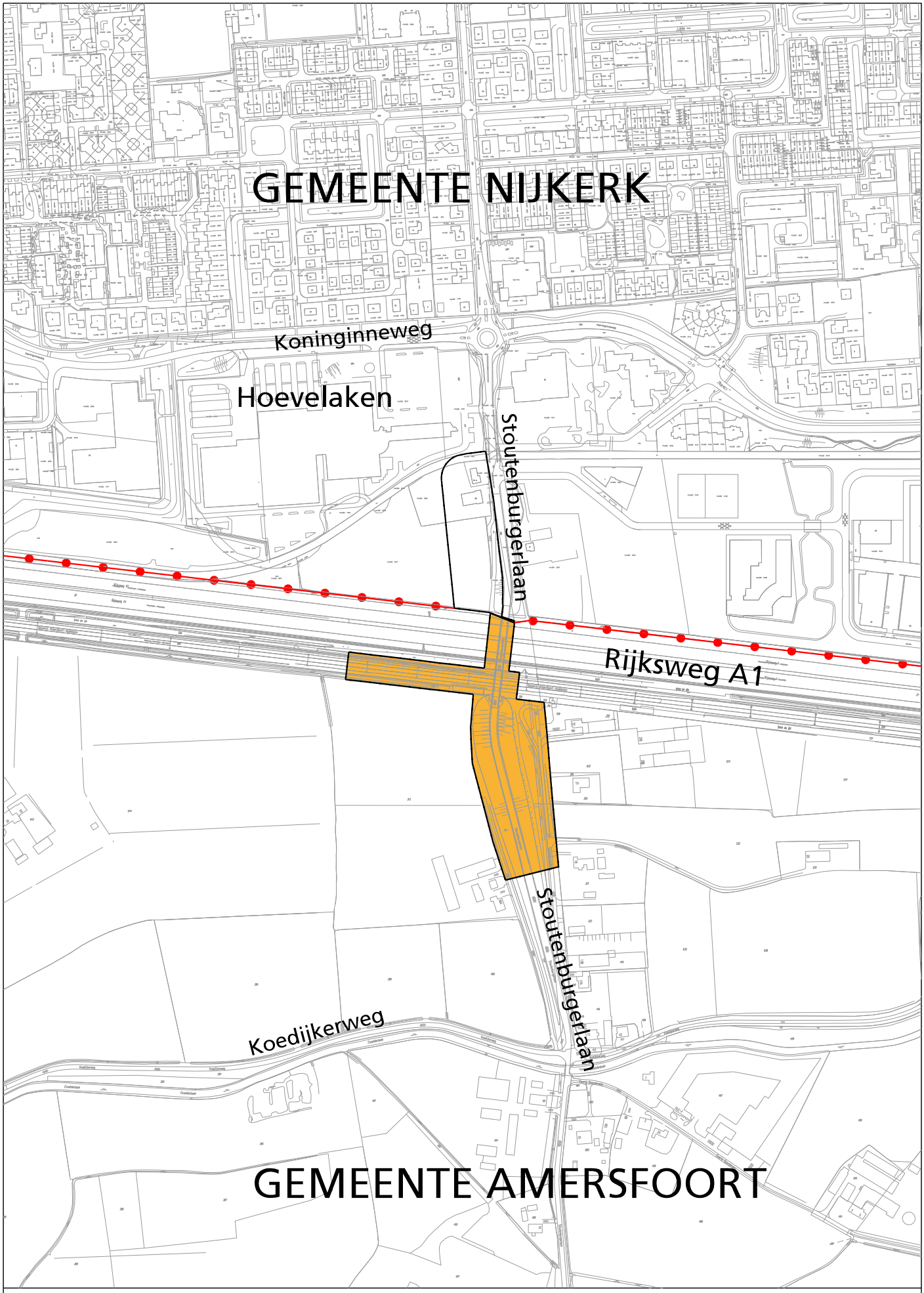
Bestemmingsplan Station Hoevelaken

Bijlagen behorende bij de Toelichting

Stad met een hart

Amersfoort

BIJLAGE 1 Situering plangebied



SITUERING PLANGEBIED

schaal 1 : 5.000

BIJLAGE 2 Plankaart bestemmingsplan Station Hoevelaken, gemeente Nijkerk

Legenda

Plangebied

Plangebied

Bestemmingen

bestemmingen

G	Groen
V	Verkeer
V-P	Verkeer - Parkeerterrein
WA	Water

Verklaring

GBKN (versie: 2009-12-08)

opdrachtgever	gemeente Nijkerk
betreft	bestemmingsplan Station Hoevelaken
datum	28 oktober 2010
status	vastgesteld
schaal	1 : 1.000
ID plan	NL.IMRO.0267.BPHOEVELAKEN-VA01
project nummer	B01033.267301
getekend	J. Figeland
bladnummer	1/1

Govert Flinckstraat 31 8021 ET Zwolle Postbus 1158 8001 BD Zwolle
T. 038 421 68 00 F. 038 421 07 37 info@witpaard.nl www.witpaard.nl
WITPAARD VERNIEUWEND IN HET VORMGEVEN VAN NEDERLAND

BIJLAGE 3 Regels bestemmingsplan Station Hoevelaken, gemeente Nijkerk

Inhoudsopgave

Regels		**2**
Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**3**
Artikel 1	Begrippen	3
Artikel 2	Wijze van meten	5
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**6**
Artikel 3	Groen	6
Artikel 4	Verkeer	7
Artikel 5	Verkeer - Parkeerterrein	8
Artikel 6	Water	9
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**10**
Artikel 7	Anti-dubbeltelregel	10
Artikel 8	Algemene gebruiksregels	11
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	12
Artikel 10	Algemene procedureregels	13
Artikel 11	Overige regels	14
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**15**
Artikel 12	Overgangsrecht	15
Artikel 13	Slotregel	16
Vaststellingsbesluit		**17**

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan **Station Hoevelaken** van de gemeente **Nijkerk**;

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0267.BPHOEVELAKEN-VA01 met de bijbehorende regels;

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 afwijking

een afwijking als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 onder c van de Wet ruimtelijke ordening;

1.6 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.7 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.8 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.9 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.10 bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.11 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.12 bouwperceelgrens

een grens van een bouwperceel;

1.13 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.14 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.15 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.16 maaiveld

het oppervlak (of de hoogte daarvan) van het land of de bovenkant van het terrein dat een bouwwerk omgeeft;

1.17 nadere eis

een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 onder d van de Wet ruimtelijke ordening;

1.18 overkapping

een bouwwerk, al dan niet aangebouwd aan een gebouw of een bouwwerk, geen gebouw zijnde, bestaande uit een slechts van boven afgesloten of afgedekte ruimte van lichte constructie zonder eigen wanden;

1.19 peil

a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;

b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst:
de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

c. indien in of op het water wordt gebouwd:
het plaatselijke verschil ten opzichte van Nieuw Amsterdams Peil

1.20 plankaart

a. de analoge verbeelding van het bestemmingsplan Station Hoevelaken, bestaande uit de kaart(en) met tekeningnummer NL.IMRO.0267.BPHOEVELAKEN-VA01;

b. de digitale verbeelding van het bestemmingsplan Station Hoevelaken;

1.21 prostitutie

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander persoon tegen vergoeding;

1.22 seksinrichting

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 Gebouwen en bouwwerken

2.1.1 De bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 Ondergeschikte bouwdelen

Bij het meten worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouwvlak- of bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

2.3 Maatvoering

Alle maten zijn tenzij anders aangegeven:

a. voor lengten in meters (m);
b. voor oppervlakten in vierkante meters (m^2);
c. voor inhoudsmaten in kubieke meters (m^3);
d. voor verhoudingen in procenten (%);
e. voor hoeken/hellingen in graden (º).

2.4 Meten

Bij de toepassing van deze regels wordt gemeten tot of vanuit het hart van de lijn.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '**Groen**' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;

met daarbijbehorende:

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
c. werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden;
d. paden en verhardingen;
e. speelvoorzieningen;
f. water;
g. waterhuishoudkundige voorzieningen;
h. parkeervoorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op de voor '**Groen**' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

3.2.1 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde geldt de volgende regel:

a. de bouwhoogte mag niet meer dan 10 m bedragen.

3.3 Nadere eisen

3.3.1 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing ten behoeve van:

a. het straat- en bebouwingsbeeld;
b. de milieusituatie;
c. de verkeersveiligheid;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
e. de sociale veiligheid;
f. de externe veiligheid.

3.3.2 Procedure

Voor een besluit tot het stellen van nadere eisen geldt de in **10.1** vermelde voorbereidingsprocedure.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '**Verkeer**' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen, straten en paden;

b. parkeervoorzieningen;

c. geluidwerende voorzieningen;

met daarbijbehorende:

d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

e. werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden, al dan niet gelijkvloerse kruisingen met spoorwegen en water;

f. water;

g. waterhuishoudkundige voorzieningen;

h. groenvoorzieningen;

waarbij gestreefd wordt naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer.

