)88-5152505
E cauberg-huygen@dpa.nl
www.cauberg-huygen.nl

K.v.K. 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

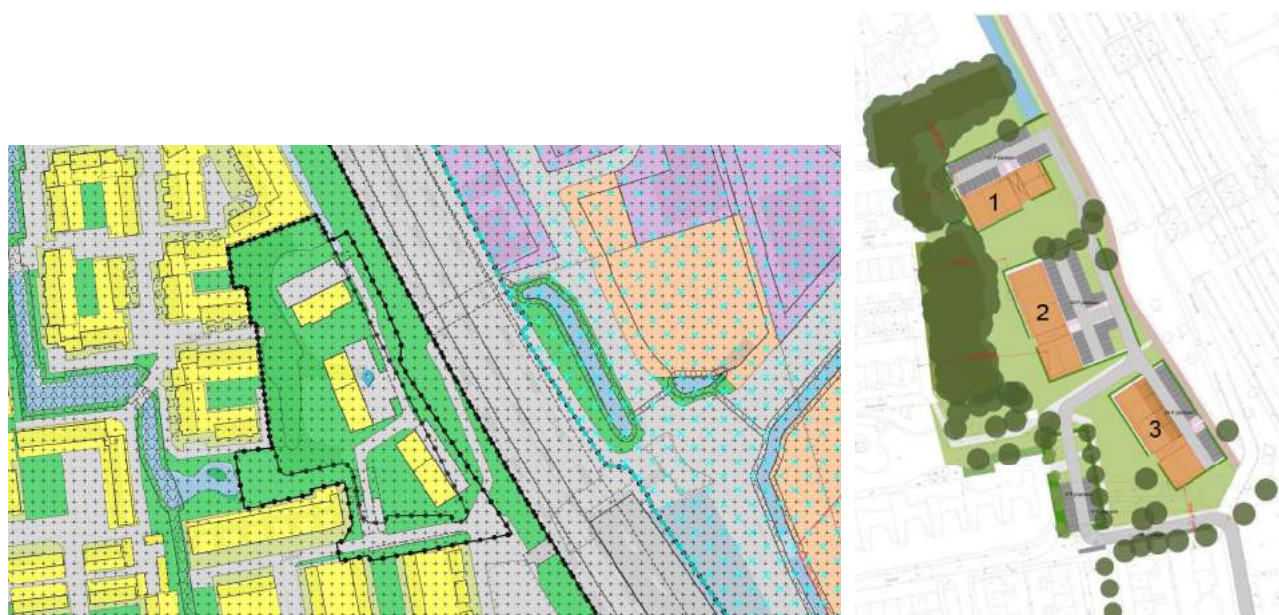
Moree Gelderblom Advocaten
T.a.v. mevrouw mr. V.C.T. Verkroost
Postbus 25006
3001 HA ROTTERDAM

Datum	Referentie	E-mail	Behandeld door
7 januari 2019	04997-47178-03	robert.slangen@dpa.nl	R. Slangen/LCr

Betreft **Consequenties ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuin' te Barendrecht op geluid en luchtkwaliteit ter plaatse van nabijgelegen woningen**

Geachte mevrouw Verkroost,

Middels het ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuin' te Barendrecht wordt de realisatie van drie appartementencomplexen mogelijk gemaakt ten noordwesten van het station Barendrecht. Het bouwplan voorziet in de realisatie van in totaal 82 appartementen, waarvan 23 sociale huur- en 29 middeldure huurwoningen. De overige 30 woningen zijn koopappartementen (15 middelduur en 15 duur). Het plangebied grenst aan het talud van de spoortunnel waarop het parkeerdek en park behorende bij het station zijn gelegen. Aan de overzijde van de spooroverkapping, ten oosten van het plangebied, ligt het bedrijventerrein Dierenstein. Aan de zuidzijde grenst het plangebied direct aan de woningbouw aan de Devel en aan de Stationsweg. De wijk Binnenland grenst aan de noord- en westzijde aan het plangebied. De achtertuinen van deze woningen grenzen aan de planlocatie. Wijk Noord IV (of Stromenbuurt) grenst aan de zuidzijde van het plangebied. In figuur 1 wordt het ontwerpbestemmingsplan en het stedenbouwkundig plan weergegeven.



Figuur 1: Het ontwerpbestemmingsplan (links) en het stedenbouwkundig plan (rechts)

Inmiddels hebben omwonenden een zienswijze ingediend. Het betreft de bewoners van de woning gelegen aan Stationsweg 2 en Devel 11. De omwonenden vrezen voor hogere geluidniveaus en verslechtering van de luchtkwaliteit door met name de toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse.

In de voorliggende brief wordt door Cauberg Huygen een second-opinion uitgevoerd van de wijze van vaststelling en beoordeling van geluid en luchtkwaliteit in het kader van het genomen ontwerpbesluit. Vervolgens wordt, naast de beoordeling aan grenswaarden, ook een contraberekening uitgevoerd waarin de toename van geluid en luchtkwaliteitsniveaus inzichtelijk gemaakt wordt met beoordeling hiervan in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van het bovenstaande wordt de aanvaardbaarheid van het akoestisch woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende bestaande woningen gemotiveerd.

1 Akoestisch onderzoek

In het kader van het genomen ontwerpbesluit is door Agel Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de nieuw te realiseren woningen. De berekende geluidbelastingen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Tevens zijn de optredende geluidniveaus vanwege het gebruik van de parkeervoorziening ter plaatse van de nieuwe appartementencomplexen inzichtelijk gemaakt in dit onderzoek. Vastgestelde geluidniveaus worden afgezet tegen de streefwaarden uit de VNG-publicatie (Bedrijven en milieuzonering) voor een gemengd gebied. De uitgangspunten, berekeningsresultaten en bevindingen zijn opgenomen in de rapportage getiteld 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en parkeervoorziening – Plangebied Stationstuin te Barendrecht' met kenmerk 20170263-D02 gedateerd 3 januari 2018.

In het akoestisch onderzoek van Agel Adviseurs wordt tevens (kort) ingegaan op de verwachte geluidniveaus en mogelijk overlast hiervan ter plaatse van de omliggende woningen als gevolg van de bijkomende verkeersgeneratie door het bouwplan (82 woningen).

1.1 Situatie

Op 24 augustus 2015 is een concept gebiedsvisie voor de Stationstuin opgesteld door de gemeente Barendrecht. Deze visie fungeert als leidraad voor de toekomstige ontwikkeling van de Stationstuin en legt kwalitatieve uitgangspunten en randvoorwaarden op aan de ontwikkeling. De gebiedsvisie dient als toetsingskader voor de herontwikkeling en vormt de basis voor het nieuwe bestemmingsplan. Hiermee is dit document dus ook het belangrijkste beleidskader voor de ontwikkeling. In deze visie zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen.

Het bouwplan 'Stationstuin Barendrecht' omvat de realisatie van 3 appartementengebouwen met een hoogte van 5 tot 6 bouwlagen, zie figuur 2. Het appartementengebouw 1 (noordelijk gelegen complex) heeft 5 bouwlagen. In dit complex zijn 23 sociale huurwoningen voorzien. Het centraal gelegen gebouw (nr. 2) krijgt een wisselende bouwhoogte. De kop van dit complex aan de noordzijde zal bestaan uit 6 bouwlagen. De rest van het complex zal bestaan uit 5 bouwlagen. In dit bouwblok zijn 30 koopwoningen voorzien. Het appartementengebouw 3 bestaat uit 29 huurwoningen in de prijsklasse middelduur. Dit gebouw bestaat ook uit 5 tot 6 bouwlagen, waarbij de kop gesitueerd aan het Stationsplein zal bestaan uit 6 bouwlagen. Totaal zijn er in het bouwplan 82 appartementen voorzien. Hiervan zijn er 23 sociale huur- en 29 middeldure huurwoningen. De overige 30 woningen zijn koopappartementen waarvan 15 middelduur en 15 duur.

Het plangebied zal worden ontsloten aan de zuidkant vanaf de Devel. Deze aansluiting ligt niet aan het Stationsplein en de hellingbaan naar het parkeerdek om verkeerskundige confrontaties te voorkomen. Deze toegangsweg is bedoeld voor bestemmingsverkeer en vormt geen doorgaande route. Alle appartementen, met bijbehorende parkeerterreinen, worden vanaf deze weg ontsloten, zie figuur 2. Hierbij wordt de Devel heringericht ter hoogte van de kruising met de nieuwe ontsluitingsweg. Dit heeft als gevolg dat de Devel dichter bij de bestaande woningen komt te liggen.

In het akoestisch onderzoek van Agel Adviseurs is rekening gehouden met een bijkomende verkeersgeneratie van 500 verkeersbewegingen per etmaal. Hiervoor is voor de ontsluitingsweg van het plangebied uitgegaan van 82 woningen met een verkeersgeneratie van 6 mvt/etmaal per woning. De gemeente heeft akkoord gegeven op dit uitgangspunt.



Figuur 2: Het stedenbouwkundig plan weergegeven in de situatie, rode stip: woning Devel 11 en blauwe stip: woning Stationsweg 2

Voor het planvoornemen is tevens berekend hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn conform de Nota parkeernormen Barendrecht. Voor het aantal woningen welke gerealiseerd worden zijn in totaal 138 parkeerplaatsen noodzakelijk. De parkeerplaatsen aan de Devel zijn in het laatste ontwerp komen te vervallen. In totaal zijn dit 34 parkeerplaatsen. 17 parkeerplaatsen waren aangelegd ten behoeve van het oude zwembad. Deze hoeven niet te worden gecompenseerd omdat het zwembad er niet meer is. De 17 parkeerplaatsen bedoeld voor de wijk dienen wel te worden gecompenseerd. Totaal zullen dus 155 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Bij alle appartementencomplexen worden parkeerplaatsen naast de complexen gerealiseerd. Deze plaatsen zijn aan de zijde van het parkeerdek ten oosten van het plangebied ingetekend. Om voldoende parkeergelegenheid te creëren worden ook parkeerplaatsen aan de zijde van de Devel gerealiseerd. Deze zijn deels ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen aan deze zijde. De parkeerplaats ligt aan weerszijden van de ontsluiting aan de zijde van de Devel, zie figuur 2.

Inmiddels hebben omwonenden een zienswijze ingediend. Het betreft de bewoners van de woning gelegen aan Stationsweg 2 en Devel 11. De nieuwe ontsluitingsweg van het plangebied is direct naast de woning aan Devel 11 gesitueerd. De woning aan Stationsweg 2 is gelegen aan de zuidzijde van het plangebied, tegenover de hellingbaan naar het parkeerdek op de spoortunnel. In figuur 2 is een weergave van de situatie opgenomen.

De omwonenden vrezen voor hogere geluidniveaus en verslechtering van de luchtkwaliteit door met name de toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Tevens merken zij op dat er op dit moment al veel verkeersbewegingen zijn rondom hun woningen. De weg over het stationsdak wordt veelal gebruikt als doorgaande weg. De bewoners geven aan dat zij hier reeds veel hinder van ondervinden. De vrees is dat hun woon- en leefklimaat als gevolg van de Stationstuin nog meer (en onevenredig) wordt aangetast. Zij vrezen bovendien voor gevaarlijke verkeerssituaties door de verschillende verkeersstromen.

Opgemerkt wordt dat de parkeervoorziening op het stationsdak in de toekomst gewijzigd wordt, waarbij het bestaande parkeerdek uitgebreid wordt met 70 parkeerplaatsen en het oversteken van de spoortunnel zal worden ontmoedigd. Sinds juni 2018 is er reeds een blauwe zone ingesteld en in het voorjaar van 2018 is de Spoorlaan opengesteld. Volgens omwonenden hebben de reeds getroffen maatregelen geleid tot minder parkeeroverlast. Het openen van de Spoorlaan heeft echter geleid tot meer verkeersdruk in de omgeving, vanwege de korte verbinding van het spoordek naar de rondweg.

1.2 Second opinion akoestisch onderzoek Agel Adviseurs

In het kader van het genomen ontwerpbesluit is door Agel Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoek wordt ingegaan op de verwachte geluidniveaus en mogelijke overlast hiervan ter plaatse van de omliggende woningen als gevolg van de bijkomende verkeersgeneratie door het bouwplan (82 woningen).

Door Agel Adviseurs is de totale geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï ter plaatse van de omliggende bestaande woningen in de bestaande situatie (zonder verkeersgeneratie Stationstuin) inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is de totale geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï ter plaatse van de omliggende bestaande woningen in de nieuwe situatie (met verkeersgeneratie Stationstuin) berekend. Uit de rekenresultaten wordt de toename in geluidniveau als gevolg van de verkeersgeneratie van de Stationstuin bepaald. De resultaten worden uiteindelijk beoordeeld als cumulatieve geluidbelasting getoetst aan de Milieukwaliteitsmaat MKM L_{den} volgens Miedema.

Cauberg-Huygen heeft een second opinion en beoordeling uitgevoerd van het onderzoek opgesteld door Agel Adviseurs. Bij het onderzoek worden de volgende opmerkingen geplaatst:

- In het onderzoek wordt rekening gehouden met het rijden van verkeer over de nieuwe ontsluitingsweg langs de woning aan de Devel 11 van en naar het plan Stationstuin. Direct grenzend aan de woning aan de Devel 11 worden tevens nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Het betreft 9 parkeerplaatsen conform het ontwerpbestemmingplan. In het akoestisch onderzoek is met het gebruik van deze parkeerplaatsen geen rekening gehouden, met name piekgeluiden vanwege het sluiten van een portier.
- Voor de nieuwe ontsluitingsweg is gerekend met 500 voertuigbewegingen per etmaal als de bijkomende verkeersgeneratie door de Stationstuin, waarbij als uitgangspunt 6 voertuigbewegingen per woning per etmaal is gehanteerd, met akkoord van de gemeente. Dit uitgangspunt wordt veelal gebruikt voor dergelijke situaties en is, gezien de ligging dicht bij het trein- en busstation, plausibel. Deze intensiteit is daarop opgeteld bij de intensiteit op de Devel en Stationsweg.
- De voertuigverdeling op de nieuwe ontsluitingsweg bestaat voor 99% uit licht verkeer en 1% uit middelzwaar verkeer in de dag- en avondperiode, en voor 100% uit licht verkeer in de nachtperiode. Er wordt geen rekening gehouden met zwaar vrachtverkeer. Echter is het aannemelijk dat ook vrachtwagens (afvalverwerking, levering bestelde goederen, etc.) gebruik zullen maken van de nieuwe ontsluitingsweg.
- Voor de bestaande situatie is voor het weggedeelte van de Stationsweg voorzien van standaard asfalt (gedeelte tussen busstation en Meije), uitgegaan van de etmaalintensiteit voor de toekomstige situatie (bestaande situatie + verkeersgeneratie Stationstuin). Hierdoor zijn de geluidbelastingen in de bestaande situatie, opgenomen in tabel 4.3 van het rapport, overschat.

- In de huidige situatie is voor de omliggende bestaande woningen sprake van een geluidbelasting gelijk aan of beneden 53 dB L_{den} , uitgezonderd de woning aan Stationsweg 2 die een verhoogde geluidbelasting ondervindt ter plaatse van de voorgevel vanwege het wegverkeer op de Stationsweg. Een geluidbelasting tot 53 dB L_{den} kan aangemerkt worden als acceptabel in het kader van een goede ruimtelijke ordening, gezien met een standaard gevel geluidwering van 20 dB(A) een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd wordt (nieuwbouwniveau Bouwbesluit 2012). In de nieuwe situatie neemt de geluidbelasting ter plaatse van de omliggende bestaande woningen door het extra verkeer van de Stationstuin toe. Voor enkele woningen neemt de geluidbelasting met meer dan 1 dB toe en stijgt de geluidbelasting tot meer dan 53 dB (54 tot 55 dB), ter hoogte van de zijgevels van de woningen aan Linge 17 en Stationsweg 2. Opgemerkt wordt dat deze woningen op de 1^e en 2^e verdieping een blinde gevel hebben (geen gevelopeningen), zodat deze verdiepingen verder buiten beschouwing gelaten kunnen worden omdat dit akoestisch niet relevant is. Doordat in de nieuwe situatie sprake is van een verhoogde geluidbelasting, waarbij een significante toename optreedt, zal ook het binnenniveau in de woning significant toenemen. Het aspect gevel geluidwering en binnenniveau van de woningen is niet betrokken in het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan.

Agel Adviseurs concludeert dat gesteld kan worden dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een gering negatief effect heeft op het heersende akoestisch klimaat vanwege het wegverkeer en dat de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woningen ruim past binnen de bandbreedte van de Wet geluidhinder. Deze conclusie is op basis van de beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting wegverkeerslawaai die voor iedere woning in dezelfde klasse blijft volgens de beoordeling van de Milieukwaliteitsmaat MKM L_{den} conform Miedema.

Gezien het bovenstaande is deze conclusie niet zonder meer te trekken. Door Cauberg-Huygen zijn voor de volledigheid aanvullende berekeningen uitgevoerd betreffende de te verwachten geluidimmissie vanwege het gebruik van de nieuwe parkeerplekken en de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, zie navolgend hoofdstuk.

Verder worden de volgende algemene opmerkingen geplaatst op het bestemmingsplan, los van het akoestisch onderzoek van Agel Adviseurs:

- In de huidige situatie ondervinden de omwonenden reeds hinder doordat er op dit moment al veel verkeersbewegingen zijn rondom hun woningen omdat de weg over het stationsdak veelal gebruikt wordt als doorgaande weg. Belangrijk is om te waarborgen dat de ontsluitingsweg enkel gebruikt zal worden door bestemmingsverkeer voor de Stationstuin, en niet door verkeer dat parkeert ter hoogte van de Stationstuin om daarna gebruik te maken van de trein. De gemeente is overigens voornemens de parkeervoorziening op het stationsdak in de toekomst te wijzigen, waarbij maatregelen getroffen zullen worden om het oversteken van de spoortunnel te ontmoedigen.
- Één van de opgelegde randvoorwaarden in de gebiedsvisie voor de Stationstuin is dat de plint van de gebouwen voorzien wordt van een functiemengeling. Tevens dienen publieke functies geprojecteerd te worden aan het Stationsplein. Het streven naar functiemix in de plint, zoals genoemd in de gebiedsvisie, vindt niet plaats in het voorziene plan (te weinig vraag). Het realiseren van publieke functies richting het Stationsplein blijkt ook niet wenselijk en is tevens niet opgenomen in het plan. Hiermee is bijgevolg ook geen rekening gehouden in de berekeningen. Mocht toch blijken dat er functiemenging in de plint van de nieuwe gebouwen voorzien wordt, dan leidt dit tot een extra verkeersgeneratie door bezoekers en personeel. Bovendien, mocht toch blijken dat er sprake is van functiemenging in de plint van de nieuwe gebouwen (al is dit niet voorzien in het plan), zal ook vrachtverkeer ten behoeve van deze functies rijden over de ontsluitingsweg, bijvoorbeeld voor het leveren van goederen.

1.3 Aanvullende berekeningen

Om de akoestische consequenties van het nieuwbouwplan te bepalen voor de woningen aan Devel 11 en Stationsweg, wordt in voorliggend akoestisch onderzoek de mogelijke toename van de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de woningen inzichtelijk gemaakt. Inzichtelijk dient gemaakt te worden wat de toename van de geluidniveaus zullen zijn op de desbetreffende woningen als gevolg van de realisatie van het bestemmingsplan en de daarbij behorende toename van de verkeersintensiteiten. Dit is naar analogie met het akoestisch onderzoek van Agel Adviseurs. Opgemerkt wordt dat het wegverkeer op de hellingbaan naar het parkeerdek op de spoortunnel niet meegenomen wordt in de berekeningen.

Om de toename van de geluidbelastingen vast te kunnen stellen na realisatie van de nieuwbouw, zal er een vergelijking worden gemaakt tussen een tweetal situaties, te weten:

- De geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de woningen aan Devel 11 en Stationsweg 2 in de huidige situatie en met hantering van de autonome ontwikkeling van de verkeersintensiteiten voor het jaar 2028.
- De geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de woningen aan Devel 11 en Stationsweg 2 in de toekomstige situatie met het bestemmingsplan 'Stationstuin' en met hantering van de verkeersintensiteiten behorende bij de realisering van het bestemmingsplan voor het jaar 2028.