4.2 Bouwregels

Op de voor '**Verkeer**' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde geldt de volgende regel:

a. de bouwhoogte mag niet meer dan 10 m bedragen.

4.3 Nadere eisen

4.3.1 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

a. het straat- en bebouwingsbeeld;

b. de milieusituatie;

c. de verkeersveiligheid;

d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;

e. de sociale veiligheid;

f. de externe veiligheid.

4.3.2 Procedure

Voor een besluit tot het stellen van nadere eisen geldt de in **10.1** vermelde voorbereidingsprocedure.

Artikel 5 Verkeer - Parkeerterrein

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '**Verkeer - Parkeerterrein**' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. parkeervoorzieningen;

b. voetpaden en verhardingen;

met daarbijbehorende

c. andere-bouwwerken;

d. water;

e. groenvoorzieningen.

5.2 Bouwregels

Op de voor '**Verkeer - Parkeerterrein**' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

5.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte mag niet meer dan 10 m bedragen.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '**Water**' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen en oeverstroken;

b. waterhuishouding;

met daarbijbehorende:

c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

d. werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden;

e. kruisingen met (spoor)wegen; waaronder bruggen;

f. dammen;

g. duikers.

6.2 Bouwregels

Op de voor '**Water**' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

6.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde geldt de volgende regel:

a. de bouwhoogte mag niet meer dan 10 m bedragen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

8.1 Strijdig gebruik

Onder een gebruik in strijd met het bestemmingsplan wordt in ieder geval verstaan:

a. het (laten) gebruiken van gebouwen en terreinen ten behoeve van een seksinrichting en/of prostitutie.

8.1.1 Toegestaan gebruik

Onder een gebruik in strijd met het bestemmingsplan wordt niet verstaan:

a. het gebruiken of het laten gebruiken van gronden ten behoeve van kortstondige, incidentele evenementen, festiviteiten en manifestaties, indien en voor zover daardoor ingevolge een wettelijk voorschrift vergunning, ontheffing of vrijstelling vereist is en deze is verleend, dan wel een melding is gedaan;

b. het aanleggen of het laten aanleggen van kabels en leidingen ten behoeve van de drinkwatervoorziening, de riolering, de waterhuishouding, de energievoorziening en de datacommunicatie, met uitzondering van:

   1. aardgastransportleidingen met een diameter van meer dan 4" en/of een druk van meer dan 40 bar;
   2. transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie met een diameter van meer dan 4";
   3. hoogspanningsleidingen;
   4. buisleidingen voor het transport van water, afvalwater of stoom met een doorsnede van 1 meter of meer en een lengte van 10 km of meer.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 Afwijkingsbevoegdheid

9.1.1 Afwijking

Bij een omgevingsvergunning kunnen burgemeester en wethouders afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;

b. de bestemmingsregels en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;

c. de bestemmingsregels met het oog op de aanpassing aan de werkelijke afmetingen van het terrein, mits de structuur van het plan niet wordt aangetast, de belangen van derden in redelijkheid niet worden geschaad en de ontheffing gewenst en noodzakelijk wordt geacht voor de juiste verwezenlijking van het plan;

d. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt vergroot ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen.

9.1.2 Afwegingskader

Een in **9.1** genoemde afwijking kan slechts worden verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

a. het straat- en bebouwingsbeeld;

b. de milieusituatie;

c. de verkeersveiligheid;

d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;

e. de sociale veiligheid;

f. de externe veiligheid.

Artikel 10 Algemene procedureregels

10.1 Nadere eisen

Voor een besluit tot het stellen van een nadere eis geldt de volgende voorbereidingsprocedure:

a. het voornemen ligt, met bijhorende stukken, gedurende twee weken ter inzage;

b. de terinzagelegging wordt vooraf bekend gemaakt in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze;

c. de bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden tot het naar voren brengen van zienswijzen gedurende de **onder a** genoemde termijn;

d. burgemeester en wethouders delen aan hen die zienswijzen naar voren hebben gebracht de beslissing daaromtrent mede.

Artikel 11 Overige regels

11.1 Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen waarnaar in de regels van dit plan wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;

b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk teniet is gegaan.

12.2 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning voor bouwen verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

12.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.4 Gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

12.5 Strijdig gebruik

a. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in **12.4**, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

b. Indien het gebruik, bedoeld **12.4**, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

12.6 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Het bepaalde in **12.4** is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan Station Hoevelaken.

28 oktober 2010.

Vastgesteld door de raad van de gemeente Nijkerk in de vergadering van 28 oktober 2010

, voorzitter

, griffier

Vaststellingsbesluit

Het Besluit
28 OKT 2010
NIJKERK

gemeente
Nijkerk

Raadsvoorstel

Onderwerp:	**Station Hoevelaken**
Voorstelnummer:	**2010-094**
Korte inhoud:	Vaststelling van het bestemmingsplan Station Hoevelaken (-Nijkerk)

Datum:	28 oktober 2010	Portefeuillehouder:	Wethouder Lambooij
Agendapuntnummer:		Raadscommissie:	Gr 6 oktober 2010

Voorstel

1. In te stemmen met de beoordeling van de zienswijzen en de voorgesteld (ambtshalve) wijzigingen zoals opgenomen in de "Notitie Zienswijzen en planwijzigingen";
2. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk gewijzigd vast te stellen.

Toelichting:

Inleiding
De realisatie van een station voor Hoevelaken is een gewenste ontwikkeling om de bereikbaarheid van Hoevelaken te vergroten en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Het station en de daarbij behorende voorzieningen zijn in nauw overleg tussen betrokken partijen (Prorail, provincie Gelderland, gemeente Nijkerk en gemeente Amersfoort) uitgewerkt in een plan, waarbij het geheel is gesitueerd op en rond het viaduct in de Stoutenburgerlaan over de rijksweg A1 en de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn. Het station en de bijbehorende voorzieningen liggen in zowel de gemeente Nijkerk als de gemeente Amersfoort.

In Nijkerk wordt aan de westzijde van het talud in de Stoutenburgerlaan een "P&R terrein" voorzien. Voor de fysieke afscheiding met het terrein van Intres b.v. wordt de Hoevelakense Beek ter plaatse omgelegd. Op de Stoutenburgerlaan wordt over de rijksweg A1 en de spoorlijn een extra voetgangersviaduct gerealiseerd. In Amersfoort worden de perrons gerealiseerd langs de spoorlijn en wordt boven de spoorlijn op het viaduct een stationsentree met voorzieningen gerealiseerd. Op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan komt een bushalte, Kiss & Ride strook en een keerlus in de vorm van een rotonde om het autoverkeer veilig te kunnen afwikkelen en te laten keren.

In april 2008 is in verband met de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken een informatieavond gehouden voor omwonenden en belangstellenden. In februari 2009 heeft uw raad ingestemd met de kredietaanvraag voor de realisatie van Station Hoevelaken. Op voorstel van het college van Amersfoort heeft de gemeenteraad van Amersfoort op 30 juni 2009 de startnotitie Station Hoevelaken vastgesteld.

Omdat het station en de bijbehorende voorzieningen zijn gelegen in zowel de gemeente Amersfoort (Utrecht) als de gemeente Nijkerk (Gelderland) zijn twee bestemmingsplannen opgesteld. Eén heeft betrekking op de onderdelen van het station welke zijn gelegen op Nijkerks grondgebied; bestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk. De andere heeft betrekking op de onderdelen van het station die zijn gelegen op Amersfoorts grondgebied; bestemmingsplan Station Hoevelaken - Amersfoort. De bestemmingsplannen zijn onderling op elkaar afgestemd. De bestemmingsplannen maken het mogelijk om Station Hoevelaken met bijbehorende voorzieningen te realiseren.

De college(s) hebben na de gebruikelijke voorbereidingen en wettelijke verplichtingen in april 2010 besloten het ontwerpbestemmingsplannen voor Station Hoevelaken vrij te geven voor ter visie

gemeente
Nijkerk

legging. Op 29 april 2010 is een informatieavond georganiseerd en vanaf 7 mei 2010 heeft het ontwerpbestemmingsplan Station Hoevelaken – Nijkerk voor de duur van zes weken ter visie gelegen. Gelijktijdig heeft de gemeente Amersfoort het bestemmingsplan Station Hoevelaken – Amersfoort ter inzage gelegd. In de termijn zijn over het plan 10 zienswijzen ingediend bij de gemeente Nijkerk. Bij de gemeente Amersfoort zijn 13 zienswijzen ingediend.

Beoogd effect
De vaststelling van een actueel bestemmingsplan ten behoeve van de realisatie van Station Hoevelaken en de bijbehorende voorzieningen voor zover deze zijn gelegen op Nijkerks Grondgebied.