Direct grenzend aan de woning aan Devel 11 worden tevens nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Het betreft 9 parkeerplaatsen conform het ontwerpbestemmingplan. In het akoestisch onderzoek is met het gebruik van deze parkeerplaatsen geen rekening gehouden, met name piekgeluiden vanwege het sluiten van een portier. In voorliggend akoestisch onderzoek zal hier nader op ingegaan worden.

Opgemerkt wordt dat in de huidige situatie reeds parkeerplaatsen gesitueerd zijn ter hoogte van de woning aan Stationsweg 2. Door de realisatie van het plan met bijhorende ontsluitingsweg wordt de Devel heringericht ter hoogte van de kruising met de nieuwe ontsluitingsweg. Dit heeft als gevolg dat de Devel dichterbij de bestaande woningen komt te liggen. Hierdoor worden tevens de parkeerplaatsen heringericht. Echter voor de woning aan Stationsweg 2 wijzigt er niet veel, de parkeerplekken worden 90° gedraaid maar komen niet dichterbij de woning te liggen.

1.3.1 Toetsingskader

Wegverkeerslawaa

In het kader van de Wet geluidhinder bestaat geen directe normstelling voor de onderhavige situatie. De betreffende wegen (Devel, Stationsweg en nieuwe ontsluitingsweg) zijn binnenstedelijke wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Rond dergelijke wegen is conform de Wet Geluidhinder geen zone gesitueerd en worden geen wettelijke eisen gesteld. Dit betekent dat er geen wettelijk toetsingskader is voor onderhavige situatie.

Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen de geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt te worden. Gekozen wordt daarom voor een beoordeling die aansluit bij de normstelling voor 'reconstructies van wegen' conform de Wet geluidhinder. Hierin geldt als uitgangspunt dat een toename van de geluidbelasting van minder dan 2 dB (in werkelijkheid minder dan 1,50 dB¹) toelaatbaar is. Geluidbelastingen welke beneden de zogenaamde voorkeursgrenswaarde (48 dB) zijn gelegen, zijn te allen tijde toelaatbaar. In voorliggende situatie is de voorkeursgrenswaarde niet van toepassing. Daartoe wordt gekozen om 53 dB aan te houden als grenswaarde, wat overeenstemt met de voorkeursgrenswaarde rekening houdend met de aftrek conform art. 110g Wgh. Bij een geluidbelasting hoger dan 53 dB is sprake van een verhoogde geluidbelasting.

Bij de beoordeling van mogelijke geluidhinder als gevolg van de realisatie van bestemmingsplan 'Stationstuin' zal daarom in eerste instantie worden beoordeeld of de gehanteerde grenswaarde van 53 dB wordt overschreden en indien dat zo is ten tweede een maximaal toegestane toename van de geluidbelasting van 1 dB(A)¹ als toetsingscriterium worden gehanteerd.

Nieuwe parkeerplaatsen

Om de optredende piekniveaus ter plaatse van de woning aan Devel 11 vanwege het gebruik van de nieuwe parkeerplekken te beoordelen, wordt aangesloten bij de VNG-Publicatie bedrijven en milieuzonering (2009). De VNG-publicatie maakt onderscheid tussen twee gebiedstypen: 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. De omgeving van de Stationstuin wordt aangemerkt als het gebiedstype 'rustige woonwijk', in tegenstelling tot verondersteld door Agel Adviseurs. In voorliggende situatie is duidelijk geen sprake van functiemenging, gezien enkel de bestemming 'wonen' in de omgeving toegelaten is en is er sprake van een duidelijke functiescheiding. De woonwijk is tevens niet direct langs hoofdinfrastructuur (grote wegen) gelegen. Tabel 1 geeft een samenvatting van de richtwaarden volgens de VNG voor stap 2 en 3.

Tabel 1: Richtwaarden maximaal geluidniveau voor 'rustige woonwijk' in dB(A)

Beoordelingsgrootheid	Geluidbijdrage in dB(A)		
	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
Directe hinder			
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	65 (70)	60 (65)	55 (60)

Toelichting tabel:

(...) = richtwaarde stap 3

dagperiode = 07.00 – 19.00 uur

avondperiode = 19.00 – 23.00 uur

nachtperiode = 23.00 – 07.00 uur

1.3.2 Uitgangspunten

Navolgend worden de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek inzake de optredende geluidniveaus vanwege wegverkeer en het gebruik van de parkeerplaatsen beschreven.

¹ Conform de gebruikelijke akoestische afrondingsregels:
 - toename 1,50 dB → toename 2 dB;
 - toename 1,49 dB → toename 1 dB.

Wegverkeerslawaaï

De verkeersgegevens voor het prognosejaar 2028 en de verkeersgeneratie vanwege de Stationstuin zijn overgenomen uit het akoestisch onderzoek van Agel Adviseurs. In de onderstaande tabellen 2 (zonder plan) en 3 (met plan) zijn de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2028 opgenomen. De etmaalintensiteiten voor de 30 km/u wegen zijn gebaseerd op 8 verkeersbewegingen per woning waarna een afronding heeft plaatsgevonden, conform het onderzoek van Agel.

Er wordt echter geen rekening gehouden met zwaar vrachtverkeer in de verkeersgegevens. Echter is het aannemelijk dat ook vrachtwagens (afvalverwerking, levering goederen, etc.) gebruik zullen maken van de nieuwe ontsluitingsweg en andere wijkwegen. Daartoe wordt, in tegenstelling tot het onderzoek van Agel, rekening gehouden met 0,5% zwaar verkeer in de dagperiode.

Tabel 2: Verkeersgegevens prognosejaar 2028 exclusief plan Stationstuin

	Bergeend	Kwikstaart	Ekster	Devel	Stationsweg
Intensiteit	175	150/800	150	1000	2500
%gem. daguur	7,0	7,0	7,0	7,0	6,8
%lv	98,5	98,5	98,5	98,5	94,0
%mv	1,0	1,0	1,0	1,0	4,5
%zv	0,5	0,5	0,5	0,5	1,5
%gem. avonduur	2,4	2,4	2,4	2,4	3,4
%lv	99,0	99,0	99,0	99,0	94,0
%mv	1,0	1,0	1,0	1,0	4,5
%zv	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
%gem. nachtuur	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
%lv	100,0	100,0	100,0	100,0	96,0
%mv	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
%zv	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0

Tabel 3: Verkeersgegevens prognosejaar 2028 inclusief plan Stationstuin

	Ontsluitingsweg	Devel	Stationsweg
Intensiteit	500	1000	3000
%gem. daguur	7,0	7,0	6,8
%lv	98,5	99,0	94,0
%mv	1,0	1,0	4,5
%zv	0,5	0,0	1,5
%gem. avonduur	2,4	2,4	3,4
%lv	99,0	99,0	94,0
%mv	1,0	1,0	4,5
%zv	0,0	0,0	1,5
%gem. nachtuur	0,7	0,7	0,6
%lv	100,0	100,0	96,0
%mv	0,0	0,0	3,0
%zv	0,0	0,0	1,0

Voor alle wegen geldt een maximum rijsnelheid van 30 km per uur. Het type wegdek bestaat voor het deel van de Stationsweg tot de bushalte uit standaard asfalt en de overige wegen zijn voorzien van een elementenverharding in keperverband.

De berekeningen van de geluidbelastingen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, (hierna te noemen: RMG2012). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II uit bijlage III van het RMG2012. Bij de berekeningen wordt de equivalente geluidniveaus van dag-, avond- en nachtperioden bepaald. Uit deze dag-, avond- en nachtwaarden wordt de geluidbelasting L_{den} vastgesteld.

Nieuwe parkeerplaatsen

In voorliggend akoestisch onderzoek worden de te verwachten piekniveaus vanwege het gebruik van de nieuwe parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt. Voor het sluiten van een portier wordt een bronvermogen gehanteerd van 98 dB(A), conform het onderzoek van Agel Adviseurs.

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' van 1999.

Akoestische rekenmodellen

De berekeningen van het wegverkeerslawaai en industrielawaai zijn uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu v.4.41 van DGMR. In bijlage I zijn de belangrijkste gegevens van het geluidinvoermodel en een overzicht van het vervaardigde rekenmodel opgenomen. Voor de berekeningen van het wegverkeerslawaai en industrielawaai is hetzelfde rekenmodel gebruikt.

In de rekenmodellen is uitgegaan van de volgende rekenparameters en uitgangspunten:

- bodemfactor algemeen: 0,0 (harde bodem zoals verhardingen);
- bodemfactor gedefinieerde bodemgebieden: 1,0 (zachte bodem zoals grasvelden) en 0,5 (tuinen);
- sectoren met een zichthoek van 2 graden;
- meteorologische correcties: SRMII RMG2012;
- luchtdemping: standaard SRMII RMG2012.

1.3.3 Rekenresultaten

Navolgend worden de rekenresultaten betreffende de optredende geluidniveaus vanwege wegverkeer en het gebruik van de parkeerplaatsen gepresenteerd. Aan de hand van deze resultaten wordt de akoestische situatie ter plaatse beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wegverkeerslawaai

In tabel 4 zijn de totale geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai voor de huidige situatie zonder plan en voor de toekomstige situatie met plan opgenomen. De rekenresultaten zijn toegevoegd in bijlage II.

Tabel 4: Geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer voor de huidige en toekomstige situatie

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	L _{den} bestaand [dB]	L _{den} toekomstig [dB]	Toename [dB]
01_A	Devel 11 - achtergevel	1,5	37,5	42,6	5,1
02_A	Devel 11 - zijgevel	1,5	48,3	48,5	0,2
03_A	Devel 11 - voorgevel	1,5	53,2	51,8	-1,4
04_A	Linge 17 - voorgevel	1,5	45,0	51,0	6
04_B	Linge 17 - voorgevel	5	46,0	51,3	5,3
05_A	Linge 17 - zijgevel	1,5	51,6	54,7	3,1
05_B	Linge 17 - zijgevel	5	51,9	54,6	2,7
06_A	Linge 17 - achtergevel	1,5	49,5	49,8	0,3
06_B	Linge 17 - achtergevel	5	49,3	49,7	0,4
07_A	Linge 38 - achtergevel	1,5	48,3	51,0	2,7
08_A	Linge 38 - achtergevel	5	47,5	50,1	2,6
09_A	Linge 38 - zijgevel	1,5	49,5	53,9	4,4
09_B	Linge 38 - zijgevel	5	50,2	54,1	3,9
10_A	Linge 38 - voorgevel	1,5	43,9	49,3	5,4
10_B	Linge 38 - voorgevel	5	45,1	49,8	4,7
11_A	Stationsweg 2 - achtergevel	1,5	47,4	50,2	2,8
11_B	Stationsweg 2 - achtergevel	5	47,8	50,5	2,7
12_A	Stationsweg 2 - zijgevel	1,5	53,4	55,3	1,9
12_B	Stationsweg 2 - zijgevel	5	53,4	55,3	1,9
13_A	Stationsweg 2 - voorgevel	1,5	58,0	58,8	0,8
13_B	Stationsweg 2 - voorgevel	5	57,9	58,7	0,8

Uit de rekenresultaten blijkt dat in de huidige situatie voor de omliggende bestaande woningen sprake is van een geluidbelasting gelijk aan of beneden 53 dB L_{den}, uitgezonderd de woning aan Stationsweg 2 die een verhoogde geluidbelasting ondervindt ter plaatse van de voorgevel vanwege het wegverkeer op de Stationsweg (58 dB L_{den}). Deze resultaten komen overeen met de rekenresultaten uit het onderzoek van Agel Adviseurs. Een geluidbelasting tot 53 dB L_{den} wordt in dit onderzoek aangemerkt als toelaatbaar in het kader van een goede ruimtelijke ordening, gezien met een standaard gevel geluidwering van 20 dB(A) een binnenniveau van 33 dB gewaarborgd wordt (nieuwbouwniveau Bouwbesluit 2012).

In de nieuwe situatie neemt de geluidbelasting ter plaatse van de omliggende bestaande woningen door het extra verkeer van de Stationstuin toe. Voor het merendeel van de woningen neemt de geluidbelasting met meer dan 1 dB toe en stijgt de geluidbelasting voor enkele woningen tot meer dan 53 dB (54 tot 55 dB), ter hoogte van de zijgevels van de woningen aan de Linge 17-38 en Stationsweg 2 (voorgevel Stationsweg 2 buiten beschouwing gelaten). Ter hoogte van de voorgevel van de woning aan Stationsweg 2 neemt de geluidbelasting toe van 58 dB naar 59 dB. Deze resultaten komen overeen met de rekenresultaten uit het onderzoek van Agel Adviseurs. Opgemerkt wordt dat deze woningen op de 1^e en 2^e verdieping een blinde gevel hebben (geen gevelopeningen), zodat deze verdiepingen verder buiten beschouwing gelaten kunnen worden omdat dit akoestisch niet relevant is.

Nieuwe parkeerplaatsen

Cauberg-Huygen heeft een berekening uitgevoerd betreffende de te verwachten piekniveaus vanwege het sluiten van een portier van een auto op de nieuwe parkeerplaatsen gesitueerd ter hoogte van de woning aan de Devel 11. De rekenresultaten zijn toegevoegd in bijlage III.

Uit de rekenresultaten blijkt dat ter plaatse van de zij- en voorgevel van Devel 11 een maximaal geluidniveau L_{Amax} optreedt van 65 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Hiermee wordt de richtwaarde volgens stap 2 van de VNG-brochure overschreden voor de avond- en nachtperiode. Tevens wordt de grenswaarde volgens stap 3 van de VNG-brochure overschreden voor de nachtperiode.

1.4 Beschouwing

Doordat in de nieuwe situatie sprake is van een verhoogde geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï waarbij een significante toename optreedt boven 53 dB gevelbelasting, zal ook het binnenniveau in de woning significant toenemen. Het aspect gevelgeluidwering en binnenniveau van de woningen is niet betrokken in het onderzoek en de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het akoestisch onderzoek en daarop gebaseerde afweging is daarmee niet volledig en onzorgvuldig.

Door de situering van de nieuwe parkeerplaatsen ter hoogte van de woning aan de Devel 11 treden ter hoogte van de gevels van deze woning significante piekniveaus op die de richtwaarden uit de VNG-brochure overschrijden. Oorzaak is het sluiten van een portier in de avond- en nachtperiode. Beoordeling en afweging van die optredende piekniveaus zijn geen onderdeel van het onderzoek dat daarmee onvolledig en onzorgvuldig is.

2 Luchtkwaliteit

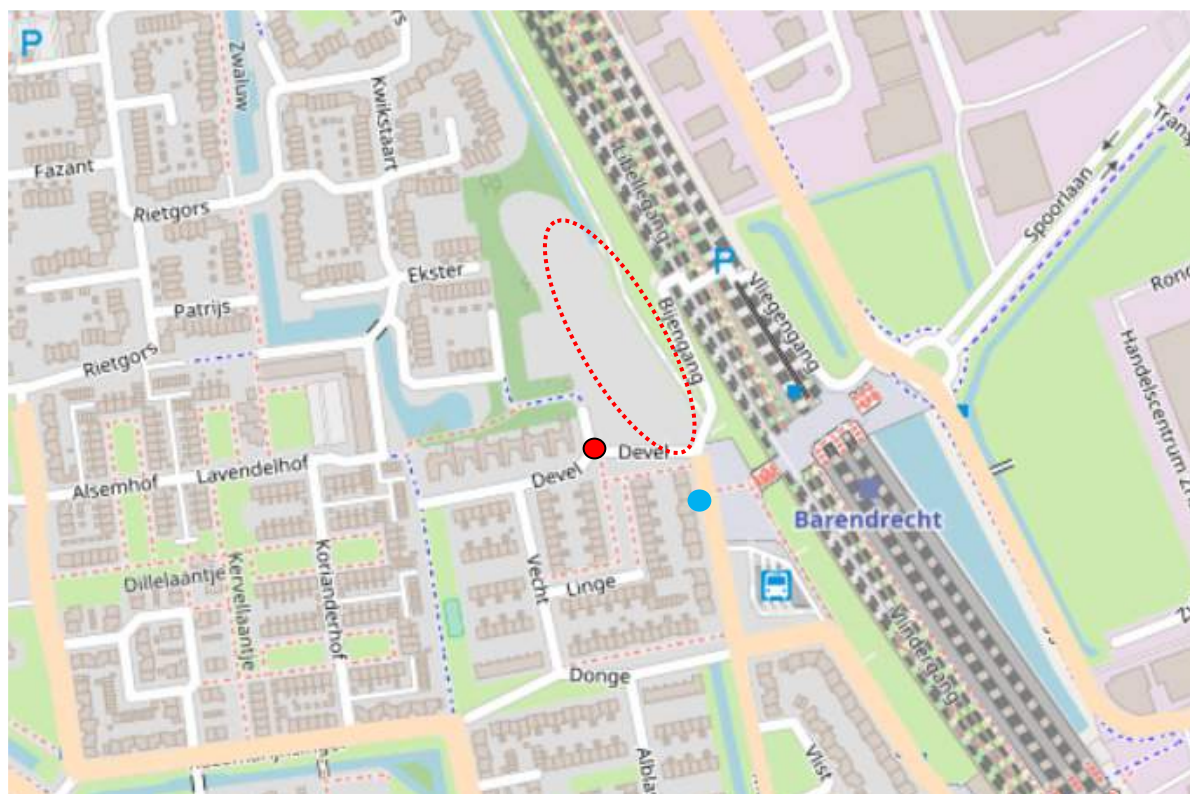
2.1 Second opinion op paragraaf 5.5 'Luchtkwaliteit' van bestemmingplan

In paragraaf 5.5 van het voorontwerp bestemmingsplan wordt het aspect luchtkwaliteit behandeld. Als basis voor de beoordeling en afweging of sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt in paragraaf 5.5.2 van het voorontwerp bestemmingsplan een afbeelding (printscreen) gepresenteerd die afkomstig is van de website www.nsl-monitoringstool.nl. Op deze afbeelding zijn concentraties aan luchtverontreinigende stoffen weergegeven voor enkele rekenpunten langs de Stationsweg te Barendrecht.

De in de afbeelding weergegeven concentraties worden afgezet tegen de gestelde concentratiegrenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. In paragraaf 5.5.3 van het voorontwerpplan wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van overschrijdingen van grenswaarden en er ook in de toekomst geen overschrijding worden verwacht.

Cauberg-Huygen heeft een second opinion en beoordeling uitgevoerd van hetgeen is vermeld in paragraaf 5.5. van het voorontwerp bestemmingsplan. De volgende opmerkingen worden geplaatst:

- De in genoemde afbeelding weergegeven concentraties aan luchtverontreinigende stoffen op de betreffende rekenpunten hebben, zoals uit de legenda van de afbeelding valt af te leiden, betrekking op het jaar 2016. In paragraaf 5.5 is niet gemotiveerd dat de weergegeven concentraties ook representatief zijn voor het doen van uitspraken over de concentraties anno 2018 en concentraties in toekomstige jaren. Zo is er bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de ontwikkeling van de intensiteit van het "reguliere" verkeer over de infrastructuur ter plaatse van en rondom het plangebied in de toekomstige jaren.
- In paragraaf 5.5.2 wordt gesteld dat de trend is dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} zullen dalen. Dat sprake is van een trend en dat deze trend ook van toepassing is op de situatie ter plaatse van het plangebied, is onvoldoende gemotiveerd. Daarmee is het aanhalen van concentraties behorende bij één bepaald jaar (bijvoorbeeld 2016) niet voldoende voor het doen van aannames omtrent concentraties in latere jaren, bijvoorbeeld 2028.
- In onderstaande afbeelding, afkomstig van eerder genoemde website is de planlocatie rood omcirkeld aangeduid. Daarnaast is met rode stip de woning aan Devel 11 en met blauwe stip de woning aan Stationsweg 2 aangeduid. Met lichtroze kleur zijn voorts de wegen aangeduid waarvoor in de Monitoringstool voertuigbewegingen zijn opgenomen.