Argumenten
1.1 Ontwerpbestemmingsplan Station Hoevelaken – Nijkerk heeft ter visie gelegen
Conform de wettelijk voorgeschreven wijzen heeft het ontwerpbestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk ter visie gelegen. In de termijn zijn over het plan in Nijkerk 10 schriftelijke zienswijzen ingediend. Op verschillende punten is naar aanleiding van de zienswijzen aanvullende onderzoeken uitgevoerd om tot een goede weerlegging hiervan te komen. De zienswijzen zijn weergegeven en beoordeeld in de "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen". Deze notitie is een bijlage bij het raadsbesluit.

2.1 Realisatie van Station Hoevelaken is een gewenste ontwikkeling
Ten behoeve van de bereikbaarheid van Hoevelaken is de realisatie van Station Hoevelaken een voor de gemeente Nijkerk gewenste ontwikkeling. Voor de realisatie van Station Hoevelaken heeft de gemeenteraad van Nijkerk in februari 2009 krediet beschikbaar gesteld. Dit krediet is samen met de bijdrage van de provincie Gelderland beschikbaar om de realisatie van het Station Hoevelaken te verwezenlijken. De gemeente Amersfoort heeft ten aanzien van de "Overeenkomst inzake optimalisering (auto)infrastructuur Vathorst en omgeving" een inspanningsverplichting voor de realisatie van Station Hoevelaken.
In februari 2010 heeft de verantwoordelijke minister op grond van artikel 17.3 van de Spoorwegwet ingestemd (beschikking) met de aanleg van de halte Hoevelaken.

2.2 Gewijzigde vaststelling door zienswijzen en ambtshalve beoordeling
Als gevolg van de beoordeling van de zienswijzen en de aanvullende onderzoekresultaten wordt voorgesteld het plan op punten te wijzigen in de toelichting en in de regels. Aansluitend wordt ambtshalve voorgesteld de terminologie in de toelichting en regels zodanig aan te passen dat deze voldoen aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voor de uitgebreide informatie omtrent de voorstellen tot wijziging bij vaststelling wordt verwezen naar het raadsbesluit daaraan als bijlage toegevoegde "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen".

2.3 Vaststellen bestemmingsplan is bevoegdheid van de gemeenteraad
Het college heeft de voorbereidingen om te komen tot de vaststelling van een bestemmingsplan uitgevoerd. Uw raad is echter bevoegd om de ingediende zienswijzen af te handelen te beslissen over de (gewijzigde) vaststelling van het bestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk. In de bijlage is het daartoe strekkende raadsbesluit opgenomen.

2.4 Geen aanleiding voor het vaststellen van een exploitatieplan
In de Wet ruimtelijke ordening (art. 6.12 Wro) is vastgelegd dat uw raad naast een bestemmingsplan ook een exploitatieplan vaststelt. Dit is slechts aan de orde indien sprake is van een bouwplan als verwoord in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Omdat het bestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk niet voorziet in het realiseren van in dat artikel omschreven bouwplannen is er geen noodzaak voor het vaststellen van een exploitatieplan.

Kanttekeningen
1. Afstemming met Amersfoort
Station Hoevelaken is één ruimtelijke ontwikkeling die door de situering is gelegen in twee gemeenten. Als gevolg hiervan dienen twee gemeenteraden te besluiten over de planologische

gemeente
Nijkerk

aanpassing die nodig is. Pas nadat in beide gemeenten het bestemmingsplan in werking is getreden bestaat er een volledige basis voor het verlenen van bouwvergunningen ten behoeve van het station.

De gemeente Amersfoort heeft "meegekeken " bij de beoordeling van de zienswijzen die in Nijkerk zijn ingediend en hierover op punten geadviseerd. De gemeente Amersfoort legt, op basis van de meest recente aanvullende onderzoeksinformatie, de laatste hand aan de definitieve beoordeling van de in Amersfoort ingediende zienswijzen. In de voorliggende beoordeling van de Nijkerkse zienswijzen zijn de conclusies uit de aanvullende onderzoeksinformatie reeds verwerkt.

De gemeente Amersfoort heeft de behandeling van de in Amersfoort ingediende zienswijzen en de besluitvorming omtrent vaststelling van het bestemmingsplan Station Hoevelaken - Amersfoort gepland voor de gemeenteraad van oktober 2010.

2. Grondaankoop Intres b.v.
Voor de realisatie van het P&R terrein aan de westzijde van het noordelijke talud in de Stoutenburgerlaan is grond nodig van Intres b.v. Met deze partij zijn hierover constructieve gespreken geweest die hebben geresulteerd in een nieuw bestemmingsplan "Overhorst 3" voor het resterende terrein van Intres bv. en een bijbehorend beeldkwaliteitplan "Locatie Intres b.v. Hoevelaken". De ontwerpen van deze plannen liggen sinds 16 september 2010 ter visie. Aanvullend is tussen partijen een overeenkomst opgesteld. De overeenkomst wordt op korte termijn, voor vaststelling van het bestemmingplan Station Hoevelaken – Nijkerk, ondertekend.

Uitvoering
Na uw besluit tot gewijzigde vaststelling wordt na zes weken de beroepstermijn gestart. Deze tussenliggende wettelijk periode is nodig om de provincie Gelderland en de VROM-inspectie gelegenheid te geven te oordelen over de wijzigingen die door uw raad zijn aangebracht bij de vaststelling. Nadien vangt de beroepstermijn aan van eveneens zes weken. Behoudens eventuele verzoeken op voorlopige voorzieningen treedt het bestemmingsplan daags na afloop van die termijn in werking.

Burgemeester en wethouders van Nijkerk,

De secretaris,	De burgemeester,
mevrouw mr. M.D. Haalstra	de heer mr. drs. G.D. Renkema

gemeente
Nijkerk

RAADSBESLUIT

Nummer: **2010-094**

De raad van de gemeente Nijkerk;

overwegende dat;

het gewenst is om voor Hoevelaken een station met bijbehorende voorzieningen te realiseren;

het station met de bijbehorende voorzieningen zijn geprojecteerd op en nabij het viaduct in Stoutenburgerlaan over de rijksweg A1 en de Spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn en het geheel gedeeltelijk is gelegen op grondgebied van de gemeente Nijkerk en gedeeltelijk is gelegen op grondgebied van de gemeente Amersfoort;

het station met de bijbehorende voorzieningen niet passen in de geldende bestemmingsplannen van de gemeente Nijkerk en Amersfoort;

voor het mogelijk maken van de realisatie van stationsvoorzieningen op Nijkerks grondgebied het bestemmingsplan "Station Hoevelaken – Nijkerk" is opgesteld en voor het mogelijk maken van de realisatie stationsvoorzieningen op Amersfoorts grondgebied het bestemmingsplan "Station Hoevelaken – Amersfoort" is opgesteld;

de raad van de gemeente Nijkerk uitsluitend kan beslissen omtrent het bestemmingsplan dat betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Nijkerk;

conform het bepaalde in artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op 30 september 2009 een vooraankondiging is gedaan in verband met de voorbereidingen van het bestemmingsplan;

in verband met het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Bro een (voor)ontwerp voor overleg is verstuurd aan 8 instanties en belangenorganisaties en hierover van 7 instanties en belangenorganisaties overlegreacties zijn ontvangen;

de ingediende overlegreacties tot gevolg hebben gehad dat het bestemmingsplan op punten is aangepast en dat het verslag en de resultaten van het vooroverleg zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan;

het ontwerpbestemmingsplan "Station Hoevelaken – Nijkerk" met ingang van 07 mei 2010 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen en hiervan voorafgaand melding is gedaan op de door de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorgeschreven wijzen;

bij de gemeenteraad van Nijkerk 10 zienswijzen zijn ingediend en de beoordeling van de zienswijzen is weergegeven in de "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen";

ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ambtshalve wijzigingen zijn voorgesteld zoals weergegeven in de "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen";

de "notitie Zienswijzen en Planwijzigingen" als bijlage aan dit besluit is toegevoegd en als zodanig onderdeel uitmaakt van dit besluit;

gemeente
Nijkerk

het bepaalde in artikel 6.12, lid 1 van de Wro, niet van toepassing is en achterwege kan blijven.

gelezen het collegevoorstel van 21 september 2010;

gelet op het bepaalde in artikel 3.8 van de Wro;

besluit:

1. de ingediende zienswijzen te beoordelen zoals verwoord in de "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen";
2. in te stemmen met de planaanpassingen die voortkomen uit de beoordeling van de zienswijzen en ambtshalve zijn voorgesteld, zoals verwoord in de "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen";
3. het bestemmingsplan "Station Hoevelaken - Nijkerk" gewijzigd vast te stellen met inachtneming van de "Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering
van de raad van de gemeente Nijkerk d.d.
28 oktober 2010,

de griffier,	de voorzitter,
de heer mr. F.E. CONTANT	de heer mr. drs. G. D. RENKEMA

gemeente
Nijkerk

Kolkstraat 27
3861 AK Nijkerk

Postbus 1000
3860 BA Nijkerk

Telefoon (033) 247 22 22
gemeente@nijkerk.eu

BIJLAGE 4 Ecologisch onderzoek

ecogroen advies

‘Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken’

Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van de natuurwet- en regelgeving

COLOFON

Titel: **'Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken'**
Subtitel: Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van de natuurwet- en regelgeving

Projectcode: 09336C
Status: Eindrapport
Datum: 4 mei 2010
Auteur: Ing. M. Wallink
Eindredactie: Drs. I. Veeman
Veldonderzoek: Ing. M. Wallink

Opdrachtgever: Gemeente Nijkerk
Contactpersoon: Dhr. M. Loos

EcoGroen Advies BV
Postbus 625
8000 AP Zwolle

T: 038 423 64 64
F: 038 423 64 65
I: www.ecogroen.nl

© EcoGroen Advies (2010)
Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt mits onder vermelding van de bron:

Wallink, M. (2010). Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken; Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van de natuurwet- en regelgeving. Rapport 09-336C. EcoGroen Advies, Zwolle.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting en conclusies

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding en doelstelling 1
1.2 Situatie 1
1.3 Algemene opzet en werkwijze 2

2 Gebiedsgericht natuurbeleid 3
2.1 Inleiding 3
2.2 Natuurbeschermingswet 1998 3
2.3 Nota Ruimte 4
2.4 Boswet 4

3 Flora en fauna van het onderzoeksgebied 5
3.1 Methode 5
3.2 Flora 5
3.3 Vleermuizen 6
3.4 Overige zoogdieren 8
3.5 Broedvogels 9
3.6 Amfibieën 10
3.7 Reptielen 11
3.8 Vissen 11
3.9 Ongewervelden 12

4 Geraadpleegde bronnen 13

Bijlagen
I ..... Ligging stationslocatie
II ..... Potentiële vliegroutes vleermuizen
III ..... Inventarisatiekaart Buizerd- Zwarte kraai
IV ..... Inventarisatiekaart vissen
V ..... Factsheet Kleine modderkruiper
VI ..... Factsheet Bermpje
VII ..... Wettelijk kader

Samenvatting en conclusies

Aanleiding en doelstelling

In opdracht van gemeente Nijkerk (contactpersoon dhr. M. Loos) heeft EcoGroen Advies BV ecologisch onderzoek uitgevoerd in verband met de realisatie van een nieuw treinstation in Hoevelaken. De consequenties van de beoogde ruimtelijke ingreep op de aanwezige natuurwaarden zijn getoetst aan de Flora- en faunawet en vigerend gebiedsgericht natuurbeleid.

Gebiedsgericht natuurbeleid

Het onderzoeksgebied maakt geen deel uit van een gebied dat is beschermd krachtens de Natuurbeschermingswet en/of Nota Ruimte. Op basis van de afstand, aard van de ingreep en tussenliggende barrières zijn uitstralende effecten op dergelijke gebieden ook niet aan de orde.

Aangezien bomen gekapt worden, kan de Boswet wel een beperkende invloed hebben op de mogelijkheid bomen te kappen. Het wordt aangeraden te achterhalen of de eventueel te verwijderen bomen onder de Boswet vallen.

Aangetroffen en te verwachten soorten

Het onderzoeksgebied bestaat onder andere uit een braakliggend terrein, bosschages, landbouwgrond en een deel van zowel de Hoevelakensche beek als van het grondgebied gelegen tussen de Rijksweg A1 en de spoorlijn.

- In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde planten aangetroffen. Wel is een Rode Lijst soort aangetoond. Zwaarder beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht in het plangebied;
- Verspreid in het plangebied zijn vaste verblijfplaatsen van enkele algemeen voorkomende laag beschermde zoogdiersoorten te verwachten. Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen ontbreken. De voorgenomen plannen hebben ook geen nadelige gevolgen voor mogelijk aanwezige vlieg- en/of jachtroutes en foeragerende vleermuizen. Vaste verblijfplaatsen van overige juridisch zwaarder beschermde zoogdieren zijn niet aangetroffen en worden niet verwacht;
- Het plangebied en de nabije omgeving vormt geschikt broedgebied voor met name vogels van bos en struweel en oevers. Er zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten waarvan de nestplaatsen jaarrond beschermd zijn zoals uilen of roofvogels;
- Laag beschermde amfibieënsoorten als Bastaardkikker, Meerkikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander zijn zowel voortplantend als overwinterend aangetoond of te verwachten. Zwaarder beschermde amfibieënsoorten worden op basis van het uitgevoerde veldonderzoek en bekende verspreidingsgegevens niet verwacht;
- In de te verleggen Hoevelakensche beek zijn de beschermde vissoorten Bermpje en Kleine modderkruiper aangetoond. Overige beschermde vissoorten zijn ondanks gericht onderzoek niet aangetroffen en wordt zodoende niet verwacht;
- Er zijn geen reptielen of beschermde ongewervelden aangetoond of te verwachten.

Eindconclusies

- Gezien de aanwezigheid van de middelhoog beschermde vissoorten Bermpje en Kleine modderkruiper in de Hoevelakensche beek dienen werkzaamheden in het watermilieu uitgevoerd te worden middels één van de volgende opties; 1) aanvragen van een ontheffing, 2) het opstellen van een ecologisch werkprotocol of 3) het werken middels bijvoorbeeld de gedragscode van Unie van Waterschappen. Het wordt aangeraden in overleg met de afdeling Flora- en faunawet van het ministerie van LNV de keuze tussen deze opties te bepalen (zie § 3.8). Onafhankelijk van de te kiezen optie zullen diverse mitigerende maatregelen voor Kleine modderkuiper en Bermpje van toepassing zijn;
- Werkzaamheden die broedbiotopen van aanwezige vogels verstoren of beschadigen dienen te allen tijde te worden voorkomen. Dit is voor de meeste soorten mogelijk door gefaseerd te werken en de uitvoering in elk geval op te starten in de periode voor 15 maart en na eind augustus. Overigens wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum;
- Voor de in het plangebied (mogelijk) voorkomende laag beschermde plantensoorten, amfibieën en grondgebonden zoogdieren geldt in deze situatie automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet, waardoor verbodsbepalingen niet worden overtreden.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

In verband met de realisatie van een nieuw treinstation in Hoevelaken, heeft gemeente Nijkerk (contactpersoon dhr. M. Loos) EcoGroen Advies BV verzocht op de betreffende locatie ecologisch onderzoek uit te voeren.

De Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 verplichten vooraf te toetsen of ruimtelijke ingrepen of activiteiten niet conflicteren met aanwezige beschermde plant- en diersoorten en habitats.
In het voorliggende onderzoek worden, ten behoeve van de onderbouwing van de ruimtelijke planvorming, de consequenties in beeld gebracht van de ruimtelijke ingrepen en vindt toetsing plaats aan de Flora- en faunawet en vigerend gebiedsgericht natuurbeleid (Natuurbeschermingswet en Nota Ruimte).

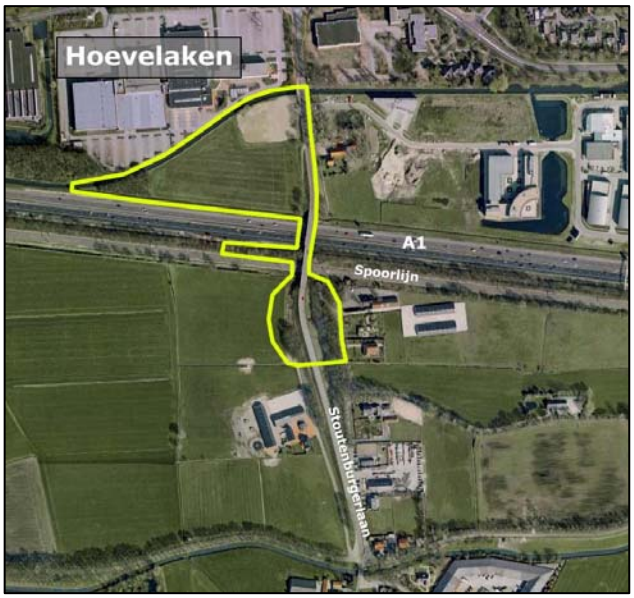
Uit de verzamelde informatie volgt onder andere een korte beschrijving van de verwachte effecten van de ruimtelijke ingreep op beschermde soorten en welke mitigerende (verzachtende of inpassings-) maatregelen eventueel nodig zijn om de functionaliteit van het leefgebied van beschermde soorten te garanderen.

1.2 Situatie

Het onderzoeksgebied bestaat onder andere uit een braakliggend terrein, bosschages, landbouwgrond en een deel van zowel de Hoevelakensche beek als van het grondgebied gelegen tussen de rijksweg A1 en de spoorlijn.

Het station wordt aan de zuidzijde van de rijksweg A1 en ten westen van het viaduct over het spoor en de A1 aan de Stoutenburgerlaan gerealiseerd. Als gevolg van de plannen zal onder bosschage worden gekapt en een deel van de Hoevelakensche beek worden verlegd.

Voor de globale ligging van het onderzoeksgebied en de exacte ligging van de nieuwe stationslocatie wordt respectievelijk verwezen naar figuur 1 en Bijlage I.