Figuur 3: Plangebied, rode stip: woning Devel 11 en blauwe stip: woning Stationsweg 2

- In de Monitoringstool zijn niet voor alle wegen rondom het plangebied voertuigbewegingen opgenomen. Dit terwijl alle wegen waarover voertuigbewegingen plaatsvinden wel een zekere bijdrage hebben aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Uit voorgaande figuur wordt duidelijk dat in de omgeving enkel de wegen Stationsweg (zuidoostelijk van het plangebied) en Zweth (oostelijk van het spoor) zijn opgenomen. De overige wegen, met name ten zuiden en ten westen van het plangebied ontbreken geheel in het model.

Ook Devel en de toekomstige ontsluitingsweg van het plangebied ontbreken in het model.

De rekenresultaten die voortvloeien uit de monitoringstool zijn daarmee niet geschikt voor het doen van uitspraken omtrent voorkomende concentraties aan luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van het plangebied en de aangeduide woningen. De rekenresultaten uit de Monitoringstool zijn daarmee ook niet geschikt voor een beoordeling of wat betreft het aspect luchtkwaliteit sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

- In de monitoringstool is bestaande infrastructuur opgenomen. In de toekomstige situatie wordt de Devel heringericht ter hoogte van de kruising met de nieuwe ontsluitingsweg. Dit heeft als gevolg dat de Devel dichterbij de bestaande woningen komt te liggen. Nu de Devel dichterbij de bestaande woningen komt te liggen is het aannemelijk dat de bijdrage van het verkeer over de Devel aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van deze woningen toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Immers de afstand tussen bron en ontvanger wordt kleiner, waardoor verdunning van luchtverontreinigende stoffen met de omgevingslucht kleiner wordt en daarmee de concentratie van luchtverontreinigende stoffen groter. Dit negatieve effect op de luchtkwaliteit is niet beschouwd in paragraaf 5.5 van het bestemmingsplan.

- Onduidelijk is in hoeverre de verkeersintensiteiten, die zijn opgenomen in de Monitoringstool, ook zijn geactualiseerd met meest recente prognosecijfers omtrent verkeer op het wegennet te Barendrecht. Paragraaf 5.5 van het bestemmingsplan gaat daar geheel niet op in.
- De verkeersaantrekkende werking van het plan de Stationstuin, gesteld op 500 bewegingen per etmaal, is niet opgenomen in de verkeersintensiteiten die zijn opgenomen in de Monitoringstool. Daarmee is de bijdrage van de verkeersaantrekkende werking van het plan de Stationstuin aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen ten onrechte niet beschouwd bij beeldvorming van voorkomende concentraties.

2.2 Beschouwing

Beoordeling en afweging of sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van woningen en ter plaatse van het plangebied anno 2018 en in toekomstige jaren, is gebaseerd op rekenresultaten uit een rekenmodel voor 2016 afkomstig van de Monitoringstool.

In paragraaf 2.1 van voorliggende schrijven is een aantal opmerkingen geplaatst op basis waarvan geconcludeerd moet worden dat het niet aannemelijk is dat de rekenresultaten van de Monitoringstool een juist beeld geven van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen anno 2018 en in toekomstige jaren ter plaatse van woningen in de omgeving en ter plaatse van het plangebied. Paragraaf 5.5 is daarmee onvolledig en onzorgvuldig en vormt geen deugdelijke basis voor de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

Met vriendelijke groet,

Cauberg-Huygen B.V.

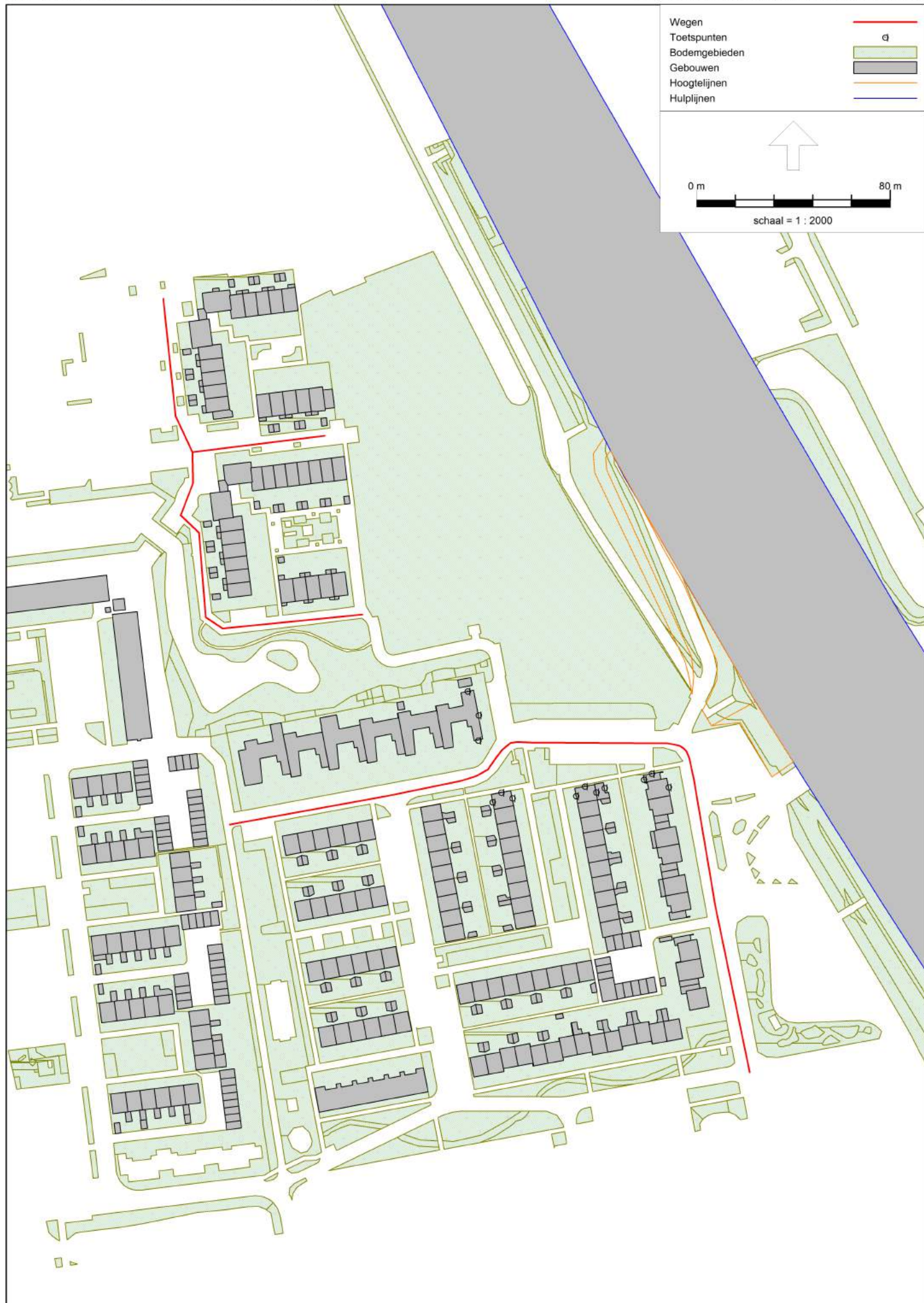


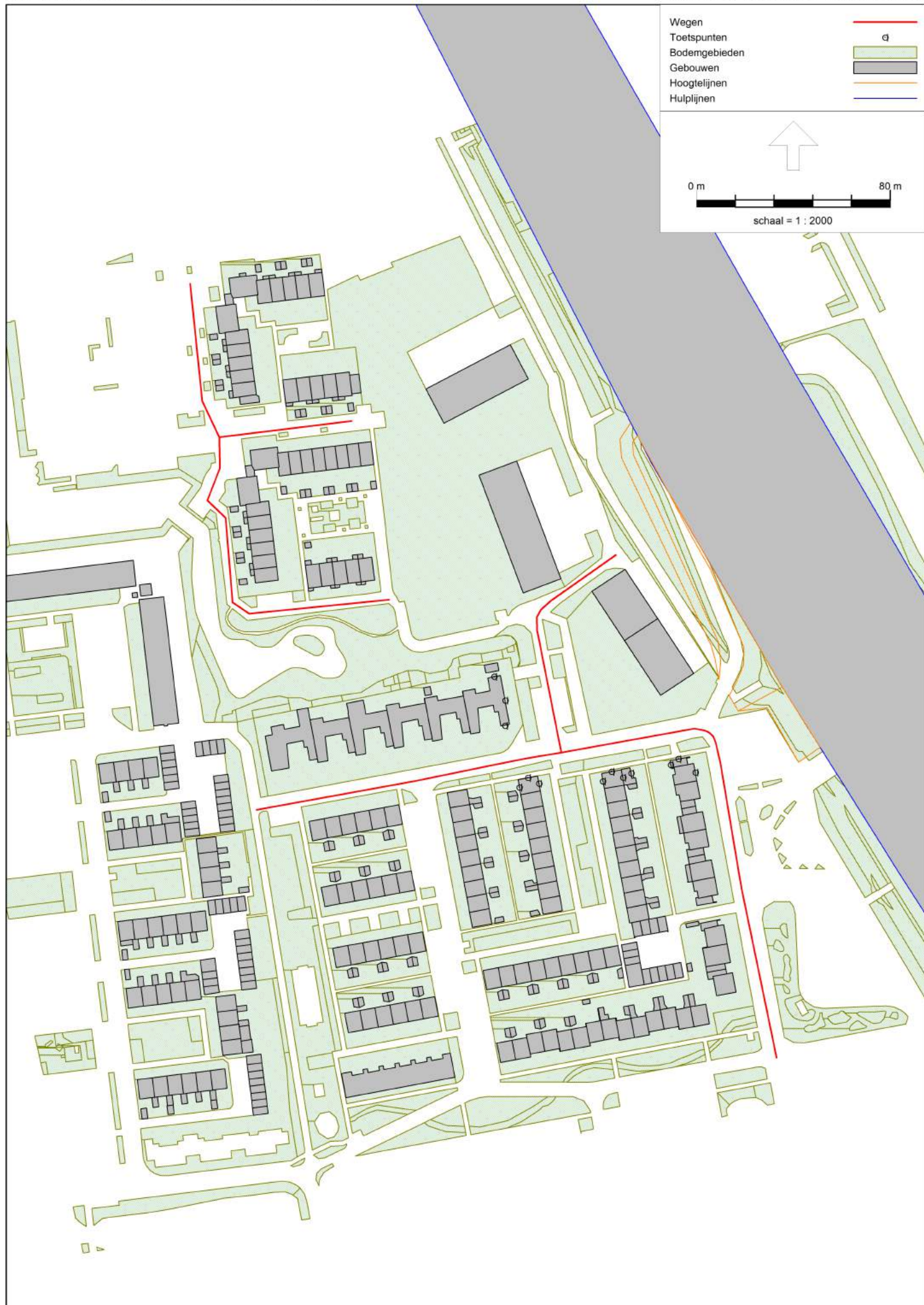
ing. R.H.R. Slangen
Senior Adviseur

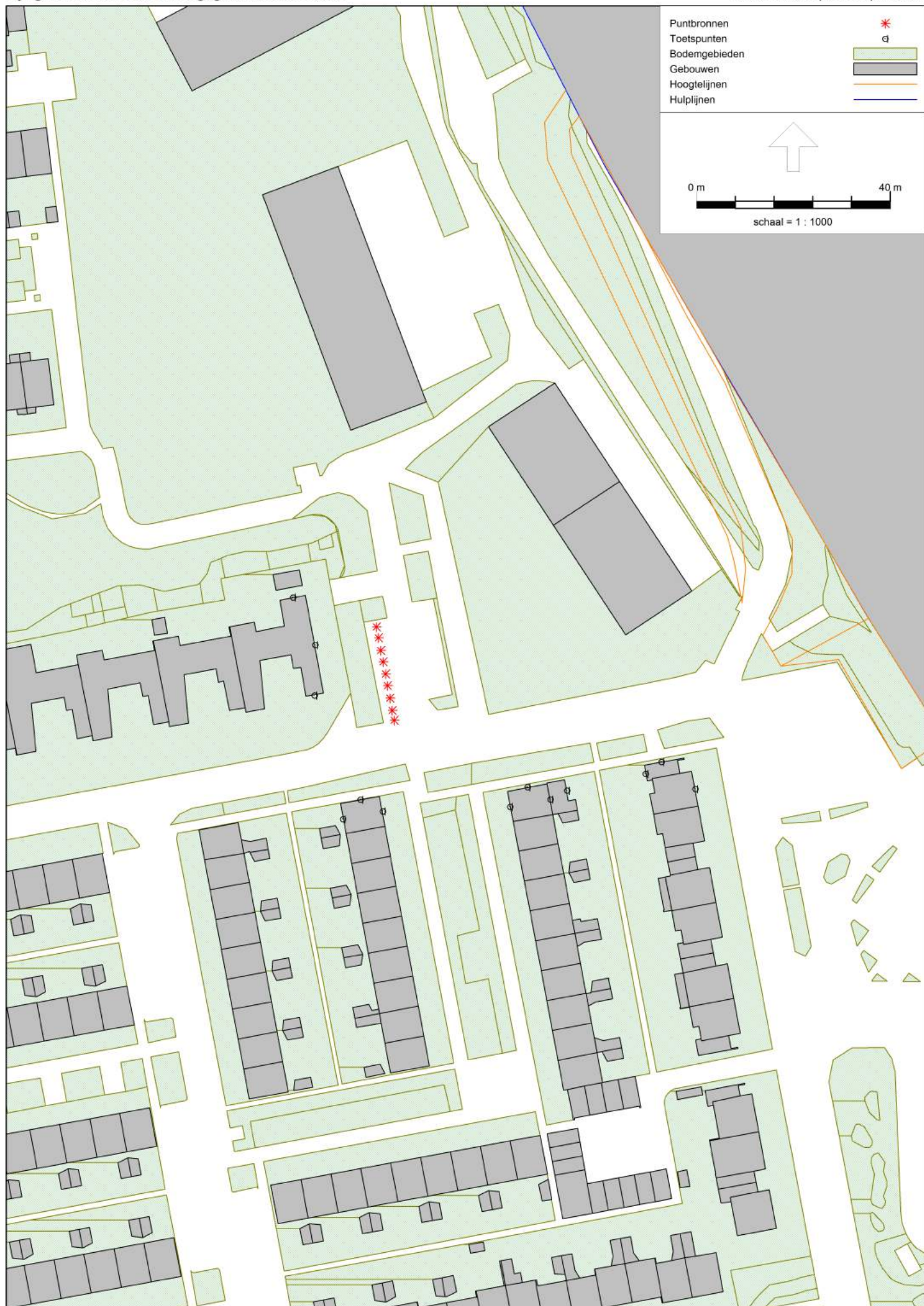
Bijlagen

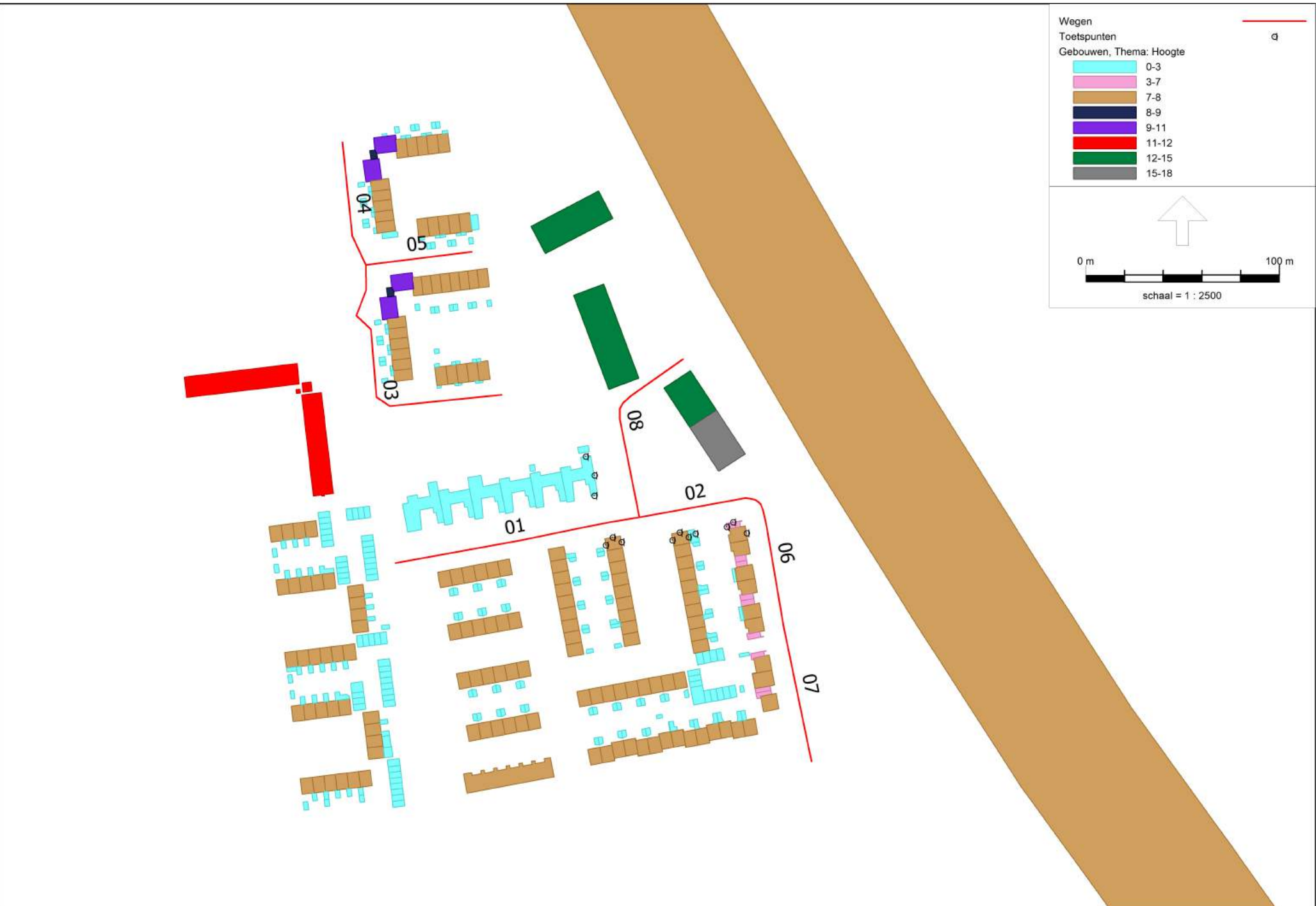
Bijlage I	Overzicht en invoergegevens rekenmodel
Bijlage II	Rekenresultaten wegverkeerslawaa
Bijlage III	Rekenresultaten piekniveaus parkeerplaatsen