Figuur 1: Kaart met de situering van het onderzoeksgebied (gele omlijning). Kaartbron: Google Earth.

1.3 Algemene opzet en werkwijze

Voorliggend ecologisch onderzoek is gebaseerd op veldonderzoek, beschikbare gebiedskennis, verspreidingsgegevens (zie Hoofdstuk 4 'Geraadpleegde bronnen') en bekende ecologische principes.

Om inzicht te krijgen in de aanwezige natuurwaarden en beperkingen met betrekking tot de beoogde ruimtelijke ingrepen in het plangebied, zijn twee sporen gevolgd:

- Ten eerste is in kaart gebracht welk gebiedsgericht beleid uitwerking heeft in het gebied (Hoofdstuk 2);
- Ten tweede is nagegaan welke beschermde planten- en diersoorten in het gebied voorkomen of kunnen voorkomen (Hoofdstuk 3).

2 GEBIEDSGERICHT NATUURBELEID

2.1 Inleiding

In het kader van dit onderzoek wordt, naast de aanwezigheid van beschermde soorten, aandacht besteed aan gebieden met een beschermingsstatus. De volgende wet- en regelgeving is daarbij van belang:

- Natuurbeschermingswet, waarin onder andere opgenomen de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- Nota Ruimte, in streekplannen uitgewerkt voor bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ganzenfoerageergebied en weidevogelgebied.

De beschermingsregimes hebben tot doel de natuurwaarden in de betreffende gebieden veilig te stellen. In sommige situaties dienen ook ruimtelijke ingrepen buiten de begrenzing van deze gebieden getoetst te worden op mogelijke schadelijke uitstralende effecten (zogenaamde externe effecten).

In de onderstaande paragrafen wordt kort ingegaan op de eventuele effecten die de geplande werkzaamheden kunnen hebben op nabijgelegen gebieden met een beschermingsstatus.

2.2 Natuurbeschermingswet 1998

In de Natuurbeschermingswet 1998 is de bescherming geregeld van Habitat- en Vogelrichtlijngebieden - tezamen 'Natura 2000 -gebieden' genoemd - en Beschermde Natuurmonumenten (Ministerie van LNV 2010).

Habitatrichtlijngebieden

Het meest dichtbij gelegen Habitatrichtlijngebied is 'Groot Zandbrink' op een afstand van ongeveer 4 kilometer. Het is een gebied dat zich kwalificeert voor laagveen, droge heide en soortenrijke en heischrale graslanden.

Gezien het ontbreken van een ecologische relatie tussen het plangebied en het Habitatrichtlijngebied kan gesteld worden dat geen effecten op de natuurwaarden van het richtlijngebied zullen optreden. Bovendien zullen ook geen externe effecten optreden.

Vogelrichtlijngebieden

De planlocatie ligt ongeveer 6,7 kilometer van Vogelrichtlijngebied 'Arkemheen' in Gelderland. Dit Vogelrichtlijngebied is van groot belang als overwinterings- en rustgebied voor de soorten Kleine zwaan en Smient. Verder is Bittervoorn als complementaire soort aangegeven. Het omliggende (weide)gebied rond het Vogelrichtlijngebied wordt door Kleine zwaan eveneens gebruikt als foerageergebied. Als een belangrijk foerageergebied voor Kleine zwaan wordt aangetast – ook al ligt het buiten de begrenzing van het Vogelrichtlijngebied - kan er sprake zijn van een externe werking met negatieve effecten.

Het plangebied is gezien de terreingesteldheid en ligging in nabijheid van infrastructuur niet te beschouwen als geschikt gebied voor Kleine zwaan en/of Smient. Ook een eventuele uitstralende werking is gezien de grote afstand uitgesloten. Bovendien is Bittervoorn niet aangetoond of te verwachten in het plangebied. Negatieve effecten op al deze soorten kunnen zodoende worden uitgesloten en negatieve effecten op instandhoudingdoelstellingen van Vogelrichtlijngebied Arkemheen zijn daarom niet aan de orde.

Beschermde Natuurmonumenten

Groot Zandbrink is behalve Habitatrichtlijngebied ook het dichtstbijzijnde Beschermd Natuurmonument waardoor nadere toetsing niet nodig is.

2.3 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is één van de structuurschema's waarin de visie van het Rijk over natuur en landelijk gebied is vastgelegd. De Nota richt zich op het behoud, herstel en ontwikkeling van wezenlijke natuurlijke kenmerken en waarden. Vanuit deze doelstelling wordt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) gerealiseerd en worden ondermeer ganzenfoerageer- en weidevogelgebieden aangewezen.

Het plangebied bevindt zich in zowel de provincie Utrecht als Gelderland, waardoor het van belang is om beide streekplannen te bestuderen.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Volgens de Streekplannen van de Provincie Utrecht en Gelderland behoort de Esvelderbeek beek, gelegen ten zuiden van het plangebied op een afstand van ongeveer 100 meter, tot de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Dit betreft het dichtstbijzijnde gebied behorend tot de EHS. De Esvelderbeek is aangeduid als ecologische verbindingszone. Gezien het huidige inrichtingsplan zal de loop van de beek niet worden aangetast.

Gezien de relatief beperkte aard van de ingreep – realisatie klein station - zal geen verstoring optreden op het functioneren van deze ecologische verbindingszone of andere gebieden die tot de EHS behoren.

Natuur buiten de EHS

Ook bepaalde gebieden die buiten de EHS vallen zijn aangegeven als specifieke natuur met bijzondere natuurwaarden (onder andere voor ganzen en weidevogels). De planlocatie ligt volgens beide provincies niet in een gebied dat is aangewezen vanwege deze specifieke natuurwaarden buiten de EHS.

Daarom kan geconcludeerd worden dat er als gevolg van de boogde plannen geen aantasting plaatsvindt van, door de provincies als zodanig aangegeven, gebieden met belangrijke natuurwaarden buiten de EHS.

2.4 Boswet

De Boswet is alleen van toepassing buiten de 'Bebouwde Kom Boswet'. De begrenzing hiervan is door de gemeenteraad vastgesteld (en komt niet standaard overeen met begrenzing van de 'normale' bebouwde kom). De taken op het gebied van uitvoering en handhaving van de Boswet liggen bij de provincies.

Aangezien bomen gekapt worden, wordt het aangeraden te achterhalen of de eventueel te verwijderen bomen onder de Boswet vallen.

3 FLORA EN FAUNA VAN HET ONDERZOEKSGEBIED

3.1 Methode

In het kader van voorliggend onderzoek zijn diverse veldbezoeken uitgevoerd. Hierbij zijn voor zover mogelijk de volgende soortgroepen geïnventariseerd: hogere planten, zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden. Zo is bijvoorbeeld de Hoevelakensche beek met een steeknet en waadpak intensief bemonsterd op de aanwezigheid van vissen (en amfibieën). Ook zijn de te kappen bomen geïnspecteerd op aanwezigheid van holten en gaten die gebruikt kunnen worden door holenbroeders of vleermuizen. Daarnaast is op basis van de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens (zie Hoofdstuk 4 'geraadpleegde bronnen') en 'expert judgement', een uitspraak gedaan over de mogelijk aanwezige beschermde soorten. Hieronder worden de veldbezoeken nader toegelicht.

Quickscan natuurtoets 2007

Het onderzoek is in eerste instantie gebaseerd op een dagbezoek uitgevoerd op 6 september 2007. Van de resultaten van deze uitgevoerde quickscan natuurtoets is destijds een rapportage opgesteld (Wallink 2007).

Actualiserend onderzoek 2009

In het najaar van 2009 zijn de herinrichtingsplannen definitief geworden en heeft de gemeente Nijkerk bij EcoGroen Advies het verzoek neergelegd om een actualiserend onderzoek uit te voeren. Omdat het onderzoek pas laat in het seizoen is aangevraagd en ingezet was het niet mogelijk om in de optimale onderzoekperiode van alle soorten onderzoek uit te voeren. Op 2 december jl. heeft EcoGroen Advies een actualiserend veldbezoek uitgevoerd op de locatie. Zowel tijdens het uitgevoerde veldbezoek in 2007 als 2009 is aandacht besteed aan de beschermde soorten binnen de Flora- en faunawet (FFW) en vooral aan de juridisch zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3). De resultaten van dit actualiserende onderzoek zijn samen met de onderzoeksresultaten uit 2007 verwerkt in een rapportage (Wallink 2010).

Aanvullend onderzoek 2010

Uit de opgestelde rapportage (Wallink 2010) is gebleken dat de mogelijke aanwezigheid van Buizerd aandacht verdient. Aanvullend onderzoek in het daarvoor geschikte seizoen naar de aanwezigheid van een vaste rust- of verblijfplaats van Buizerd in of in de directe nabijheid van het plangebied (april-juni 2010) was daarom noodzakelijk. Dit aanvullende veldonderzoek is inmiddels uitgevoerd op 15 april 2010 en de resultaten zijn verwerkt in voorliggende rapportage.