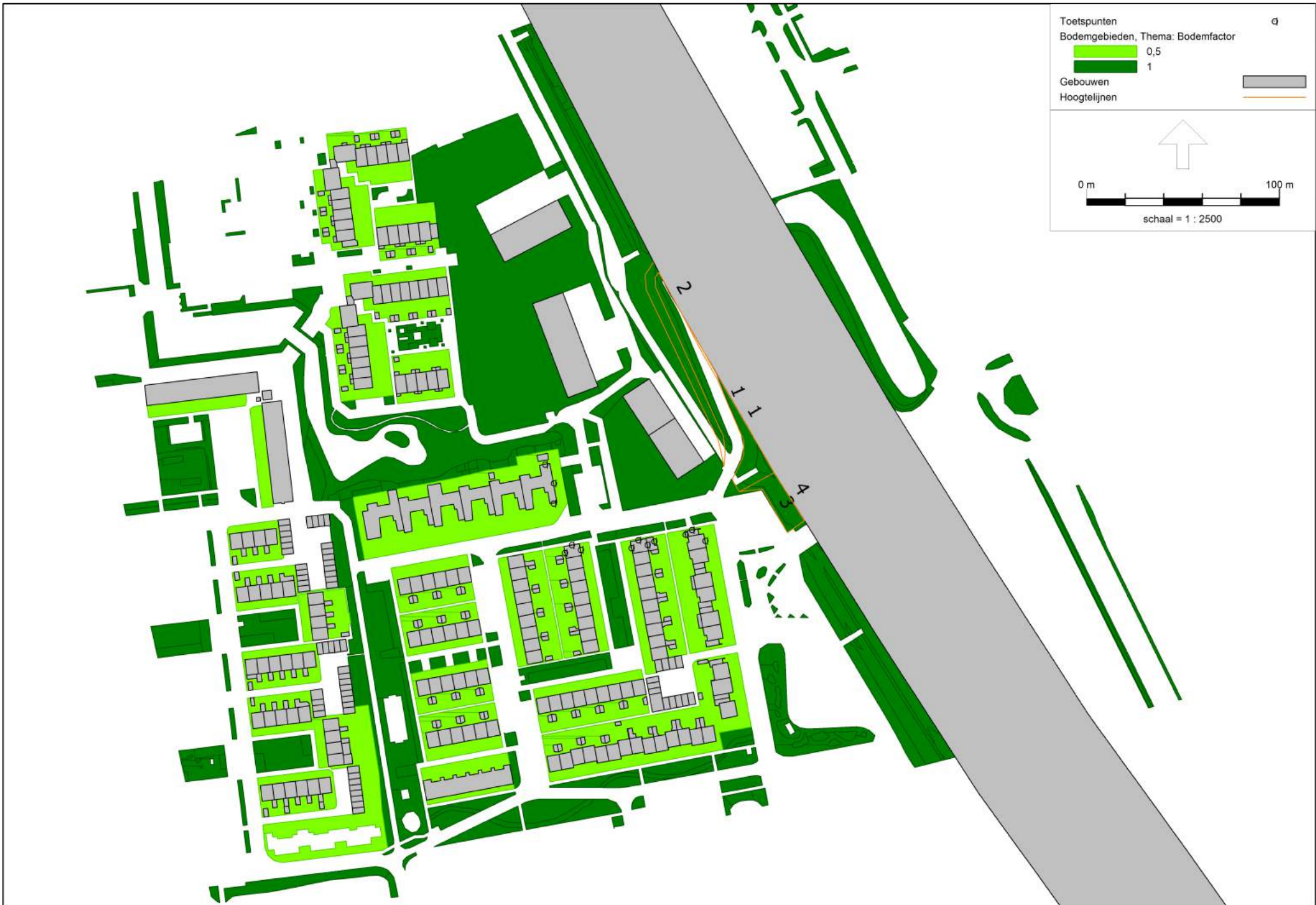
Bijlage I Overzicht en invoergegevens rekenmodel

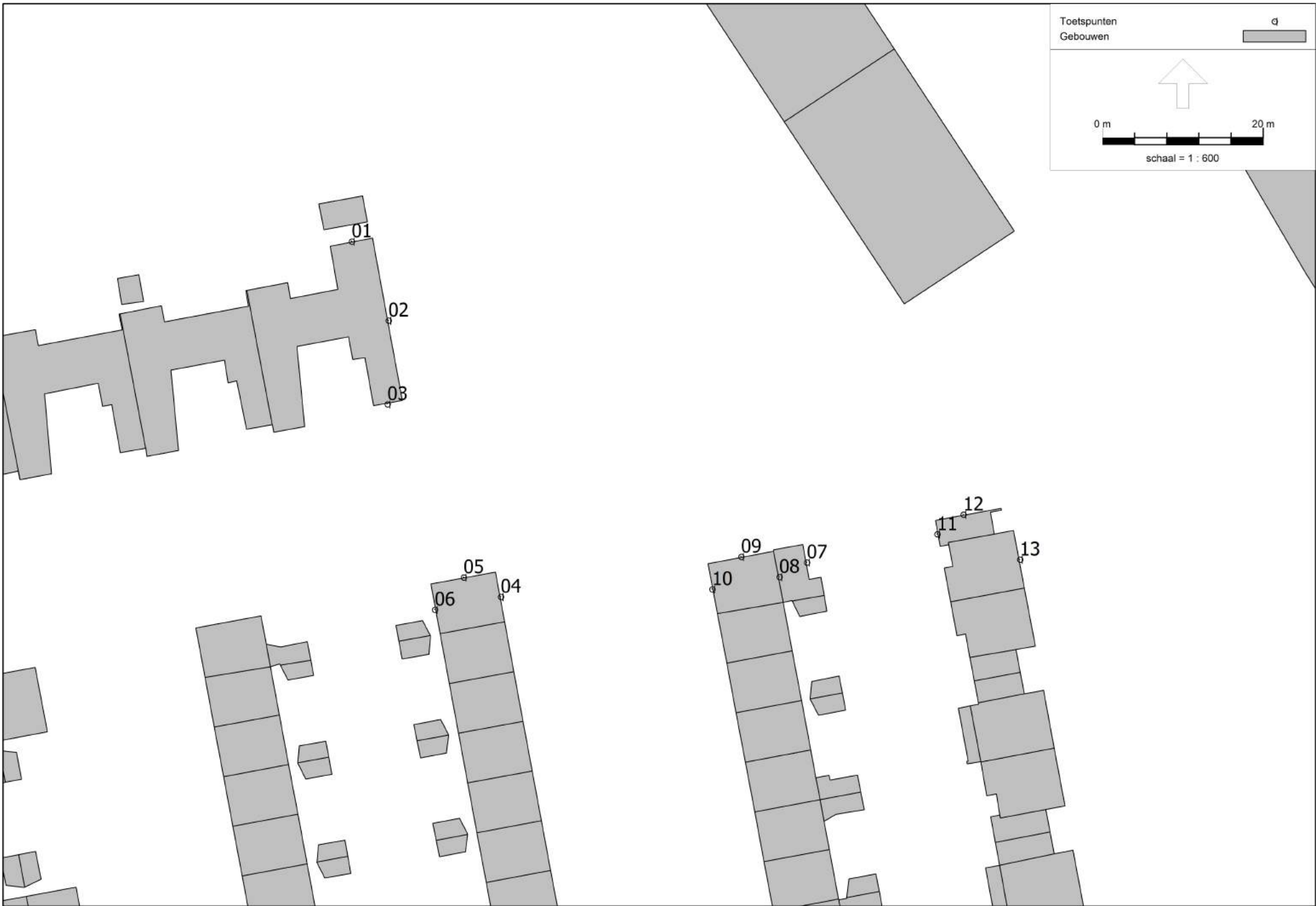












Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Geluidemissie parkeerplaatsen

Model eigenschap

Omschrijving	Geluidemissie parkeerplaatsen
Verantwoordelijke	SEGERS02
Rekenmethode	#2 Industrielawaai IL
Aangemaakt door	SEGERS02 op 14-12-2018
Laatst ingezien door	SEGERS02 op 14-12-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.41
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Etmaalwaarde
Waarde	Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Dynamische foutmarge	--
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Ja

Commentaar

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	Devel 11 - achtergevel	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
02	Devel 11 - zijgevel	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
03	Devel 11 - voorgevel	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
04	Linge 17 - voorgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
05	Linge 17 - zijgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
06	Linge 17 - achtergevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
07	Linge 38 - achtergevel	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
08	Linge 38 - achtergevel	0,00	Relatief	5,00	--	--	--	--	--	Ja
09	Linge 38 - zijgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
10	Linge 38 - voorgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
11	Stationsweg 2 - achtergevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
12	Stationsweg 2 - zijgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
13	Stationsweg 2 - voorgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Groen-zacht	1,00
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Tuin	0,50
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
1	Groen/zacht	1,00
2	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00
	Groen/zacht	1,00

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
TU1352506	Overkapping Barendrecht	8,00	0,00	Eigen waarde		0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
9	0489100000212545	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000200311	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20c	0489100000204657	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000204145	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000205170	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	0489100000217395	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0489100000208593	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20o	0489100000209744	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000213818	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12j	0489100000263956	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12n	0489100000205223	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000196579	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	0489100000213896	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52p	0489100000264104	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0489100000213862	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	0489100000213635	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000215520	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000215024	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000217568	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	0489100000214156	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000209172	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12h	0489100000263955	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52o	0489100000264105	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000216325	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20m	0489100000215517	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202902	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25	0489100000202835	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12k	0489100000194147	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	0489100000201296	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20h	0489100000196977	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000209741	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216033	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000216324	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000213861	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12l	0489100000207450	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0489100000212610	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	0489100000205556	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12e	0489100000263952	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000213466	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000205350	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000202336	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52f	0489100000195069	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52m	0489100000264113	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0489100000209791	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000212034	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000203698	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
18	0489100000212608	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	0489100000200283	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000215881	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000193072	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12e	0489100000194228	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199082	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	0489100000193546	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12m	0489100000203372	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0489100000217091	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20b	0489100000201385	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000211182	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000200934	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20a	0489100000207890	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67	0489100000195961	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	0489100000195540	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000211880	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52r	0489100000196463	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	0489100000205300	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12f	0489100000263953	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000215519	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20e	0489100000207137	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20n	0489100000216034	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0489100000208236	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12g	0489100000263954	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000200437	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000213824	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52q	0489100000193741	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000264030	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20k	0489100000200194	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000195559	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52k	0489100000264111	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52e	0489100000263946	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000194783	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000206883	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216036	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000197289	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000195453	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0489100000216915	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52v	0489100000264080	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0489100000193878	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0489100000211183	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000213962	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000203618	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0489100000204550	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202844	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0489100000204086	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0489100000217092	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
4	0489100000197989	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000198172	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199818	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000215008	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0489100000213308	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000208780	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0489100000195636	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12b	0489100000263949	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25	0489100000200553	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29	0489100000214556	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000205089	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216037	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0489100000217388	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20d	0489100000215518	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000210711	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0489100000213949	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20g	0489100000198993	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000204098	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52s	0489100000264077	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	0489100000194097	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000195354	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202857	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52g	0489100000264107	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52d	0489100000263945	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41	0489100000198704	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0489100000212612	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000214757	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208798	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12g	0489100000215009	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	0489100000196302	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000193752	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000204233	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	0489100000198127	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000215966	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20f	0489100000193513	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000207251	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000195380	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000195862	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000197191	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	0489100000216051	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	0489100000211439	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52i	0489100000264109	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22-63	0489100000217214	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21	0489100000209492	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52t	0489100000264078	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0489100000203591	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	0489100000200169	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
48	0489100000208206	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12b	0489100000201056	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000207532	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000215885	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000210359	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0489100000201174	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000201563	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000193665	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000205608	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000213292	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0489100000211370	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12d	0489100000263951	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0489100000206704	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12a	0489100000197123	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0489100000194096	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12f	0489100000194808	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	0489100000198881	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52w	0489100000264081	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	0489100000194094	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000209798	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	0489100000210898	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	0489100000194794	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000204232	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20q	0489100000199806	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000203454	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000194898	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	0489100000212604	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000203727	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52b	0489100000263943	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000192673	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	0489100000197834	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20j	0489100000195912	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000216914	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0489100000211904	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0489100000214164	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216591	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	0489100000216865	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000213821	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199029	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0489100000204170	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000209358	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000211118	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	0489100000214153	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	0489100000206627	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000203834	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000199183	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000211291	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
32	0489100000195898	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000264131	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000213820	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20p	0489100000200634	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199628	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000216916	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12d	0489100000198145	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33	0489100000208782	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202815	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000197167	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000201539	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000211580	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12a	0489100000204710	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12h	0489100000208055	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	0489100000217369	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0489100000206750	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0489100000198161	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000206019	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52j	0489100000264110	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	0489100000213288	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12c	0489100000204518	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52l	0489100000264112	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12c	0489100000263950	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	0489100000202354	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000208592	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0489100000196636	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0489100000210025	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20r	0489100000200411	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1-23	0489100000202881	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216038	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20l	0489100000195139	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000209794	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52h	0489100000264108	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216222	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000201695	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000200859	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52a	0489100000203161	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000214175	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000213599	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27	0489100000215967	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	0489100000215968	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0489100000200695	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52n	0489100000264106	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	0489100000217394	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000216326	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000213863	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000198709	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
39	0489100000208072	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216039	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52u	0489100000264079	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	0489100000209504	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000215025	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	0489100000197315	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199498	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52c	0489100000263944	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	0489100000214154	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000211084	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000213860	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000216035	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000215007	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000205718	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35	0489100000208781	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000213823	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000211581	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000212258	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000207273	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199398	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	0489100000194095	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000206350	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000199302	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	0489100000207461	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	0489100000200462	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000204774	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000193647	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208409	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	0489100000209760	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208405	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000211040	11,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0489100000201892	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13-55	0489100000213399	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000198280	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000192706	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0489100000207507	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0489100000203055	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000203246	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0489100000211699	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000193859	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208153	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	0489100000210168	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000203420	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	0489100000212163	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000197651	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202669	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202576	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
6	0489100000205580	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000210018	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000194505	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000205689	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0489100000197534	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000202123	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	0489100000203486	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0489100000197438	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000212164	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208407	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	0489100000207364	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	0489100000197201	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000215891	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000194459	12,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000203804	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000196770	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000209327	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000209411	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000194270	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0489100000207085	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208410	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000201028	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000204865	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000211965	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000207100	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	0489100000193059	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000203546	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000204837	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000209767	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	0489100000212320	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208404	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208408	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000215928	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	0489100000201272	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0489100000211671	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000209989	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0489100000212725	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000197437	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208154	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000200015	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000207908	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000216106	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000197629	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000214178	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30-42	0489100000205593	11,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000208406	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000201709	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
30-42	0489100000207099	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0489100000205593	11,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30-42	0489100000205593	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44	0489100000201272	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0489100000207507	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	0489100000212320	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	0489100000210168	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0489100000201892	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	0489100000209760	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	0489100000200462	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	0489100000193059	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	0489100000197201	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	0489100000207364	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	0489100000203486	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	0489100000203486	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62	0489100000207364	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60	0489100000197201	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	0489100000193059	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	0489100000200462	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000215928	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000214178	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000203420	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000197629	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000194505	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000211040	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000211040	11,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	0489100000211040	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0489100000212725	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0489100000211671	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0489100000203055	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0489100000211699	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000209411	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000209411	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000201028	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0489100000197438	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000216106	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0489100000207085	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000205689	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000205689	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	Blok 1	15,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	Blok 2	15,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03a	Blok 3	15,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03b	Blok 3	18,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66	0489100000195540	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65	0489100000213288	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64	0489100000197834	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58	0489100000217394	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
56	0489100000217395	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54	0489100000205300	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	0489100000214164	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	0489100000209504	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48	0489100000208206	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46	0489100000204086	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0489100000212612	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	0489100000214153	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36	0489100000200283	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	0489100000214154	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40	0489100000211439	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42	0489100000214156	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000215885	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0489100000211904	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0489100000204550	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0489100000208236	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0489100000194096	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0489100000195636	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0489100000213308	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000211118	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000213820	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000213821	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000213823	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000213824	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000217568	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0489100000210025	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	0489100000213292	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	0489100000208592	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37	0489100000201296	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39	0489100000208072	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43	0489100000206627	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45	0489100000194094	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47	0489100000194095	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49	0489100000217369	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	0489100000194097	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0489100000212610	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0489100000217388	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0489100000202336	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000194783	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000207532	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0489100000207532	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0489100000194783	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	0489100000209794	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000214175	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	0489100000214175	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	0489100000203727	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	0489100000213599	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
22	0489100000201174	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0489100000211183	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0489100000205608	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	0489100000207461	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38	0489100000210898	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
		--
1		--
	5,00m (Links)	0,00
1	1,00m (Links)	--
2		8,00
3		0,00
4		--

Model: Wegverkeermodel - bestaande situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))
01	Devel	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
02	Devel/Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
03	Kwikstaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
04	Kwikstaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
05	Ekster	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
06	Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30
07	Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30

Model: Wegverkeermodel - bestaande situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)
01	--	30	30	30	--	1000,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--	--
02	--	30	30	30	--	1000,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--	--
03	--	30	30	30	--	150,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--	--
04	--	30	30	30	--	800,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--	--
05	--	30	30	30	--	150,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--	--
06	--	30	30	30	--	2500,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,00	94,00	96,00	--	4,50	4,50	3,00	--
07	--	30	30	30	--	2500,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,00	94,00	96,00	--	4,50	4,50	3,00	--

Model: Wegverkeermodel - bestaande situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D)	63
01	0,50	--	--	--	--	--	--	--	68,95	23,76	7,00	--	0,70	0,24	--	--	0,35	--	--	--	79,72	
02	0,50	--	--	--	--	--	--	--	68,95	23,76	7,00	--	0,70	0,24	--	--	0,35	--	--	--	79,72	
03	0,50	--	--	--	--	--	--	--	10,34	3,56	1,05	--	0,10	0,04	--	--	0,05	--	--	--	71,48	
04	0,50	--	--	--	--	--	--	--	55,16	19,01	5,60	--	0,56	0,19	--	--	0,28	--	--	--	78,75	
05	0,50	--	--	--	--	--	--	--	10,34	3,56	1,05	--	0,10	0,04	--	--	0,05	--	--	--	71,48	
06	1,50	1,50	1,00	--	--	--	--	--	159,80	79,90	14,40	--	7,65	3,82	0,45	--	2,55	1,27	0,15	--	85,59	
07	1,50	1,50	1,00	--	--	--	--	--	159,80	79,90	14,40	--	7,65	3,82	0,45	--	2,55	1,27	0,15	--	78,28	

Model: Wegverkeermodel - bestaande situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
01	83,85	90,35	92,24	95,71	88,89	83,73	76,57	74,75	78,50	84,47	87,27	90,91	84,03	78,83	70,94	68,76	72,15
02	83,85	90,35	92,24	95,71	88,89	83,73	76,57	74,75	78,50	84,47	87,27	90,91	84,03	78,83	70,94	68,76	72,15
03	75,61	82,11	84,00	87,47	80,65	75,49	68,33	66,51	70,27	76,23	79,03	82,67	75,79	70,59	62,70	60,52	63,91
04	82,88	89,38	91,27	94,74	87,92	82,76	75,60	73,78	77,54	83,50	86,30	89,94	83,06	77,86	69,97	67,79	71,18
05	75,61	82,11	84,00	87,47	80,65	75,49	68,33	66,51	70,27	76,23	79,03	82,67	75,79	70,59	62,70	60,52	63,91
06	90,51	98,98	97,09	100,17	93,73	88,69	84,09	82,58	87,50	95,97	94,08	97,16	90,72	85,68	81,08	74,26	78,92
07	82,78	92,12	93,11	98,20	95,45	88,91	83,24	75,27	79,77	89,11	90,10	95,19	92,44	85,90	80,23	66,96	71,20

Model: Wegverkeermodel - bestaande situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	75,42	81,76	85,45	78,46	73,23	63,86	--	--	--	--	--	--	--	--
02	75,42	81,76	85,45	78,46	73,23	63,86	--	--	--	--	--	--	--	--
03	67,18	73,52	77,21	70,22	64,99	55,62	--	--	--	--	--	--	--	--
04	74,45	80,79	84,48	77,49	72,26	62,89	--	--	--	--	--	--	--	--
05	67,18	73,52	77,21	70,22	64,99	55,62	--	--	--	--	--	--	--	--
06	86,90	86,11	89,36	82,76	77,68	72,26	--	--	--	--	--	--	--	--
07	80,05	82,14	87,40	84,49	77,90	71,42	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))
01	Devel	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
02	Devel/Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
03	Kwikstaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
04	Kwikstaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
05	Ekster	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
06	Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
07	Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30
08	Nieuwe ontsluitingsweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	30	30	30	--	30	30	30	--	30	30