In dit hoofdstuk worden de relevante soorten uit de onderzochte soortengroepen beschreven die in het onderzoeksgebied en de directe omgeving zijn aangetroffen en te verwachten. Relevante soorten worden in de onderstaande paragrafen kort toegelicht. Een korte toelichting op het beschermingsregime van de FFW is gegeven in Bijlage VII.

3.2 Flora

Tijdens de veldonderzoeken is binnen het plangebied geen beschermde plantensoort aangetroffen. Wel is de Rode Lijst-soort Stomp fonteinkruid (RL 4='gevoelig') aangetroffen in de Hoevelakensche beek. Plantensoorten die staan vermeld op de Rode Lijst worden landelijk in hun voortbestaan bedreigd of zijn recent sterk in aantal achteruit gegaan.

Binnen de kilometerhokken waarin het plangebied gelegen is, maakt het natuurloket geen melding van zwaarder beschermde plantensoorten.

Langs de spoorberm zijn geen zwaarder beschermde soorten aangetoond of te verwachten. Lokaal zijn wel soorten aanwezig die kenmerkend zijn voor droge, zure omstandigheden, maar geschikt biotoop voor zwaarder beschermde soorten als Wilde Marjolein, Veldsalie en Steenanjer ontbreekt.

Vegetatie

Op basis van de aangetroffen soortensamenstelling zijn de volgende ecologische groepen te onderscheiden.

1 'Onkruiden' (o.a. Engels raaigras, Ridderzuring, Vogelmuur, Speerdistel, Boerenwormkruid, Straatgras, Grote weegbree, Gewoon varkensgras, Gewoon herderstasje, Zachte ooievaarsbek, Hanenpoot, Canadese fijnstraal, Bijvoet, Akkerdistel, Middelste teunisbloem, Klein kruiskruid, Heermoes, Harig knopkruid, Smal streepzaad, Perzikkruid, Koolzaad, Paarse doventel, Gekroesde melkdistel, Akkermelkdistel, Akkerwinde, Gewone raket, Vlasbekje, Akkerviooltje, Gewone spurrie, Zwaluwtong, Zwarte nachtschade, Driekleurig viooltje en Kweek);
2 'Storings- en natte pionierplanten' (o.a. Kruipende boterbloem, Ruw beemdgras, Lidrus, Moerasdroogbloem en Pitrus);
4a 'Planten van voedselrijke wateren' (o.a. Gewoon sterrenkroos, Puntkroos, Veelwortelig kroos, Drijvend fonteinkruid, Stomp fonteinkruid en Smalle waterpest);
4c 'Planten van voedselrijke oevers' (o.a. Riet, Liesgras, Viltige basterdwederik, Gele waterkers, Rietgras, Grote waterweegbree, Gele lis, Mannagras, Moeraswalstro en Moerasvergeet-me-nietje);
4d 'Planten van natte ruigten' (o.a. Haagwinde, Bitterzoet, Grote kattenstaart en Gewone engelwortel);
5 'Planten van vochtige en natte bemeste graslanden' (o.a. Smalle weegbree, Gestreepte witbol, Gewone paardenbloem, Gewone hoornbloem, Madeliefje, Kropaar, Veldzuring, Zachte dravik, Grote vossenstaart, Kleine klaver, Gewoon duizendblad, Glanshaver, Grote wederik, Rode klaver, Timoteegras, Bosbies en Vogelwikke);
6 'Planten van droge, neutrale tot zure omstandigheden' (o.a. Fijn Schapengras, Sint-Janskruid, Schapenzuring, Gewone rolklaver, Gewoon biggenkruid, Hazenpootje, Oranje havikskruid en Gewoon struisgras);
8 'Planten van kaalslagen, zomen en struwelen' (o.a. Hondsdraf, Grote brandnetel, Fluitenkruid, Zevenblad, Stinkende gouwe, Kleefkruid, Wilgenroosje, Gewone vlier, Akkerkool, Klein springzaad, Gewone berenklauw, Dagkoekoeksbloem, Witte dovenetel en Gewone hennepnetel);
9 'Bosplanten' (o.a. Klimop, Gewone braam, Gewone esdoorn, Beuk, Amerikaanse vogelkers, Reuzenberenklauw en Bochtige smele).

Gezien de aangetroffen soortensamenstelling van de vegetatie (vooral onkruiden en planten van voedselrijke zomen) zijn verder geen beschermde soorten te verwachten.

Voor de eventuele aanwezigheid van een laag beschermde plantensoort geldt in deze situatie automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Aanwezige Rode Lijst- soorten hebben geen wettelijke beschermingsstatus. Het nemen van vervolgstappen voor de soortgroep flora is voor deze situatie niet aan de orde.

3.3 Vleermuizen

Alle vleermuizen zijn opgenomen in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en tabel 3 van de Flora- en faunawet en daardoor strikt beschermd.

Vaste verblijfplaatsen

Bebouwing ontbreekt in het plangebied. Alle eventueel te verwijderen bomen zijn geïnspecteerd op aanwezige openingen die kunnen fungeren als invliegopening naar een vaste verblijfplaats. Vanwege het ontbreken van geschikte holten kan de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen in het plangebied worden uitgesloten.

Vliegroutes

Van veel vleermuissoorten is bekend dat zij gedurende lange tijd gebruik kunnen maken van dezelfde structuren voor de oriëntatie en daarlangs van hun verblijfplaats naar de foerageergebieden trekken. Vanwege dit traditiegetrouwe gedrag van vleermuizen vormen bepaalde lijnvormige structuren (bijvoorbeeld rijen woningen, singels en watergangen) een belangrijk onderdeel van een vliegroute. Wanneer alternatieve structuren ontbreken zijn dergelijke structuren 'onmisbaar' en zodoende beschermd.

In het plangebied zijn enkele potentiële vliegroutes aanwezig (Bijlage II). Het betreft hier zowel de Stoutenburgerlaan inclusief het viaduct over de rijksweg als de Hoevelakensche beek. In onderstaande alinea's wordt beoordeeld of de plannen negatieve effecten (kunnen) hebben op deze potentiële vliegroutes.

Stoutenburgerlaan
De potentiële vliegroute langs de Stoutenburgerlaan is momenteel grotendeels verlicht (zie foto 1). Alleen het viaduct over de Rijksweg en de spoorlijn wordt momenteel niet verlicht. Indien deze route als vliegroute wordt gebruikt, zal dit naar verwachting vleermuissoorten betreffen die niet gevoelig zijn voor verlichting. Ook na realisatie van de plannen blijft er een potentiële vliegroute aanwezig langs de Stoutenburgerlaan en het viaduct. Het betreft dan de opgaande lijnvormige structuur – bestaande uit het talud en bosschages - langs de oostzijde van het viaduct en de te handhaven bosschages (Bijlage II).

Foto 1: *Aanwezige verlichting langs Stoutenburgerlaan.*

Hoevelakensche beek
De potentiële vliegroute bestaande uit de Hoevelakensche beek kan bijvoorbeeld door Water- en/of Meervleermuis gebruikt worden als vliegroute (zie foto 2). Zo blijkt dat in het verleden boven de ten zuiden van het plangebied gelegen Esvelderbeek diverse Watervleermuizen te zijn aangetroffen (Adviesbureau Mertens 2005). Een deel van de Hoevelakensche beek wordt verlegd ter realisatie van de plannen. Aangezien het nieuwe beektraject wordt aangelegd voordat het oude deel wordt gedempt, zullen de plannen geen gevolgen hebben op deze potentiële vliegroute.

De inrichtingsplannen zullen zodoende niet tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen leiden.

Foto 2: Ligging te verplaatsen traject Hoevelakensche beek.

Foerageergebieden

Met name de randen van de bosschages hebben waarschijnlijk een functie als foerageergebied voor enkele vleermuizen. Foerageergebied van vleermuizen geniet echter binnen de Flora- en faunawetgeving geen juridische bescherming, tenzij het onmisbaar is voor het voortbestaan van een populatie. De exacte betekenis van het plangebied als foerageergebied voor vleermuizen is naar aanleiding van voorliggend onderzoek niet vast te stellen. Wel blijkt dat in de directe nabijheid van het plangebied foeragerende Gewone dwergvleermuizen, Ruige dwergvleermuizen en Watervleermuizen bekend zijn (Adviesbureau Mertens 2005).

Door de geplande ingrepen zal echter geen onmisbaar foerageergebied verdwijnen. Het gebied zal bovendien ook na de herinrichting haar functie behouden als foerageergebied voor vleermuizen.

3.4 Overige zoogdieren

Waterspitsmuis

Tijdens het uitgevoerde veldbezoek van 6 september 2007 bleek de rijk begroeide sloot langs het spoortalud potentieel leefgebied te vormen voor de strikt beschermde Waterspitsmuis (FFW tabel 3). Tijdens het veldbezoek van 2 december 2009 waren de oevers geschoond en situatie dusdanig veranderd, dat de oever geen optimaal leefgebied meer vormt voor Waterspitsmuis. Wegens het ontbreken van optimaal biotoop wordt de soort zodoende ook niet verwacht in het plangebied. Bovendien zullen de oevers onaangetast blijven en zal het marginale leefgebied sowieso behouden blijven.

Ook overige vaste verblijfplaatsen van grondgebonden zoogdieren van tabel 2/3 van de Flora- en faunawet zijn niet aangetroffen en worden op basis van terreinkenmerken en verspreidingsgegevens ook niet verwacht.

Overige zoogdieren

Binnen het plangebied zijn vaste verblijfplaatsen te verwachten van de laag beschermde zoogdiersoorten Bosmuis, Veldmuis, Aardmuis, Dwergmuis, Rosse woelmuis, Huisspitsmuis, Tweekleurige bosspitsmuis, Mol, Wezel, Hermelijn, Konijn, Haas en Egel. Ook is een niet beschermde soort als Bruine rat te verwachten.

Bij de planrealisatie zullen exemplaren en verblijfplaatsen van enkele algemene en laag beschermde kleine zoogdieren verloren gaan. Voor laag beschermde kleine zoogdieren geldt automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet, waardoor het nemen van vervolgstappen voor deze laag beschermde zoogdieren niet aan de orde is.

Schade aan de algemene en laag beschermde zoogdieren kan - indien de planning van de werkzaamheden dit toelaat - geminimaliseerd worden door werkzaamheden uit te voeren buiten de voortplantingsperiode (maart tot augustus). De minst schadelijke periode is september tot december (mits vorstvrij).

3.5 Broedvogels

Alle van nature in Nederland voorkomende broedvogels, hun nesten, eieren en jongen zijn tijdens het broedseizoen strikt beschermd in de Flora- en faunawet. In de regel worden effecten op broedvogels of hun nesten en jongen vermeden door schadelijke of storende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren.

Er is geen systematische broedvogelinventarisatie uitgevoerd. Tijdens het veldbezoek is de aandacht met name uitgegaan naar de aanwezigheid van jaarrond beschermde nestplaatsen van vogelsoorten.

Broedvogels met jaarrond beschermde nesten

De lijst met vogelsoorten waarvan nesten het hele jaar door beschermd zijn, is op 26 augustus 2009 gewijzigd. Per die datum zijn nesten van Boomvalk, Buizerd, Gierzwaluw, Grote gele kwikstraat, Havik, Huismus, Kerkuil, Oehoe, Ooievaar, Ransuil, Roek, Slechtvalk, Sperwer, Steenuil, Wespendief en Zwarte wouw jaarrond beschermd. In deze rapportage is voor de effectbeoordeling deze nieuwe lijst gehanteerd.

Van de hierboven genoemde soorten zijn momenteel geen bewoonde nesten aangetroffen of te verwachten in of binnen de invloedsfeer van de plannen.

Buizerd
Tijdens het veldbezoek in september 2007 is daarentegen wel een Buizerd met territoriaal gedrag aangetroffen in de bosschage in het westelijk deel van het plangebied. Tevens is een horst aangetroffen in deze bosschage die destijds vermoedelijk dienst deed als broedlocatie (bijlage III).

Tijdens het actualiserende veldbezoek van 2 december 2009, overigens buiten het broedseizoen van Buizerd, is Buizerd niet aangetroffen in de nabijheid van de nestlocatie uit 2007.

Tijdens een aanvullend veldbezoek van 15 april 2010 is aangetoond dat Zwarte kraai broedend aanwezig is op de betreffende horst. Met zekerheid staat dus vast dat Buizerd in 2010 de horst niet als nestlocatie gebruikt. Ook in de directe nabijheid van het plangebied is geen bewoond horst van Buizerd aangetroffen, dit terwijl het onderzoek van 15 april binnen de optimale inventarisatieperiode van Buizerd heeft plaatsgevonden.

Overige soorten

Met name de bosschages vormen geschikt broedbiotoop voor algemene broedvogels als Boomkruiper, Boomklever, Winterkoning, Heggenmus, Vink, Merel, Roodborst, Pimpelmees, Koolmees, Houtduif, Tuinfluiter, Groenling, Tjiftjaf, Grote lijster, Zanglijster, Zwartkop, Fitis en Kneu[1].

Bovendien kunnen in de oeverzone van de Hoevelakensche beek en de sloot ten zuiden van spoorlijn mogelijk enkele algemeen voorkomende vogels als Wilde eend, Waterhoen en Meerkoet tot broeden komen.

Gezien de terreingesteldheid van het plangebied heeft het terrein een beperkte betekenis voor weidevogels. Mogelijk komt in het aangrenzende weiland gelegen ten zuiden van de spoorlijn een algemene weidevogel als Kievit tot broeden.

[1] Kneu is opgenomen op de Rode Lijst van bedreigde vogelsoorten (RL 4, categorie ‘ gevoelig’)

Als gevolg van de beoogde plannen zal terplekke beperkt broedgelegenheid van met name broedvogels van bos en struweel verdwijnen of verstoord kunnen worden, waaronder mogelijk een soort van de Rode Lijst. De gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten komt echter niet in gevaar, omdat in de omgeving van het plangebied voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn.

Het is niet mogelijk ontheffing te verkrijgen voor verbodsbepalingen ten opzichte van broedvogels. Er mogen derhalve geen activiteiten worden ondernomen op locaties waar nesten of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de vogels aanwezig zijn. Werkzaamheden die broedbiotopen van vogels verstoren of beschadigen dienen gefaseerd te worden door uitvoering buiten het broedseizoen van de aanwezige vogels. Voor de meeste broedvogels kan als broedseizoen half maart tot half juli worden aangehouden. De broedperiode verschilt per soort en soms ook per jaar en in het kader van de Flora- en faunawet wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum.

Indien gewenst bestaat de mogelijkheid om op bepaalde locaties binnen de periode half maart- half juli te starten met de werkzaamheden. Middels een aanvullend veldbezoek moet dan de afwezigheid van broedende vogels in en in de invloedsfeer van de plannen aangetoond zijn. Let hierbij met name op de mogelijke aanwezigheid van een laat broedende soort als Houtduif, deze soort kan tot half november broeden.

De werkzaamheden hoeven niet perse voor het broedseizoen te worden afgerond op voorwaarde dat er geen broedgelegenheid ontstaat voor bijvoorbeeld de opportunistische soorten Scholekster en Oeverzwaluw. Hieronder enkele aanbevelingen om het gebied extra onaantrekkelijk te maken voor broedvogels:

- creëer geen steilwanden waarin Oeverzwaluw kan nestelen;
- voorkom het ontstaan van ruigtestroken.

3.6 Amfibieën

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden buiten de optimale inventarisatieseizoen van amfibieën. Gedurende het veldonderzoek zijn in het plangebied wel enkele Bastaardkikkers (FFW tabel 1) aangetroffen. Mogelijk vindt voortplanting van deze en andere algemeen voorkomende, laag beschermde soorten als Gewone pad, Meerkikker, Bruine kikker en Kleine watersalamander plaats in de watergangen in en in de directe nabijheid van het plangebied. Naar verwachting fungeert de sliblaag van deze watergangen als overwinteringsgebied voor Bastaardkikker, Meerkikker en/of Bruine kikker en de ruige oevers en strooisellaag als overwinteringsgebied voor Gewone pad, Bruine kikker en/of Kleine watersalamander.

Het betreft allen zogenaamde algemene, laag beschermde soorten waarvoor in deze situatie automatisch een vrijstelling geldt op de ontheffingsplicht van de Flora- en faunawet. Eventuele vervolgstappen – in de vorm van bijvoorbeeld mitigerende en maatregelen – zijn ten aanzien van de soortgroep amfibieën in deze situatie niet noodzakelijk.

Zwaarder beschermde amfibieënsoorten zijn niet aangetroffen en worden op basis van terreinkenmerken en bekende verspreidingsgegevens ook niet verwacht in het plangebied.

Wel is het wenselijk om rekening te houden met amfibieën, omdat het een kwetsbare soortgroep betreft. Daarbij is het belangrijk om te weten wanneer de amfibieën in het plangebied extra kwetsbaar zijn en waar ze zich gedurende het jaar ophouden. Effecten op overwinterende en voortplantende amfibieën kunnen – mits de planning van de werkzaamheden dit toelaat - geminimaliseerd worden door de werkzaamheden uit te voeren buiten de overwinterings- en voortplantingsperiode van amfibieën. De maanden september en oktober zijn in de regel het meest geschikt (minst schadelijk) voor het uitvoeren van werkzaamheden op zowel het land als in of nabij water.

3.7 Reptielen

In het verleden is Ringslang aangetroffen ten zuiden van het plangebied, in de nabijheid van landgoed Stoutenburg. Het is onwaarschijnlijk dat Ringslang voorkomt in het plangebied Dit vanwege het ontbreken van geschikt biotoop. Overige reptielen zijn niet bekend uit de omgeving van het plangebied (Bron: Natuurloket, RAVON en waarneming.nl) en worden gezien de terreingesteldheid ook niet verwacht.