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
01	30	--	30	30	30	--	1000,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--
02	30	--	30	30	30	--	1500,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--
03	30	--	30	30	30	--	150,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--
04	30	--	30	30	30	--	800,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--
05	30	--	30	30	30	--	150,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--
06	30	--	30	30	30	--	3000,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,00	94,00	96,00	--	4,50	4,50	3,00
07	30	--	30	30	30	--	3000,00	6,80	3,40	0,60	--	--	--	--	--	94,00	94,00	96,00	--	4,50	4,50	3,00
08	30	--	30	30	30	--	500,00	7,00	2,40	0,70	--	--	--	--	--	98,50	99,00	100,00	--	1,00	1,00	--

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)
01	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	68,95	23,76	7,00	--	0,70	0,24	--	--	0,35	--	--	--
02	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	103,42	35,64	10,50	--	1,05	0,36	--	--	0,52	--	--	--
03	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	10,34	3,56	1,05	--	0,10	0,04	--	--	0,05	--	--	--
04	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	55,16	19,01	5,60	--	0,56	0,19	--	--	0,28	--	--	--
05	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	10,34	3,56	1,05	--	0,10	0,04	--	--	0,05	--	--	--
06	--	1,50	1,50	1,00	--	--	--	--	--	191,76	95,88	17,28	--	9,18	4,59	0,54	--	3,06	1,53	0,18	--
07	--	1,50	1,50	1,00	--	--	--	--	--	191,76	95,88	17,28	--	9,18	4,59	0,54	--	3,06	1,53	0,18	--
08	--	0,50	--	--	--	--	--	--	--	34,48	11,88	3,50	--	0,35	0,12	--	--	0,18	--	--	--

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125
01	79,72	83,85	90,35	92,24	95,71	88,89	83,73	76,57	74,75	78,50	84,47	87,27	90,91	84,03	78,83	70,94	68,76	72,15
02	81,48	85,61	92,11	94,00	97,47	90,65	85,49	78,33	76,51	80,27	86,23	89,03	92,67	85,79	80,59	72,70	70,52	73,91
03	71,48	75,61	82,11	84,00	87,47	80,65	75,49	68,33	66,51	70,27	76,23	79,03	82,67	75,79	70,59	62,70	60,52	63,91
04	78,75	82,88	89,38	91,27	94,74	87,92	82,76	75,60	73,78	77,54	83,50	86,30	89,94	83,06	77,86	69,97	67,79	71,18
05	71,48	75,61	82,11	84,00	87,47	80,65	75,49	68,33	66,51	70,27	76,23	79,03	82,67	75,79	70,59	62,70	60,52	63,91
06	86,38	91,30	99,77	97,88	100,96	94,52	89,48	84,88	83,37	88,29	96,76	94,87	97,95	91,51	86,47	81,87	75,05	79,71
07	79,07	83,57	92,91	93,90	98,99	96,24	89,70	84,03	76,06	80,56	89,90	90,89	95,98	93,23	86,69	81,02	67,76	71,99
08	76,71	80,84	87,34	89,23	92,70	85,88	80,72	73,56	71,74	75,49	81,46	84,26	87,90	81,02	75,82	67,93	65,74	69,14

Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	75,42	81,76	85,45	78,46	73,23	63,86	--	--	--	--	--	--	--	--
02	77,18	83,52	87,21	80,22	74,99	65,62	--	--	--	--	--	--	--	--
03	67,18	73,52	77,21	70,22	64,99	55,62	--	--	--	--	--	--	--	--
04	74,45	80,79	84,48	77,49	72,26	62,89	--	--	--	--	--	--	--	--
05	67,18	73,52	77,21	70,22	64,99	55,62	--	--	--	--	--	--	--	--
06	87,70	86,90	90,15	83,56	78,47	73,05	--	--	--	--	--	--	--	--
07	80,84	82,93	88,19	85,29	78,70	72,21	--	--	--	--	--	--	--	--
08	72,41	78,75	82,44	75,45	70,22	60,85	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Geluidemissie parkeerplaatsen
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63
01	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
02	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
03	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
04	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
05	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
06	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
07	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
08	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30
09	Sluiten portier	1,20	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	Nee	Nee	Nee	73,00	85,30

Model: Geluidemissie parkeerplaatsen
 04997-47178 AO Stationstuin Barendrecht - 04997-47178 Stationstuin Barendrecht
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k
01	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
02	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
04	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
06	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
07	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
08	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
09	87,40	91,00	92,10	90,00	89,00	88,60	76,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Bijlage II Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeermodel - bestaande situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
01_A	Devel 11 - achtergevel	1,50	37,8	32,8	27,0	37,5
02_A	Devel 11 - zijgevel	1,50	48,5	43,6	37,7	48,3
03_A	Devel 11 - voorgevel	1,50	53,4	48,5	42,6	53,2
04_A	Linge 17 - voorgevel	1,50	45,2	40,4	34,5	45,0
04_B	Linge 17 - voorgevel	5,00	46,2	41,4	35,4	46,0
05_A	Linge 17 - zijgevel	1,50	51,8	46,9	41,1	51,6
05_B	Linge 17 - zijgevel	5,00	52,1	47,2	41,4	51,9
06_A	Linge 17 - achtergevel	1,50	49,7	44,8	39,0	49,5
06_B	Linge 17 - achtergevel	5,00	49,6	44,6	38,8	49,3
07_A	Linge 38 - achtergevel	1,50	48,4	43,8	37,7	48,3
08_A	Linge 38 - achtergevel	5,00	47,7	43,2	36,8	47,5
09_A	Linge 38 - zijgevel	1,50	49,7	44,9	38,9	49,5
09_B	Linge 38 - zijgevel	5,00	50,4	45,7	39,6	50,2
10_A	Linge 38 - voorgevel	1,50	44,1	39,2	33,4	43,9
10_B	Linge 38 - voorgevel	5,00	45,3	40,4	34,5	45,1
11_A	Stationsweg 2 - achtergevel	1,50	47,6	42,7	36,9	47,4
11_B	Stationsweg 2 - achtergevel	5,00	48,0	43,1	37,2	47,8
12_A	Stationsweg 2 - zijgevel	1,50	53,5	49,4	42,6	53,4
12_B	Stationsweg 2 - zijgevel	5,00	53,5	49,4	42,6	53,4
13_A	Stationsweg 2 - voorgevel	1,50	57,9	54,9	46,8	58,0
13_B	Stationsweg 2 - voorgevel	5,00	57,8	54,8	46,6	57,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeermodel - nieuwe situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
01_A	Devel 11 - achtergevel	1,50	42,8	37,8	32,1	42,6
02_A	Devel 11 - zijgevel	1,50	48,7	43,8	37,9	48,5
03_A	Devel 11 - voorgevel	1,50	52,0	47,1	41,3	51,8
04_A	Linge 17 - voorgevel	1,50	51,3	46,3	40,5	51,0
04_B	Linge 17 - voorgevel	5,00	51,5	46,6	40,8	51,3
05_A	Linge 17 - zijgevel	1,50	55,0	50,0	44,2	54,7
05_B	Linge 17 - zijgevel	5,00	54,9	49,9	44,1	54,6
06_A	Linge 17 - achtergevel	1,50	50,1	45,1	39,3	49,8
06_B	Linge 17 - achtergevel	5,00	49,9	44,9	39,1	49,7
07_A	Linge 38 - achtergevel	1,50	51,2	46,4	40,4	51,0
08_A	Linge 38 - achtergevel	5,00	50,2	45,6	39,4	50,1
09_A	Linge 38 - zijgevel	1,50	54,1	49,2	43,4	53,9
09_B	Linge 38 - zijgevel	5,00	54,3	49,4	43,5	54,1
10_A	Linge 38 - voorgevel	1,50	49,6	44,6	38,8	49,3
10_B	Linge 38 - voorgevel	5,00	50,0	45,1	39,3	49,8
11_A	Stationsweg 2 - achtergevel	1,50	50,4	45,5	39,7	50,2
11_B	Stationsweg 2 - achtergevel	5,00	50,7	45,8	39,9	50,5
12_A	Stationsweg 2 - zijgevel	1,50	55,5	51,2	44,6	55,3
12_B	Stationsweg 2 - zijgevel	5,00	55,4	51,1	44,5	55,3
13_A	Stationsweg 2 - voorgevel	1,50	58,8	55,7	47,6	58,8
13_B	Stationsweg 2 - voorgevel	5,00	58,7	55,6	47,5	58,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage III Rekenresultaten piekniveaus parkeerplaatsen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Geluidemissie parkeerplaatsen
 LAmox totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
01_A	Devel 11 - achtergevel	1,50	59,7	59,7	59,7
02_A	Devel 11 - zijgevel	1,50	65,3	65,3	65,3
03_A	Devel 11 - voorgevel	1,50	64,6	64,6	64,6
04_A	Linge 17 - voorgevel	1,50	62,9	62,9	62,9
04_B	Linge 17 - voorgevel	5,00	62,9	62,9	62,9
05_A	Linge 17 - zijgevel	1,50	63,6	63,6	63,6
05_B	Linge 17 - zijgevel	5,00	63,6	63,6	63,6
06_A	Linge 17 - achtergevel	1,50	49,0	49,0	49,0
06_B	Linge 17 - achtergevel	5,00	49,3	49,3	49,3
07_A	Linge 38 - achtergevel	1,50	45,6	45,6	45,6
08_A	Linge 38 - achtergevel	5,00	48,7	48,7	48,7
09_A	Linge 38 - zijgevel	1,50	57,9	57,9	57,9
09_B	Linge 38 - zijgevel	5,00	58,6	58,6	58,6
10_A	Linge 38 - voorgevel	1,50	58,2	58,2	58,2
10_B	Linge 38 - voorgevel	5,00	58,9	58,9	58,9
11_A	Stationsweg 2 - achtergevel	1,50	51,6	51,6	51,6
11_B	Stationsweg 2 - achtergevel	5,00	54,5	54,5	54,5
12_A	Stationsweg 2 - zijgevel	1,50	51,5	51,5	51,5
12_B	Stationsweg 2 - zijgevel	5,00	54,5	54,5	54,5
13_A	Stationsweg 2 - voorgevel	1,50	37,5	37,5	37,5
13_B	Stationsweg 2 - voorgevel	5,00	41,3	41,3	41,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 2:

Third opinion geluid ontwikkeling Stationstuin te Barendrecht

KuiperCompagnons, werknummer: 619.107.30, d.d. 5 maart 2019

NOTITIE

Betreft	Third opinion geluid ontwikkeling Stationstuin te Barendrecht
Opdrachtgever	Gemeente Barendrecht
Contactpersoon	De heer J. Riezenbos
Werknummer	619.107.30
Datum	5 maart 2019

De gemeente Barendrecht heeft KuiperCompagnons gevraagd een third opinion uit te brengen met betrekking tot het aspect geluid in relatie tot de ontwikkeling van het plangebied Stationstuin in combinatie met de omlegging van de Devel en het verplaatsen van de hieraan gelegen parkeerplaatsen in openbaar gebied.

Ontwikkeling Stationstuin

De ontwikkeling Stationstuin in de gemeente Barendrecht voorziet in de realisatie van 82 appartementen nabij het station in de gemeente Barendrecht.



Figuur 1 Weergave ontwikkeling Stationstuin te Barendrecht

Het verkeer van/naar de te realiseren woningen wordt ontsloten via de Devel en de Stationsweg. In verband hiermee zal een nieuwe ontsluitingsweg naar het plangebied worden aangelegd die aansluit op de Devel. Daarnaast is in het plan voorzien in een aanpassing van het wegvak van de Devel tussen de woning Devel 11 en de Stationsweg, waarbij de weg wordt rechtgetrokken richting de Stationsweg. De Devel komt hierdoor ter plaatse dicht bij de kopgevels van de woningen Linge 17, Linge 38 en Stationsweg 2 te liggen. Ten slotte zijn ter hoogte van de woning Devel 11 langs de ontsluitingsweg van het plangebied Stationstuin parkeerplaatsen geprojecteerd ter vervanging van de parkeerplaatsen die komen te vervallen door het rechttrekken van de Devel.

Voor de ontwikkeling van de Stationstuin zijn eerder geluidsonderzoeken uitgevoerd door:

- Agel Adviseurs in het kader van de ruimtelijke procedure. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en parkeervoorziening Plangebied Stationstuin te Barendrecht' d.d. 3 januari 2018;
- Cauberg Huygen als onderbouwing van de ingebrachte zienswijzen. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de notitie 'Consequenties ontwerpbestemmingsplan Stationstuin te Barendrecht op geluid en luchtkwaliteit ter plaatse van nabijgelegen woningen' d.d. 7 januari 2019.

Waarom een third opinion?

Een third opinion is gevraagd om een antwoord te geven op de volgende vragen:

- is door Agel Adviseurs en Cauberg Huygen de juiste beoordelingssystematiek gehanteerd?;
- zijn door Agel Adviseurs en Cauberg Huygen de juiste uitgangspunten gehanteerd?;
- zorgt de realisatie van de Stationstuin in combinatie met de omlegging van de Devel en het verplaatsen van de parkeerplaatsen in openbaar gebied voor onaanvaardbare gevolgen bij de bestaande woningen in de directe omgeving?

Het onderzoek van Agel Adviseurs richt zich met name op de geluidsbelastingen bij de nieuw te realiseren appartementen binnen de Stationstuin. Daarnaast is in beeld gebracht wat de wijziging is in gecumuleerde geluidsbelasting voor het wegverkeer, als gevolg van de realisatie van de Stationstuin in combinatie met de verlegging van de Devel, bij de woningen Devel 11, Linge 17 en 38 en Stationsweg 2.

Door Agel Adviseurs is **geen** onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten piekniveaus ten gevolge van de te verplaatsen parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

Het onderzoek van Cauberg Huygen richt zich op de wijziging van de gecumuleerde geluidsbelastingen bij de woningen Devel 11, Linge 17 en 38 en Stationsweg 2. Daarnaast is onderzoek welke piekniveaus optreden als gevolg van de te verplaatsen parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

Beoordelingssystematiek

Wegverkeer

De in het onderzoek betrokken wegen (o.a. Devel en Stationsweg) die een relevante geluidsbelasting veroorzaken bij de bestaande woningen in de omgeving van de Stationstuin zijn gelegen in zogenaamd 30 km-gebied. De Wet geluidhinder is hierdoor niet van toepassing op bijvoorbeeld de gevolgen van de verlegging van de Devel.

Door Agel Adviseurs en Cauberg Huygen is er voor gekozen wijzigingen in geluidsbelastingen van het wegverkeer te beoordelen op basis van de gecumuleerde geluidsbelastingen van de in het onderzoek betrokken wegen. Dit wijkt af van de beoordelingssystematiek zoals geldt op grond van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder beoordeeld de geluidsbelastingen alsmede de wijzigingen in geluidsbelasting per weg.

Een beoordeling per weg, in lijn met de systematiek van de Wet geluidhinder, ligt in dit geval voor de hand omdat er dan een eenduidige beoordelingssystematiek beschikbaar is als het gaat om de beoordeling van de absolute waarde van de geluidsbelasting alsmede de optredende toenames in geluidsbelasting. Voor een beoordeling van de gecumuleerde geluidsbelastingen is geen wettelijk normstelsel beschikbaar om aan te toetsen.

In voorliggend third opinion onderzoek worden de geluidsbelastingen per weg beoordeeld in lijn met de Wet geluidhinder.

Parkeerplaatsen

Door Cauberg Huygen wordt voor de beoordeling van de piekniveaus, ten gevolge van het dichtslaan van portieren op de te verplaatsen parkeerplaatsen, aangesloten bij de richtwaarden voor een 'rustige woonwijk' zoals opgenomen in de VNG-Publicatie bedrijven en milieuzonering (2009).

Het volgen van de richtwaarden ligt voor parkeerplaatsen in openbaar gebied niet voor de hand. In het openbaar gebied zijn de meeste parkeerplaatsen gelegen op zeer korte afstand van woningen. Bij een afstand van ca. 5 meter is er al sprake van een piekniveau van ca. 75 dB (in dag-, avond- en nachtperiode). Om aan de richtwaarde van 55 dB in de nachtperiode te kunnen voldoen dient een afstand van ca. 50 meter te worden aangehouden. In de praktijk zal (en kan) daarom niet aan de richtwaarden worden voldaan. Dit is ook de reden dat in de praktijk geen beoordeling van piekniveaus plaatsvindt voor parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

In voorliggend third opinion onderzoek worden de piekniveaus ten gevolge van dichtslaan van portieren op de verplaatsen parkeerplaatsen in alle gevallen toelaatbaar geacht.

In dit onderzoek wordt met name ingezoomd op de huidige juridische mogelijkheden om parkeerplaatsen te kunnen realiseren.

Uitgangspunten verkeer

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen en wijziging in geluidsbelastingen is van belang dat van de correcte uitgangspunten ten aanzien van het verkeer wordt uitgegaan.

Verkeersintensiteiten

De door Agel Adviseurs en Cauberg Huygen gehanteerde prognose van de verkeersintensiteit alsmede het extra verkeer van/naar de Stationstuin zijn gelijk en hier onder samengevat voor de Stationsweg, Devel en Ontsluitingsweg Stationstuin.

Tabel 1 Overzicht verkeersintensiteiten onderzoek Agel Adviseurs en Cauberg Huygen

Wegvak	Weekdagintensiteit zonder Stationstuin	Weekdagintensiteit met Stationstuin
Stationsweg	2.500 mvt/etm	3.000 mvt/etm
Devel	1.000 mvt/etm	1.500 mvt/etm
Ontsluiting Stationstuin	n.v.t.	500 mvt/etm

Verkeerssamenstelling

Door Cauberg Huygen wordt in tegenstelling tot Agel Adviseurs rekening gehouden met een aandeel van 0,5% zwaar vrachtverkeer in de dagperiode op de Devel en de Ontsluitingsweg Stationstuin. Dit is een acceptabel uitgangspunt en als uitgangspunt overgenomen in voorliggend onderzoek.

In zowel het onderzoek van Agel Adviseurs als Cauberg Huygen wordt voor de Stationsweg in de situatie zonder/met ontwikkeling uitgegaan van dezelfde verkeerssamenstelling. Dit is niet correct. Het plan Stationstuin voegt immers voor namelijk personenverkeer toe. Hierdoor zal het relatieve aandeel middelzware en zware motorvoertuigen in de situatie met Stationstuin lager zijn dan in de situatie zonder Stationstuin. Per saldo is hierdoor sprake van een geringere toename van de geluidsbelasting.

Stationsweg

In de praktijk zal er op de Stationsweg een sprong in intensiteit plaatsvinden ter plaatse van het busstation, omdat maar een deel van de bussen via het parkeerdek boven het station rijdt. Om deze reden zal ook het aandeel middelzware voertuigen (waar bussen onder vallen) op het wegvak tussen het busstation en de Devel lager zijn. Per saldo zal dus voor de woningen tussen het busstation en de Devel sprake zijn van een lagere geluidsbelasting dan volgt uit de onderzoeken van Agel Adviseurs en Cauberg Huygen.

In voorliggend third opinion onderzoek is voor de situatie zonder Stationstuin de intensiteit op het wegvak tussen het busstation en de Devel verlaagd van 2.500 naar 2.440 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag.

Uit de dienstregeling van de RET blijkt dat alleen buslijn 601 via het parkeerdek rijdt. Buslijn 84 maakt hiervan geen gebruik. Uit de dienstregeling voor buslijn 84 volgt een gemiddelde inzet van ca. 60 bussen per weekdag.

De bussen maken onderdeel uit van de categorie middelzware voertuigen (MV). In het onderzoek is voor het wegvak van de Stationsweg, tussen het busstation en de Devel, het aandeel middelzwaar verkeer per periode verlaagd met 2,4% (= ca. 60 bussen / 2.500 motorvoertuigen) voor de situatie zonder Stationstuin.

Overigens zal ook een deel van het verkeer de Stationsweg gebruiken voor het ophalen en afzetten van personen bij het busstation. Omdat onduidelijk is om welk aandeel van het verkeer het hierbij gaat is hiervoor geen correctie doorgevoerd in de intensiteit op het wegvak tussen het busstation en de Devel.

De verkeersintensiteiten met de ontwikkeling Stationstuin zijn bepaald door de intensiteiten (voor lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen per periode) per wegvak op te hogen met het extra verkeer van/naar de Stationstuin. De uur- en samenstellingspercentages voor de situatie met Stationstuin zijn berekend op basis van de resulterende intensiteiten voor lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen per periode.

Devel

Bij de aangehouden verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigen per weekdag wordt de kanttekening geplaatst dat deze erg hoog is. De Devel vormt namelijk geen doorgaande route en alleen worden gebruikt door verkeer dat ter plaatse dient te zijn en een relatie heeft met de woningen aan de Devel en in mindere mate de woningen aan de Linge en Vecht.

Het belangrijkste deel van het verkeer van/naar de Linge en Vecht zal immers rijden via de Donge en de Vecht en niet via de Devel en de Vecht. In de praktijk zal naar verwachting verkeer van/naar ca. 40 tot 50 woningen. Een aantal van ca. 300 motorvoertuigen lijkt op basis van CROW-kentallen voor verkeersgeneratie een realistischere inschatting.

Per saldo zal dus voor de woningen langs de Devel sprake zijn van lagere geluidsbelastingen dan volgen uit de onderzoeken van Agel Adviseurs en Cauberg Huygen. In de uitgangssituatie (zonder Stationstuin) zou deze bij 300 motorvoertuigen op de Devel ca. 5 dB lager zijn.

Ondanks bovenstaande constatering is in dit third opinion onderzoek uitgegaan van 1.000 motorvoertuigen per weekdagemaal.

Ontsluitingsweg Stationstuin

In de onderzoeken van zowel Agel Adviseurs als Cauberg-Huygen wordt hier uitgegaan van 500 motorvoertuigen per weekdag.

In de de 'Nota van inspraak en overleg voorontwerpbestemmingsplan Stationstuin Barendrecht' is opgenomen dat het plan Stationstuin geen 500 maar 370 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag genereerd. Het aantal van 370 motorvoertuigen is gebaseerd op de CROW-kentallen voor verkeersgeneratie.

Zowel Agel Adviseurs en Cauberg Huygen gaan van een te hoge verkeersgeneratie uit en berekenen daarmee een te hoge toename in geluidsbelasting als gevolg van de realisatie van de Stationstuin.

In dit third opinion onderzoek wordt uitgegaan van de verkeersgeneratie van 370 motorvoertuigen per weekdagemaal gebaseerd op de CROW-kentallen.

Ontsluiting parkeerdek

Door zowel Agel Adviseurs als Cauberg Huygen wordt het verkeer van/naar het parkeerdek buiten beschouwing gelaten. Voor de beoordeling van de gecumuleerde geluidsbelasting is de bijdrage van het verkeer op de ontsluiting van het parkeerdek ook van belang.

In dit third opinion onderzoek zijn de verkeersgegevens van het verkeer op de Ontsluiting parkeerdek bepaald door het verkeer op de Stationsweg (tussen busstation en Devel) te verminderen met het verkeer op de Devel. De uur- en samenstellingspercentages zijn hierbij berekend op basis van de resulterende intensiteiten voor lichte-, middelzware- en zware motorvoertuigen per periode.

Uitgangspunten verkeersgegevens (third opinion)

In tabel 2 is een samenvatting opgenomen van de in dit onderzoek gehanteerde verkeersintensiteiten voor de Stationsweg, Devel, Ontsluitingsweg Stationstuin en Ontsluiting parkeerdek.

Tabel 2 Overzicht verkeersintensiteiten onderzoek KuiperCompagnons

Wegvak	Weekdagintensiteit zonder Stationstuin	Weekdagintensiteit met Stationstuin
Stationsweg (Donge - busstation)	2.500 mvt/etm	2.870 mvt/etm
Stationsweg (Busstation - Devel)	2.440 mvt/etm	2.810 mvt/etm
Devel (Stationsweg - Devel 11)	1.000 mvt/etm	1.370 mvt/etm
Devel (Devel 11 - Vecht)	1.000 mvt/etm	1.000 mvt/etm
Ontsluiting Stationstuin	n.v.t.	370 mvt/etm
Ontsluiting parkeerdek	1.440 mvt/etm	1.440 mvt/etm

Geconstateerd is dat de totale som van de uur-intensiteiten voor de dag-, avond- en nachtperiode voor o.a.de Devel en Ontsluitingsweg Stationstuin op 99,2% ($7,0\% \times 12 + 2,4\% \times 4 + 0,7\% \times 8$) uitkomt. Om op 100% te komen is voor de betreffende wegen het % voor de avondperiode verhoogd van 2,4% naar 2,6%. De aanpassing van het percentage voor de avondperiode leidt tot een geringe toename van de geluidsbelasting voor betreffende wegen.

De in het onderzoek gehanteerde verkeerssamenstellingen en uur-intensiteiten per periode zijn opgenomen in bijlage 1.

Geluidsmodel

Voor de berekening van de geluidsbelastingen voor de situatie met en zonder de realisatie van de Stationstuin is een geluidsmodel opgesteld volgens de standaardrekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De geluidsmodellen zijn opgesteld in het softwarepakket Geomilieu versie 4.41.

De geluidsmodellen zijn opgebouwd op basis van de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT), Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) en het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3). In de modellen zijn de akoestisch harde gebieden (verhardingen en waterpartijen) opgenomen. De erven rond de woningen zijn, conform de modellering van Cauberg Huygen, als half verhard opgenomen.

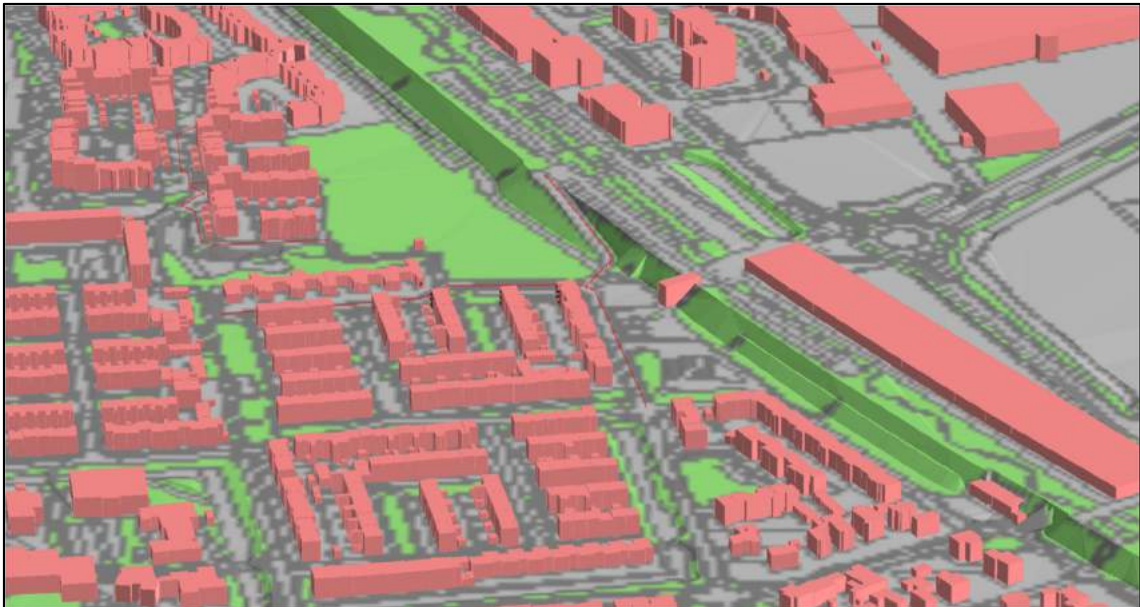
De ontwikkeling van het plangebied Stationstuin is ingepast op basis van de bestemmingsplankaart.

Een 2D- en 3D-weergave van de geluidsmodel voor de huidige situatie is weergegeven in figuur 2 en 3. In figuur 4 en 5 zijn deze weergaves opgenomen voor de situatie met Stationstuin.

In verband met de omvang van de in het computersimulatiemodel opgenomen gegevens is er voor gekozen om de invoergegevens niet op te nemen in de bijlage bij deze rapportage. Een kopie van de rekenmodellen wordt op verzoek toegestuurd. De ligging van de toets- c.q. beoordelingspunten is opgenomen in bijlage 2.



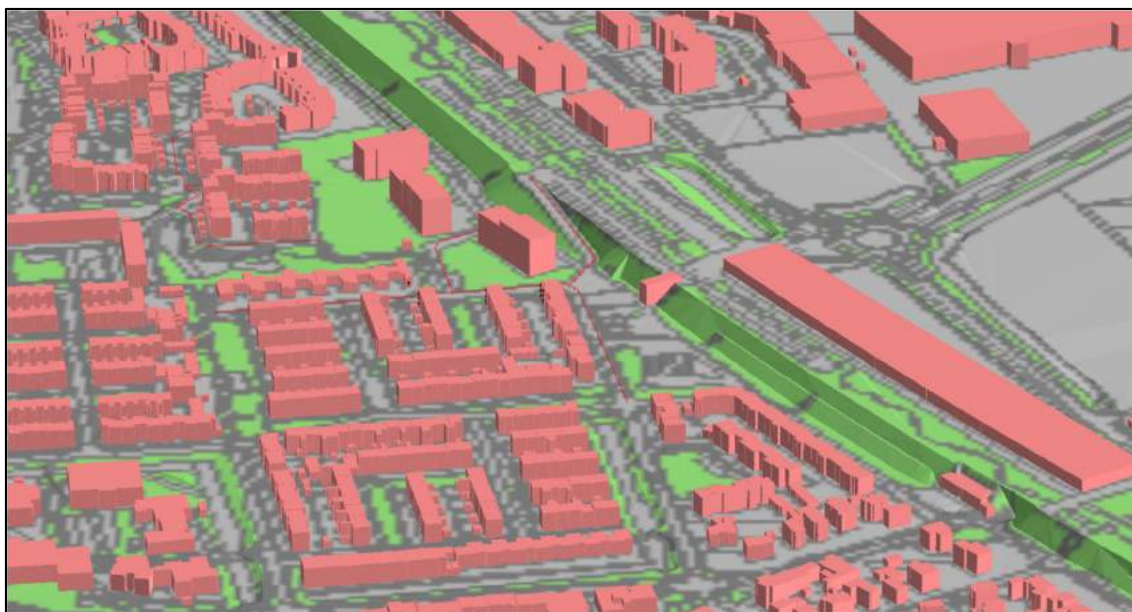
Figuur 2 2D-weergave geluidsmodel zonder ontwikkeling Stationstuin



Figuur 3 3D-weergave geluidsmodel zonder ontwikkeling Stationstuin



Figuur 4 2D-weergave geluidsmodel met ontwikkeling Stationstuin



Figuur 5 3D-weergave geluidsmodel met ontwikkeling Stationstuin

Juridische beoordeling

Voor de wegen in het onderzoek is sprake van een maximumsnelheid van 30 km/uur. De wegen vallen daarmee buiten de werkingssfeer van de Wet geluidhinder. Voor de beoordeling van de geluidsbelastingen in het kader van een goede ruimtelijke ordening is aangesloten bij de beoordelingssystematiek van de Wet geluidhinder.

De beoordelingsystematiek van de Wet geluidhinder gaat uit van een beoordeling per weg. Bij deze beoordeling wordt ook de voor betrokken wegen geldende aftrek van 5 dB, ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder, meegenomen bij de beoordeling. In de systematiek van de Wet geluidhinder is een verhoging van de geluidsbelasting tot de grenswaarde van 48 dB in alle gevallen toelaatbaar.

Dit geldt eveneens bij de beoordeling van de effecten van de wijziging (reconstructie) van een weg, zoals de voorgenomen aanpassing van de Devel. Bij deze beoordeling is een toename van 1 dB (onafgerond tot 1,49 dB) ten opzichte van de grenswaarde in alle gevallen toelaatbaar.

Op grond van artikel 100 van de Wet geluidhinder geldt vanwege de te reconstrueren weg, dat de laagste van de volgende waarden als grenswaarde wordt aangemerkt:

- a) 48 dB (indien de heersende waarde \leq 48 dB);
- b) de heersende waarde (indien de heersende waarde $>$ 48 dB, maar lager dan een eerder vastgestelde hogere waarde);
- c) de eerder vastgestelde hogere waarde (indien $<$ heersende waarde en \geq 48 dB).

Voor de betrokken woningen zijn niet eerder hogere waarden vastgesteld, zodat 48 dB of de heersende waarde (indien $>$ 48 dB) uitgangspunt is voor de beoordeling van de toename.

Bij de vaststelling van hogere waarden wordt de samenloop van verschillende geluidsbronnen (cumulatie) in de afweging betrokken. Hierbij wordt beoordeeld of de samenloop zorgt voor een onaanvaardbaar geluidsniveau. Bij deze afweging wordt de aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder niet meegenomen in de beoordeling. Aan de beoordeling van de gecumuleerde geluidsbelasting zijn in de Wet geluidhinder geen verplichtingen verbonden.

Door Cauberg Huygen is de beoordeling van de geluidsbelastingen alleen gebaseerd op de gecumuleerde geluidsbelastingen. Dit wijkt af van de beoordelingssystematiek van de Wet geluidhinder, waarbij de beoordeling per weg plaatsvindt.

In voorliggende rapportage vindt de beoordeling plaats per weg. Daarnaast zijn eveneens de gecumuleerde geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt.

Resultaten onderzoek wegverkeer

Hierna worden de resultaten van het aanvullende onderzoek op basis van voorgaande uitgangspunten behandeld per weg, voor achtereenvolgens:

- Ontsluitingsweg Stationstuin;
- Devel;
- Stationsweg.

Aanvullend zijn ook de gecumuleerde geluidsbelastingen in beeld gebracht.

Geluidsbelasting ten gevolge van Ontsluitingsweg Stationstuin

De geluidsbelastingen¹ ten gevolge van het verkeer op de Ontsluitingsweg Stationstuin zijn opgenomen in bijlage 3.1.

Uit de in bijlage 3.1 opgenomen resultaten volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de ontsluitingsweg maximaal 44 dB bedraagt bij de woning Devel 11 en maximaal 37 dB bij Stationsweg 2. De grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden. Er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

¹ Waarden na toepassing aftrek van 5 dB ex artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Geluidsbelasting ten gevolge van Devel

De geluidsbelastingen² ten gevolge van het verkeer op de Devel zijn opgenomen in bijlage 3.2.

Uit de in bijlage 3.2 opgenomen resultaten volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de het verkeer op de Devel in de situatie zonder Stationstuin maximaal 48 dB bedraagt bij de woning Devel 11. Bij de overige woningen is geluidsbelasting 47 dB of lager.

De grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden. Voor alle woningen langs de Devel vormt de waarde van 48 dB daarom het uitgangspunt voor de beoordeling van de juridische toename van de geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van de Stationstuin en wijziging van de ligging van de weg.

Uit bijlage 3.2 volgt dat met de realisatie van de Stationstuin en wijziging van de wegligging de geluidsbelasting ter plaatse van de kopgevel van de woning Linge 17 toeneemt tot 49 dB. Bij de overige woning overschrijdt de geluidsbelasting de waarde van 48 dB niet. Bij de woning Linge 38 neemt de geluidsbelasting ter plaatse van de kopgevel toe tot 48 dB en bij de kopgevel van Stationsweg 2 tot 47 dB. Bij de woning Devel 11 is er sprake van een afname van de geluidsbelasting met 2 dB.

Ter plaatse van de kopgevel van Linge 17 is er sprake van een juridische toename met 1 dB ten opzichte van de grenswaarde van 48 dB. Deze toename is kleiner dan 2 dB, zodat er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Overigens is bij een geluidsbelasting van 49 dB geen overschrijding te verwachten van de binnenwaarde van 33 dB in de geluidsgevoelige ruimten, zoals opgenomen in de Wet geluidhinder voor nieuwe situaties. De zijgevel is met uitzondering van de begane grond blind, terwijl de geluidsbelasting ter plaatse van de voor- en achtergevel ruim onder de 48 dB ligt.

Op pagina 5 is voor de Devel aangegeven dat de werkelijke verkeersintensiteit naar alle waarschijnlijkheid ca. 300 in plaats van de gehanteerd 1.000 motorvoertuigen per weekdag bedraagt voor de situatie zonder Stationstuin. Zeer waarschijnlijk zal er dan ook in de situatie met Stationstuin geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB voor het verkeer op de Devel.

Geluidsbelasting ten gevolge van Stationsweg

De geluidsbelastingen² ten gevolge van het verkeer op de Stationsweg zijn opgenomen in bijlage 3.3.

Uit de in bijlage 3.3 opgenomen resultaten volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de het verkeer op de Stationsweg in de situatie zonder Stationstuin maximaal 52 dB bedraagt ter plaatse van de voorgevels van de woningen Stationsweg 2 t/m 10 (even).

De grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt bij alle woningen aan de Stationsweg overschreden. De overschrijding is echter beperkt en ruimschoots lager dan de waarde van 63 dB die geldt voor de bouw van nieuwe woningen.

² Waarden na toepassing aftrek van 5 dB ex artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Voor alle woningen aan de Stationsweg is de heersende geluidsbelasting uitgangspunt voor de beoordeling van de toename van de geluidsbelasting door de realisatie van de Stationstuin.

Uit bijlage 3.3 volgt dat met door de realisatie van de Stationstuin de geluidsbelasting met maximaal ca. 0,5 dB toeneemt tot maximaal 53 dB (afgerond). De toename is kleiner dan 2 dB, zodat er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen samen

De gecumuleerde geluidsbelastingen³ ten gevolge van het verkeer op alle wegen samen zijn opgenomen in bijlage 3.4.

Uit de in bijlage 3.4 opgenomen resultaten volgt dat de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van de het verkeer op alle wegen samen in de situatie zonder Stationstuin maximaal 58 (53 dB na aftrek van 5 dB) dB bedraagt ter plaatse van de voorgevels van de woningen Stationsweg 2 en 4. Bij de woningen Stationsweg 6 t/m 12 (even) bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting maximaal 57 (52 dB na aftrek van 5 dB).

Uit bijlage 3.4 volgt dat met door de realisatie van de Stationstuin de geluidsbelasting met maximaal ca. 0,5 dB toeneemt tot maximaal 58 dB (afgerond). Door afronding van de geluidsbelasting is er sprake van een maximale toename met 1 dB. De toename is kleiner dan 2 dB, zodat er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De toename is daarmee aanvaardbaar.

Bij de woning Devel 11 is sprake van een afname van de maximale gecumuleerde geluidsbelasting van 53³ naar 51 dB. Het geluidsniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woning zal vrijwel zeker de binnenwaarde van 33 dB voor nieuwe situaties niet overschrijden. De binnenwaarde zal aanzienlijk lager zijn dan de waarde van 43 dB die de Wet geluidhinder toelaatbaar acht voor zogenaamde saneringssituaties.

Bij de woning Linge 17 en 38 is sprake van een toename van de maximale gecumuleerde geluidsbelasting van 52 naar 54 dB en van 51 naar 54 dB ter plaatse van de kopgevels. Het geluidsniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woning zal vrijwel zeker de binnenwaarde van 33 dB voor nieuwe situaties niet overschrijden. De binnenwaarde zal aanzienlijk lager zijn dan de waarde van 43 dB die de Wet geluidhinder toelaatbaar acht voor zogenaamde saneringssituaties.

³ Waarden zonder toepassing aftrek van 5 dB ex artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Resumé geluidsbelastingen wegverkeer

Uit het onderzoek volgt dat:

- de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg naar de Stationsuin de grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet overschrijdt. Er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk;
- de realisatie van de Stationstuin in combinatie met de verlegging van de Devel zorgt voor een maximale juridische toename van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Devel met 1 dB. Er zijn geen aanvullende maatregel noodzakelijk;
- de realisatie van de Stationstuin zorgt voor een maximale juridische (afgeronde) toename van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Stationsweg met 1 dB. Er zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk;
- de realisatie van de Stationstuin in combinatie met de verlegging van de Devel zorgt voor een afname van de maximale gecumuleerde geluidsbelasting met 2 dB bij de woning Devel 11. De maximale gecumuleerde geluidsbelasting van 58 dB bij Stationsweg 2 niet wijzigt door de voorgenomen ontwikkelingen.

In het onderzoek zijn de wijzigingen in geluidsbelasting gebaseerd op de verwachte verkeersintensiteiten in de toekomst, zonder realisatie van het plangebied Stationstuin. Bij een volledige beoordeling in het kader van het onderdeel reconstructies dient de toename feitelijk te worden beoordeeld ten opzichte van de huidige verkeerssituatie. Dit betekent dat de verwachte verkeersgroei hierbij ook wordt toegerekend aan de toename die optreedt bij de woningen.

De verkeersgroei kan aan twee facetten worden toegeschreven, namelijk als gevolg van ontwikkelingen in de omgeving (zoals Stationstuin) en door de zogenaamde mobiliteitsgroei. De verwachting is dat mobiliteitsgroei slechts voor een beperkt deel zorgt voor een toename van het reguliere verkeer. Bij een mobiliteitsgroei van 10 tot 15% over een periode van 10 jaar is er sprake van een toename van de geluidsbelasting (bij een gelijke verkeerssamenstelling) tussen de huidige en toekomstige situatie met ca. 0,4 tot 0,6 dB.

Indien in het onderzoek rekening was gehouden met een lagere verkeersintensiteit voor de uitgangssituatie heeft dit geen gevolgen voor de conclusies.

Voor de Devel had er dan in de uitgangssituatie sprake geweest van een lager geluidsbelasting. Omdat de geluidsbelasting in dat geval (net als nu in het onderzoek het geval is) onder de 48 dB ligt blijft de grenswaarde waaraan de juridische toename wordt getoetst ongewijzigd, namelijk 48 dB.

Voor de Stationsweg was de huidige berekende toename van ca. 0,5 dB hoger geweest, maar afgerond had deze nog steeds maximaal 1 dB bedragen, zodat hieraan nog steeds geen consequenties hoeven te worden verbonden. Deze toename is immers getoetst aan het regime van de Wet geluidhinder toelaatbaar.

Beoordeling piekniveaus dichtslaan portieren

Door Cauberg Huygen zijn piekniveaus van 65 dB berekend ter plaatse van de woning Devel 11 als gevolg van het dichtslaan van portieren op de vervangende parkeerplaatsen langs de ontsluitingsweg naar de Stationstuin.

Onder de kop 'Beoordelingssystematiek' is op pagina 3 is gemotiveerd waarom naar onze mening een beoordeling van de piekniveaus ten gevolge van het dichtslaan van portieren op parkeerplaatsen in openbaar gebied niet aan de orde is.

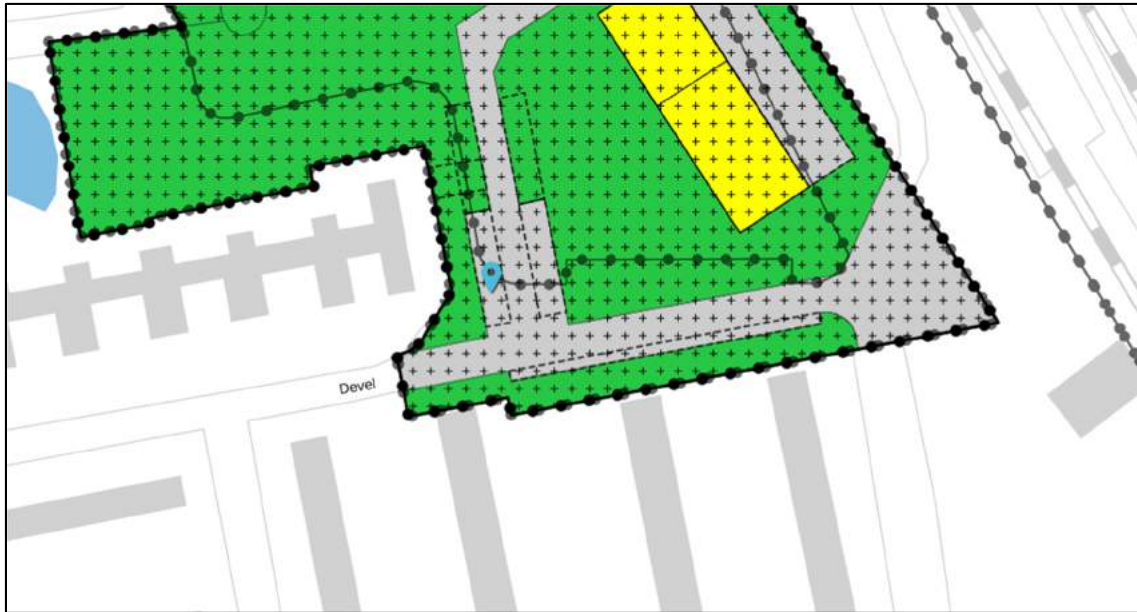
In aanvulling op deze motivering is verder van belang dat het op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Woongebied Oost' is toegestaan om in de huidige situatie parkeerplaatsen te realiseren binnen de geldende bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' (zie figuur 6). De huidige verkeersbestemming ligt op ca. 5,5 meter van de woning.

In het ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuin' komt de verkeersbestemming, en daarmee de mogelijkheid om parkeerplaatsen te realiseren, op ca. 10,5 meter van de woning te liggen (zie figuur 7). In juridische zin is er dus feitelijk sprake van een verbetering voor de woning Devel 11.

Los van voorgaande constatering staat het de gemeente natuurlijk vrij om er voor te kiezen geen parkeerplaatsen te realiseren langs de Ontsluitingsweg Stationstuin, maar deze bijvoorbeeld te realiseren ten noorden van de Devel.

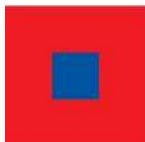


Figuur 6 Weergave vigerende verkeersbestemming bestemmingsplan 'Woongebied Oost' ter hoogte van Devel 11



Figuur 7 Weergave toekomstige verkeersbestemming ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuin' ter hoogte van Devel 11

- Bijlage 1 Verkeersgegevens zonder en met realisatie Stationstuin
Bijlage 2 Nummering toets- c.q. beoordelingspunten
Bijlage 3 Samenvatting geluidsbelastingen

**KuiperCompagnons**

Projectverantwoordelijke: ing. A.T. de Hek
Behandeld door: ing. A.T. de Hek
Telefoonnummer: 010-4330099

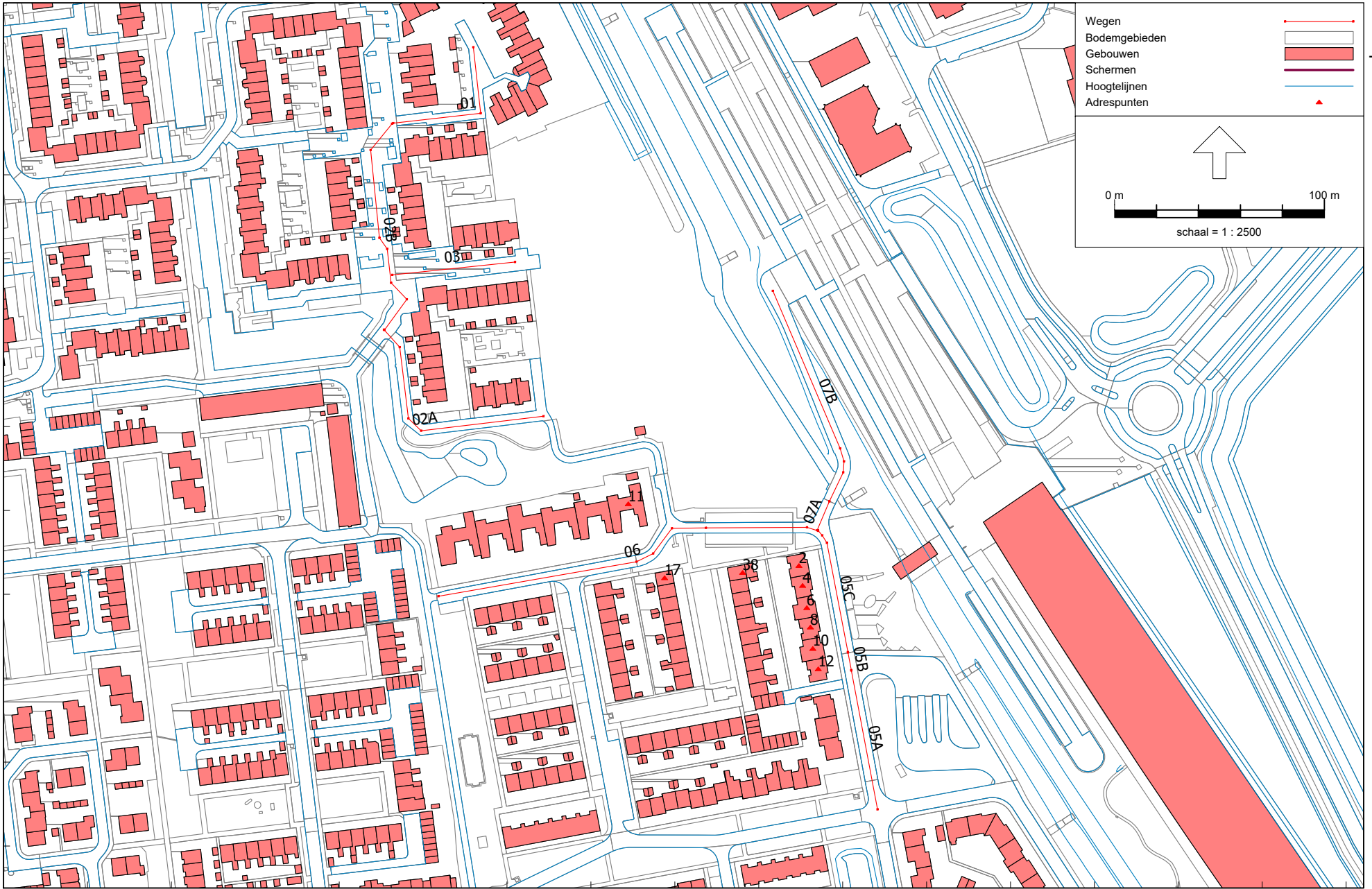
File: j:\619\107\30\3 projectresultaat\06 resultaat\notitie third opinion stationstuin te barendrecht dd 05-03-2019.docx

Bijlagen >>>

Bijlage 1 - Tabel verkeersgegevens zonder en met ontwikkeling Stationstuin te Barendrecht

Zonder ontwikkeling Stationstuin		weekdag			Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
Id.	Weg	Intensiteit	Snelheid	Wegdek	daguur	licht	middel	zwaar	avonduur	licht	middel	zwaar	nachtuur	licht	middel	zwaar
01	Bergeend	175	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
02A	Kwikstaart doodlopend	150	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
02B	Kwikstaart doorgaand	800	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
03	Ekster	150	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
05A	Stationsweg asfalt	2.500	30	Referentiewegdek	6,80	94,00	4,50	1,50	3,40	94,00	4,50	1,50	0,60	96,00	3,00	1,00
05B	Stationsweg asfalt	2.440	30	Referentiewegdek	6,80	96,40	2,10	1,50	3,40	96,40	2,10	1,50	0,60	98,40	0,60	1,00
05C	Stationsweg klinkers	2.440	30	Elementenverharding in keperverband	6,80	96,40	2,10	1,50	3,40	96,40	2,10	1,50	0,60	98,40	0,60	1,00
06	Devel	1.000	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
07A	Oprit parkeerdek	1.440	30	Elementenverharding in keperverband	6,66	94,87	2,90	2,23	3,95	95,22	2,60	2,18	0,53	96,86	1,18	1,96
07B	Oprit parkeerdek	1.440	30	Referentiewegdek	6,66	94,87	2,90	2,23	3,95	95,22	2,60	2,18	0,53	96,86	1,18	1,96

Met ontwikkeling Stationstuin		weekdag			Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
Id.	Weg	Intensiteit	Snelheid	Wegdek	daguur	licht	middel	zwaar	avonduur	licht	middel	zwaar	nachtuur	licht	middel	zwaar
01	Bergeend	175	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
02A	Kwikstaart doodlopend	150	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
02B	Kwikstaart doorgaand	800	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
03	Ekster	150	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
04	Ontsluitingsweg plangebied	370	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
05A	Stationsweg asfalt	2.870	30	Referentiewegdek	6,83	94,59	4,04	1,37	3,30	94,52	4,14	1,34	0,61	96,59	2,56	0,85
05B	Stationsweg asfalt	2.810	30	Referentiewegdek	6,83	96,68	1,95	1,37	3,29	96,67	1,99	1,34	0,61	98,61	0,52	0,87
05C	Stationsweg klinkers	2.810	30	Elementenverharding in keperverband	6,83	96,68	1,95	1,37	3,29	96,67	1,99	1,34	0,61	98,61	0,52	0,87
06A	Devel	1.370	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
06B	Devel	1.000	30	Elementenverharding in keperverband	7,00	98,50	1,00	0,50	2,60	99,00	1,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
07A	Oprit parkeerdek	1.440	30	Elementenverharding in keperverband	6,66	94,87	2,90	2,23	3,95	95,22	2,60	2,18	0,53	96,86	1,18	1,96
07B	Oprit parkeerdek	1.440	30	Referentiewegdek	6,66	94,87	2,90	2,23	3,95	95,22	2,60	2,18	0,53	96,86	1,18	1,96

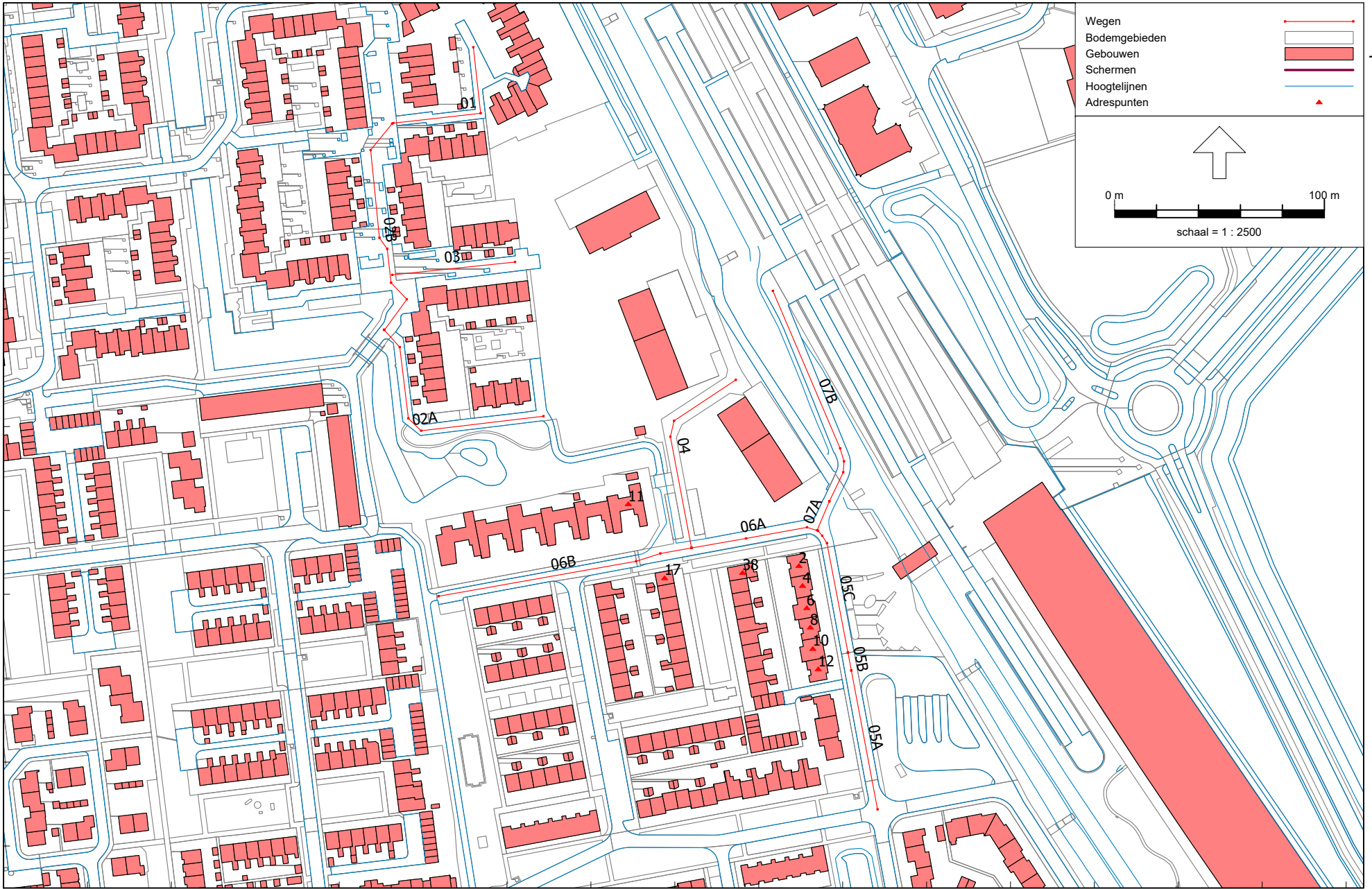


430000

97200
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [Third opinion Stationstuin - zonder Stationstuin] , Geomilieu V4.41

97400

97600



430000

97200
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [Third opinion Stationstuin - met Stationstuin] , Geomilieu V4.41

97400

97600



Wegverkeerlawaaï - RMW-2012, [Third opinion Stationstuin - zonder Stationstuin] , Geomilieu V4.41

Samenvatting geluidsbelastingen ten gevolge van verkeer op de ontsluitingsweg

Waarden inclusief correctie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder

Naam	Omschrijving	Met Stationstuin				
		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
D11_01_A	Devel 11 (zijgevel)	1,5	44,55	39,93	33,83	44,39
D11_02_A	Devel 11 (voorgevel)	1,5	39,18	34,56	28,48	39,03
L17_01_A	Linge 17 (kopgevel)	1,5	41,68	37,05	30,94	41,51
L17_01_B	Linge 17 (kopgevel)	4,5	42,36	37,72	31,59	42,18
L17_01_C	Linge 17 (kopgevel)	7,0	42,23	37,59	31,46	42,05
L17_02_A	Linge 17 (voorgevel)	1,5	41,72	37,09	30,97	41,55
L17_02_B	Linge 17 (voorgevel)	4,5	42,37	37,73	31,60	42,19
L17_02_C	Linge 17 (voorgevel)	7,0	42,36	37,72	31,57	42,18
L17_03_A	Linge 17 (achtergevel)	1,5	18,94	14,23	7,91	18,68
L17_03_B	Linge 17 (achtergevel)	4,5	22,17	17,49	11,25	21,94
L17_03_C	Linge 17 (achtergevel)	7,0	11,18	6,51	0,28	10,96
L38_01_A	Linge 38 (kopgevel)	1,5	39,61	34,99	28,90	39,46
L38_01_B	Linge 38 (kopgevel)	4,5	40,85	36,22	30,10	40,68
L38_01_C	Linge 38 (kopgevel)	7,5	41,00	36,37	30,24	40,83
L38_02_B	Linge 38 (achtergevel)	4,5	27,32	22,75	16,73	27,21
L38_02_C	Linge 38 (achtergevel)	7,0	28,55	23,97	17,91	28,42
L38_03_A	Linge 38 (voorgevel)	1,5	39,42	34,79	28,69	39,26
L38_03_B	Linge 38 (voorgevel)	4,5	40,60	35,97	29,84	40,43
L38_03_C	Linge 38 (voorgevel)	7,5	40,61	35,97	29,83	40,43
L38_04_A	Linge 38 (aanbouw - kopgevel)	1,5	38,31	33,71	27,63	38,17
L38_05_A	Linge 38 (aanbouw - achtergevel)	1,5	25,34	20,78	14,80	25,25
SW002_01_A	Stationsweg 2 (kopgevel)	1,5	33,75	29,17	23,13	33,63
SW002_01_B	Stationsweg 2 (kopgevel)	4,5	35,74	31,13	25,05	35,59
SW002_01_C	Stationsweg 2 (kopgevel)	7,0	36,26	31,65	25,55	36,11
SW002_02_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	1,20	-3,57	-10,08	0,86
SW002_02_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	1,85	-2,93	-9,47	1,49
SW002_02_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	3,67	-1,16	-7,79	3,27
SW002_03_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	1,67	-3,12	-9,67	1,31
SW002_03_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	2,31	-2,51	-9,10	1,92
SW002_03_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	2,52	-2,32	-8,96	2,11
SW002_04_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	33,88	29,29	23,25	33,75
SW002_04_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	35,76	31,15	25,07	35,61
SW002_04_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	36,34	31,72	25,62	36,18
SW002_05_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	34,44	29,85	23,80	34,31
SW002_05_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	36,37	31,75	25,67	36,22
SW002_05_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	36,86	32,24	26,14	36,70
SW004_01_A	Stationsweg 4 (voorgevel)	1,5	3,31	-1,47	-8,00	2,96
SW004_01_B	Stationsweg 4 (voorgevel)	4,5	4,10	-0,71	-7,29	3,72
SW004_01_C	Stationsweg 4 (voorgevel)	7,0	4,42	-0,41	-7,03	4,02
SW006_01_A	Stationsweg 6 (voorgevel)	1,5	4,57	-0,21	-6,72	4,22
SW006_01_B	Stationsweg 6 (voorgevel)	4,5	5,67	0,84	-5,75	5,28
SW006_01_C	Stationsweg 6 (voorgevel)	7,0	6,39	1,55	-5,08	5,98
SW008_01_A	Stationsweg 8 (voorgevel)	1,5	4,44	-0,34	-6,84	4,09
SW008_01_B	Stationsweg 8 (voorgevel)	4,5	5,40	0,58	-6,02	5,01
SW008_01_C	Stationsweg 8 (voorgevel)	7,0	5,91	1,07	-5,57	5,50
SW010_01_A	Stationsweg 10 (voorgevel)	1,5	4,97	0,17	-6,36	4,61
SW010_01_B	Stationsweg 10 (voorgevel)	4,5	5,95	1,13	-5,46	5,56
SW010_01_C	Stationsweg 10 (voorgevel)	7,0	6,58	1,74	-4,87	6,18
SW012_01_A	Stationsweg 12 (voorgevel)	1,5	5,73	0,94	-5,57	5,38
SW012_01_B	Stationsweg 12 (voorgevel)	4,5	6,77	1,95	-4,64	6,38
SW012_01_C	Stationsweg 12 (voorgevel)	7,0	7,37	2,54	-4,07	6,97

Samenvatting geluidsbelastingen ten gevolge van verkeer op de Devel
Waarden inclusief correctie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder

Naam	Omschrijving	Zonder Stationstuin			Met Stationstuin			
		Hoogte	Lden	grens- waarde	Lden	toename	toename tov grens- waarde	toename >= 2 dB
D11_01_A	Devel 11 (zijgevel)	1,5	42,48	48,00	39,48	-3,00	-8,52	nee
D11_02_A	Devel 11 (voorgevel)	1,5	47,95	48,00	45,98	-1,97	-2,02	nee
L17_01_A	Linge 17 (kopgevel)	1,5	47,01	48,00	49,06	2,05	1,06	nee
L17_01_B	Linge 17 (kopgevel)	4,5	47,23	48,00	49,04	1,81	1,04	nee
L17_01_C	Linge 17 (kopgevel)	7,0	46,87	48,00	48,52	1,65	0,52	nee
L17_02_A	Linge 17 (voorgevel)	1,5	39,82	48,00	44,65	4,83	-3,35	nee
L17_02_B	Linge 17 (voorgevel)	4,5	40,63	48,00	44,88	4,25	-3,12	nee
L17_02_C	Linge 17 (voorgevel)	7,0	40,55	48,00	44,57	4,02	-3,43	nee
L17_03_A	Linge 17 (achtergevel)	1,5	44,87	48,00	44,88	0,01	-3,12	nee
L17_03_B	Linge 17 (achtergevel)	4,5	44,67	48,00	44,70	0,03	-3,30	nee
L17_03_C	Linge 17 (achtergevel)	7,0	44,38	48,00	44,41	0,03	-3,59	nee
L38_01_A	Linge 38 (kopgevel)	1,5	44,02	48,00	47,74	3,72	-0,26	nee
L38_01_B	Linge 38 (kopgevel)	4,5	44,57	48,00	47,86	3,29	-0,14	nee
L38_01_C	Linge 38 (kopgevel)	7,5	44,41	48,00	47,42	3,01	-0,58	nee
L38_02_B	Linge 38 (achtergevel)	4,5	41,23	48,00	43,58	2,35	-4,42	nee
L38_02_C	Linge 38 (achtergevel)	7,0	41,50	48,00	43,72	2,22	-4,28	nee
L38_03_A	Linge 38 (voorgevel)	1,5	38,85	48,00	43,04	4,19	-4,96	nee
L38_03_B	Linge 38 (voorgevel)	4,5	39,98	48,00	43,44	3,46	-4,56	nee
L38_03_C	Linge 38 (voorgevel)	7,5	39,98	48,00	43,25	3,27	-4,75	nee
L38_04_A	Linge 38 (aanbouw - kopgevel)	1,5	44,58	48,00	47,85	3,27	-0,15	nee
L38_05_A	Linge 38 (aanbouw - achtergevel)	1,5	42,45	48,00	44,83	2,38	-3,17	nee
SW002_01_A	Stationsweg 2 (kopgevel)	1,5	45,83	48,00	47,34	1,51	-0,66	nee
SW002_01_B	Stationsweg 2 (kopgevel)	4,5	45,92	48,00	47,43	1,51	-0,57	nee
SW002_01_C	Stationsweg 2 (kopgevel)	7,0	45,59	48,00	47,03	1,44	-0,97	nee
SW002_02_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	41,56	48,00	43,24	1,68	-4,76	nee
SW002_02_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	41,54	48,00	43,17	1,63	-4,83	nee
SW002_02_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	41,11	48,00	42,73	1,62	-5,27	nee
SW002_03_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	36,70	48,00	38,04	1,34	-9,96	nee
SW002_03_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	36,78	48,00	38,10	1,32	-9,90	nee
SW002_03_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	36,51	48,00	37,82	1,31	-10,18	nee
SW002_04_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	39,53	48,00	41,57	2,04	-6,43	nee
SW002_04_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	40,38	48,00	42,23	1,85	-5,77	nee
SW002_04_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	40,41	48,00	42,22	1,81	-5,78	nee
SW002_05_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	42,19	48,00	44,26	2,07	-3,74	nee
SW002_05_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	42,66	48,00	44,61	1,95	-3,39	nee
SW002_05_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	42,54	48,00	44,37	1,83	-3,63	nee
SW004_01_A	Stationsweg 4 (voorgevel)	1,5	33,21	48,00	34,50	1,29	-13,50	nee
SW004_01_B	Stationsweg 4 (voorgevel)	4,5	33,85	48,00	35,09	1,24	-12,91	nee
SW004_01_C	Stationsweg 4 (voorgevel)	7,0	33,73	48,00	34,95	1,22	-13,05	nee
SW006_01_A	Stationsweg 6 (voorgevel)	1,5	28,34	48,00	29,55	1,21	-18,45	nee
SW006_01_B	Stationsweg 6 (voorgevel)	4,5	30,11	48,00	31,29	1,18	-16,71	nee
SW006_01_C	Stationsweg 6 (voorgevel)	7,0	30,08	48,00	31,26	1,18	-16,74	nee
SW008_01_A	Stationsweg 8 (voorgevel)	1,5	26,36	48,00	27,49	1,13	-20,51	nee
SW008_01_B	Stationsweg 8 (voorgevel)	4,5	28,49	48,00	29,60	1,11	-18,40	nee
SW008_01_C	Stationsweg 8 (voorgevel)	7,0	28,48	48,00	29,59	1,11	-18,41	nee
SW010_01_A	Stationsweg 10 (voorgevel)	1,5	23,67	48,00	24,72	1,05	-23,28	nee
SW010_01_B	Stationsweg 10 (voorgevel)	4,5	25,87	48,00	26,92	1,05	-21,08	nee
SW010_01_C	Stationsweg 10 (voorgevel)	7,0	26,24	48,00	27,27	1,03	-20,73	nee
SW012_01_A	Stationsweg 12 (voorgevel)	1,5	22,42	48,00	23,48	1,06	-24,52	nee
SW012_01_B	Stationsweg 12 (voorgevel)	4,5	24,44	48,00	25,49	1,05	-22,51	nee
SW012_01_C	Stationsweg 12 (voorgevel)	7,0	25,17	48,00	26,21	1,04	-21,79	nee

Samenvatting geluidsbelastingen ten gevolge van verkeer op de Stationsweg
Waarden inclusief correctie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder

Naam	Omschrijving	Zonder Stationstuin			Met Stationstuin			
		Hoogte	Lden	grens- waarde	Lden	toename	toename tov grens- waarde	toename >= 2 dB
D11_01_A	Devel 11 (zijgevel)	1,5	30,06	48,00	28,04	-2,02	-19,96	nee
D11_02_A	Devel 11 (voorgevel)	1,5	30,55	48,00	29,97	-0,58	-18,03	nee
L17_01_A	Linge 17 (kopgevel)	1,5	22,71	48,00	24,81	2,10	-23,19	nee
L17_01_B	Linge 17 (kopgevel)	4,5	24,54	48,00	26,23	1,69	-21,77	nee
L17_01_C	Linge 17 (kopgevel)	7,0	25,71	48,00	27,19	1,48	-20,81	nee
L17_02_A	Linge 17 (voorgevel)	1,5	27,19	48,00	27,94	0,75	-20,06	nee
L17_02_B	Linge 17 (voorgevel)	4,5	28,95	48,00	29,53	0,58	-18,47	nee
L17_02_C	Linge 17 (voorgevel)	7,0	30,02	48,00	30,54	0,52	-17,46	nee
L17_03_A	Linge 17 (achtergevel)	1,5	16,55	48,00	17,00	0,45	-31,00	nee
L17_03_B	Linge 17 (achtergevel)	4,5	15,46	48,00	15,92	0,46	-32,08	nee
L17_03_C	Linge 17 (achtergevel)	7,0	16,96	48,00	17,41	0,45	-30,59	nee
L38_01_A	Linge 38 (kopgevel)	1,5	33,26	48,00	33,42	0,16	-14,58	nee
L38_01_B	Linge 38 (kopgevel)	4,5	35,28	48,00	35,41	0,13	-12,59	nee
L38_01_C	Linge 38 (kopgevel)	7,5	35,41	48,00	35,52	0,11	-12,48	nee
L38_02_B	Linge 38 (achtergevel)	4,5	34,40	48,00	34,76	0,36	-13,24	nee
L38_02_C	Linge 38 (achtergevel)	7,0	34,73	48,00	35,00	0,27	-13,00	nee
L38_03_A	Linge 38 (voorgevel)	1,5	22,30	48,00	22,60	0,30	-25,40	nee
L38_03_B	Linge 38 (voorgevel)	4,5	23,94	48,00	24,17	0,23	-23,83	nee
L38_03_C	Linge 38 (voorgevel)	7,5	25,47	48,00	25,60	0,13	-22,40	nee
L38_04_A	Linge 38 (aanbouw - kopgevel)	1,5	34,77	48,00	34,94	0,17	-13,06	nee
L38_05_A	Linge 38 (aanbouw - achtergevel)	1,5	34,15	48,00	34,36	0,21	-13,64	nee
SW002_01_A	Stationsweg 2 (kopgevel)	1,5	44,25	48,00	44,79	0,54	-3,21	nee
SW002_01_B	Stationsweg 2 (kopgevel)	4,5	44,23	48,00	44,85	0,62	-3,15	nee
SW002_01_C	Stationsweg 2 (kopgevel)	7,0	43,88	48,00	44,53	0,65	-3,47	nee
SW002_02_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	50,60	50,60	51,07	0,47	0,47	nee
SW002_02_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	50,43	50,43	50,89	0,46	0,46	nee
SW002_02_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	49,91	49,91	50,36	0,45	0,45	nee
SW002_03_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	52,09	52,09	52,58	0,49	0,49	nee
SW002_03_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	52,04	52,04	52,53	0,49	0,49	nee
SW002_03_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	51,58	51,58	52,05	0,47	0,47	nee
SW002_04_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	27,40	48,00	27,60	0,20	-20,40	nee
SW002_04_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	26,00	48,00	26,16	0,16	-21,84	nee
SW002_04_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	28,54	48,00	28,65	0,11	-19,35	nee
SW002_05_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	24,25	48,00	28,96	4,71	-19,04	nee
SW002_05_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	24,72	48,00	30,75	6,03	-17,25	nee
SW002_05_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	27,11	48,00	31,71	4,60	-16,29	nee
SW004_01_A	Stationsweg 4 (voorgevel)	1,5	52,29	52,29	52,79	0,50	0,50	nee
SW004_01_B	Stationsweg 4 (voorgevel)	4,5	52,25	52,25	52,73	0,48	0,48	nee
SW004_01_C	Stationsweg 4 (voorgevel)	7,0	51,80	51,80	52,28	0,48	0,48	nee
SW006_01_A	Stationsweg 6 (voorgevel)	1,5	52,36	52,36	52,85	0,49	0,49	nee
SW006_01_B	Stationsweg 6 (voorgevel)	4,5	52,33	52,33	52,83	0,50	0,50	nee
SW006_01_C	Stationsweg 6 (voorgevel)	7,0	51,89	51,89	52,39	0,50	0,50	nee
SW008_01_A	Stationsweg 8 (voorgevel)	1,5	52,28	52,28	52,78	0,50	0,50	nee
SW008_01_B	Stationsweg 8 (voorgevel)	4,5	52,27	52,27	52,77	0,50	0,50	nee
SW008_01_C	Stationsweg 8 (voorgevel)	7,0	51,84	51,84	52,34	0,50	0,50	nee
SW010_01_A	Stationsweg 10 (voorgevel)	1,5	51,81	51,81	52,33	0,52	0,52	nee
SW010_01_B	Stationsweg 10 (voorgevel)	4,5	51,87	51,87	52,38	0,51	0,51	nee
SW010_01_C	Stationsweg 10 (voorgevel)	7,0	51,45	51,45	51,96	0,51	0,51	nee
SW012_01_A	Stationsweg 12 (voorgevel)	1,5	51,33	51,33	51,86	0,53	0,53	nee
SW012_01_B	Stationsweg 12 (voorgevel)	4,5	51,45	51,45	51,97	0,52	0,52	nee
SW012_01_C	Stationsweg 12 (voorgevel)	7,0	51,07	51,07	51,58	0,51	0,51	nee

Samenvatting geluidsbelastingen ten gevolge van verkeer op alle wegen samen

Waarden exclusief correctie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder

Naam	Omschrijving	Zonder Stationstuin		Met Stationstuin		
		Hoogte	Lden	Lden	toename	toename >= 2 dB
D11_01_A	Devel 11 (zijgevel)	1,5	48,08	47,73	-0,35	nee
D11_02_A	Devel 11 (voorgevel)	1,5	53,09	51,39	-1,70	nee
L17_01_A	Linge 17 (kopgevel)	1,5	52,17	54,36	2,19	ja
L17_01_B	Linge 17 (kopgevel)	4,5	52,43	54,40	1,97	ja
L17_01_C	Linge 17 (kopgevel)	7,0	52,15	53,94	1,79	ja
L17_02_A	Linge 17 (voorgevel)	1,5	45,68	50,45	4,77	ja
L17_02_B	Linge 17 (voorgevel)	4,5	46,65	50,81	4,16	ja
L17_02_C	Linge 17 (voorgevel)	7,0	46,81	50,63	3,82	ja
L17_03_A	Linge 17 (achtergevel)	1,5	49,93	49,93	0,00	nee
L17_03_B	Linge 17 (achtergevel)	4,5	49,70	49,74	0,04	nee
L17_03_C	Linge 17 (achtergevel)	7,0	49,43	49,47	0,04	nee
L38_01_A	Linge 38 (kopgevel)	1,5	49,97	53,28	3,31	ja
L38_01_B	Linge 38 (kopgevel)	4,5	50,84	53,63	2,79	ja
L38_01_C	Linge 38 (kopgevel)	7,5	50,77	53,30	2,53	ja
L38_02_B	Linge 38 (achtergevel)	4,5	48,53	49,95	1,42	nee
L38_02_C	Linge 38 (achtergevel)	7,0	48,84	50,13	1,29	nee
L38_03_A	Linge 38 (voorgevel)	1,5	44,25	48,69	4,44	ja
L38_03_B	Linge 38 (voorgevel)	4,5	45,29	49,19	3,90	ja
L38_03_C	Linge 38 (voorgevel)	7,5	45,36	49,07	3,71	ja
L38_04_A	Linge 38 (aanbouw - kopgevel)	1,5	50,66	53,46	2,80	ja
L38_05_A	Linge 38 (aanbouw - achtergevel)	1,5	49,08	50,71	1,63	ja
SW002_01_A	Stationsweg 2 (kopgevel)	1,5	54,14	55,12	0,98	nee
SW002_01_B	Stationsweg 2 (kopgevel)	4,5	54,35	55,34	0,99	nee
SW002_01_C	Stationsweg 2 (kopgevel)	7,0	54,06	55,03	0,97	nee
SW002_02_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	57,14	57,63	0,49	nee
SW002_02_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	57,17	57,63	0,46	nee
SW002_02_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	56,75	57,20	0,45	nee
SW002_03_A	Stationsweg 2 (voorgevel)	1,5	57,58	58,06	0,48	nee
SW002_03_B	Stationsweg 2 (voorgevel)	4,5	57,62	58,08	0,46	nee
SW002_03_C	Stationsweg 2 (voorgevel)	7,0	57,20	57,65	0,45	nee
SW002_04_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	45,09	47,12	2,03	ja
SW002_04_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	45,67	47,69	2,02	ja
SW002_04_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	45,91	47,87	1,96	ja
SW002_05_A	Stationsweg 2 (achtergevel)	1,5	47,32	49,52	2,20	ja
SW002_05_B	Stationsweg 2 (achtergevel)	4,5	47,77	49,98	2,21	ja
SW002_05_C	Stationsweg 2 (achtergevel)	7,0	47,68	49,83	2,15	ja
SW004_01_A	Stationsweg 4 (voorgevel)	1,5	57,55	58,04	0,49	nee
SW004_01_B	Stationsweg 4 (voorgevel)	4,5	57,60	58,07	0,47	nee
SW004_01_C	Stationsweg 4 (voorgevel)	7,0	57,19	57,65	0,46	nee
SW006_01_A	Stationsweg 6 (voorgevel)	1,5	57,48	57,97	0,49	nee
SW006_01_B	Stationsweg 6 (voorgevel)	4,5	57,53	58,01	0,48	nee
SW006_01_C	Stationsweg 6 (voorgevel)	7,0	57,12	57,59	0,47	nee
SW008_01_A	Stationsweg 8 (voorgevel)	1,5	57,37	57,87	0,50	nee
SW008_01_B	Stationsweg 8 (voorgevel)	4,5	57,42	57,91	0,49	nee
SW008_01_C	Stationsweg 8 (voorgevel)	7,0	57,01	57,50	0,49	nee
SW010_01_A	Stationsweg 10 (voorgevel)	1,5	56,88	57,40	0,52	nee
SW010_01_B	Stationsweg 10 (voorgevel)	4,5	56,97	57,47	0,50	nee
SW010_01_C	Stationsweg 10 (voorgevel)	7,0	56,57	57,08	0,51	nee
SW012_01_A	Stationsweg 12 (voorgevel)	1,5	56,39	56,92	0,53	nee
SW012_01_B	Stationsweg 12 (voorgevel)	4,5	56,54	57,05	0,51	nee
SW012_01_C	Stationsweg 12 (voorgevel)	7,0	56,19	56,69	0,50	nee