3.8 Vissen

Verspreidingsgegevens

In diverse nabijgelegen kilometer- en uurhokken wordt melding gemaakt van enkele beschermde vissoorten (natuurloket en Ravon). Het betreft hier de middelhoog beschermde Kleine modderkruiper en Bermpje en de strikt beschermde Bittervoorn en Grote modderkruiper.

Resultaten

De watergangen zijn om de circa 5-10 meter intensief bemonsterd met behulp van een steeknet. Daarbij is op de kansrijke locaties intensiever gevist – zoals bij bochten, plekken met oevervegetatie – zodat een beeld van de vissamenstelling verkregen.

Grote modderkruiper en Bittervoorn
Grote modderkruiper en Bittervoorn (beide FFW tabel 3) zijn ondanks het intensief bemonsteren niet aangetroffen. Daarnaast ontbreekt geschikt leefgebied (dikke modderlaag in combinatie met een goed ontwikkelde watervegetatie) voor Grote modderkruiper. Ook Bittervoorn is niet te verwachten, aangezien grote zoetwatermosselen (belangrijk als voortplantingplaats) ontbreken en de soort relatief eenvoudig te vangen is.

Kleine modderkruiper en Bermpje
In de Hoevelakensche beek zijn Kleine modderkruiper en Bermpje (beide FFW tabel 2) aangetroffen. Voor de vangstlocaties wordt verwezen naar Bijlage IV. Van deze soorten zijn met name volwassen exemplaren vastgesteld. Voortplanting van de soorten in de Hoevelakensche beek is ook aannemelijk. Behalve in deze beek komen de soorten niet in het plangebied voor.

In Bijlage V en VI zijn factsheets opgenomen met informatie over de onder andere de leefwijze en de biotoopeisen van Kleine modderkruiper en Bermpje.

Foto 3: *Kleine modderkruiper.*

Binnen de eind augustus jl. opgestelde 'Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijk ingrepen Flora- en faunawet' is het - bij de aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten zoals Bermpje en Kleine modderkruiper - noodzakelijk te werken onder bepaalde voorwaarden. Hierbij zijn enkele opties mogelijk, namelijk via het aanvragen van een ontheffing, het opstellen van een ecologisch werkprotocol of het werken middels de gedragscode van de Unie van Waterschappen[2] (Bijlage VII).

Aangezien het beleid omtrent de 'Aangepaste beoordeling' nog niet uitgekristalliseerd is, wordt het aangeraden in overleg met de afdeling Flora- en faunawet van het ministerie van LNV de juiste optie te bepalen. Bij onlangs uitgevoerde soortgelijke projecten is echter al gebleken dat het aanvragen van een ontheffing door LNV wordt aanbevolen. Onafhankelijk van de te volgen strategie zullen onder andere de volgende mitigerende maatregelen voor Kleine modderkuiper en Bermpje van toepassing zijn:

- Werkzaamheden met schadelijke effecten op het leefmilieu uitvoeren in de minst kwetsbare periode, dus buiten het voortplantingsseizoen en de opgroeiperiode van visbroed (april-augustus);
- Werkzaamheden uitvoeren buiten vorstperiodes;
- Eventueel te verwijderen bagger onderzoeken op aanwezige vis (en amfibieën). Aangetroffen exemplaren uitzetten in geschikte wateren buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden;
- Het dempen van het beektraject 'diervriendelijk' uitvoeren, hetgeen inhoudt dat de werkzaamheden vanaf één kant worden uitgevoerd, zodat de vissen de kans krijgen om voor de machines uit te vluchten. Aan het einde van de sloot moet een ontsnappingsroute aanwezig zijn, of dienen de vissen te worden weggevangen;
- Werkzaamheden uitvoeren onder begeleiding van een deskundige op het gebied van de aanwezige beschermde soorten.

De gunstige staat van instandhouding voor beide soorten zal niet in gevaar komen, aangezien de soorten in de regio meer voorkomen (Natuurloket en Ravon) en schadebeperkende maatregelen worden getroffen. Daarnaast ontstaat na verlegging van het beektraject weer nieuw geschikt leefgebied voor beide soorten waardoor het oppervlak geschikt leefgebied gelijk blijft.

Overige soorten
Overige beschermde vissoorten zijn niet aangetroffen en worden met name op basis van het veldonderzoek ook niet verwacht. Wel zijn niet beschermde soorten als Tiendoornige stekelbaars, Blankvoorn, Zeelt, Rietvoorn, Snoek, Karper en Riviergrondel aangetroffen.

3.9 Ongewervelden

Enkele strikt beschermde ongewervelden zijn Platte schijfhoren en Gestreepte waterroofkever (beide FFW tabel 3). Van beide soorten zijn geen waarnemingen bekend in of in de omgeving van het plangebied (natuurloket & Huijbregts 2003). Ook tijdens het veldwerk zijn zowel Platte schijfhoren als Gestreepte waterroofkever niet aangetroffen en zodoende worden de soorten ook niet verwacht.

Ook verblijfplaatsen van andere zwaarder beschermde soorten uit de soortgroep ongewervelden zijn tijdens het veldonderzoek niet aangetroffen en gezien hun biotoopeisen, de terreingesteldheid en bekende verspreidingsgegevens worden deze ook niet verwacht in het plangebied. Waarnemingen van losse zwervende exemplaren zijn echter in principe overal mogelijk.

[2] Op 29 oktober jl. heeft de Rechtbank Arnhem verklaard dat de gedragscode van de Unie van Waterschappen in strijd is met de huidige regelgeving. Dit besluit is nog niet definitief, maar het is wel van belang de ontwikkelingen hieromtrent in de gaten te houden.

4 GERAADPLEEGDE BRONNEN

Adviesbureau Mertens (2005). Natuurtoets bestemmingsplanwijziging Stoutenburg te Amersfoort. Wageningen.

Broekhuizen S., Hoekstra B., Van Laar V., Smeenk C. & Thissen J.B.M. (1992). Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Stichting Uitgeverij KNNV.

Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (Ravon) (redactie) 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. - Nederlandse fauna 9. nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European invertebrate survey - Nederland, Leiden.

Dienst Regelingen (2009). Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Vastgesteld 26 augustus 2009.

Dienst Regelingen (2009). Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Vastgesteld 26 augustus 2009.

Emmerik, W.A.M. & Nie, H.W. de (2006). De zoetwatervissen van Nederland. Sportvisserij Nederland.

Huijbregts, H. (2003). Beschermde kevers in Nederland (Coleoptera). Nederlandse faunistische mededelingen 19.

Kapteyn K. (1995). Vleermuizen in het landschap; Over hun ecologie, gedrag en verspreiding. Schuyt & Co Uitgevers en Importeurs BV/ Provincie Noord-Holland, Haarlem.

Lange, R., R. Twisk , A. Van winden & A. van Diepenbeek (2003). Zoogdieren van West-Europa. Stichting Uitgeverij van de KNNV en VZZ i.s.m. Vereniging Natuurmonumenten.

Limpens, H. K. Mostert & W. Bongers (red.) (1997). Atlas van de Nederlandse vleermuizen, Stichting Uitgeverij van de Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Utrecht.

Ministerie van LNV (2004). Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit TRCJZ/2004/5727, houdende vaststelling van rode lijsten flora en auna (www.minlnv.nl).

Ministerie van LNV. Natura 2000-gebieden. (www.synbiosys.alterra.nl/natura2000).

Ministerie van LNV. Soortendatabase. (www.minlnv.nl.nederlandsesoorten.nl).

Natuurloket (www.natuurloket.nl).

Nederlandsesoorten.nl (www.minlnv.nl.nederlandsesoorten.nl)

Nie, E. de *et al.* (2006

Nöllert, A. & C. Nöllert (1992). Amfibieëngids van Europa.

OVB (2000). De Nederlandse Zoetwatervissen. Een eerste kennismaking.

Provincie Utrecht (www.utrecht.nl).

Provincie Utrecht (1998). Werkdocument Soortenbeleid; Onderdeel Fauna, Drukkerij Anraad Utrecht bv,Utrecht.

Provincie Utrecht (2002). Werkdocument soortenbeleid; Onderdeel Flora, Drukkerij Anraad bv, Nieuwegein.

Provincie Gelderland (2005). Streekplan Gelderland 2005.

Provincie Gelderland (www.gelderland.nl).

RAVON, Reptielen Amfibieën Vissen Onderzoek Nederland. (www.ravon.nl)

SOVON Vogelonderzoek Nederland (1996). Broedvogels inventariseren in Proefvlakken, Handleiding Broedvogel Monitoring (BMP). SOVON, Beek-Ubbergen.

SOVON Vogelonderzoek Nederland (2002). Atlas van de Nederlandse Broedvogels 1998 tot 2000. – Nederlandse Fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij en European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.

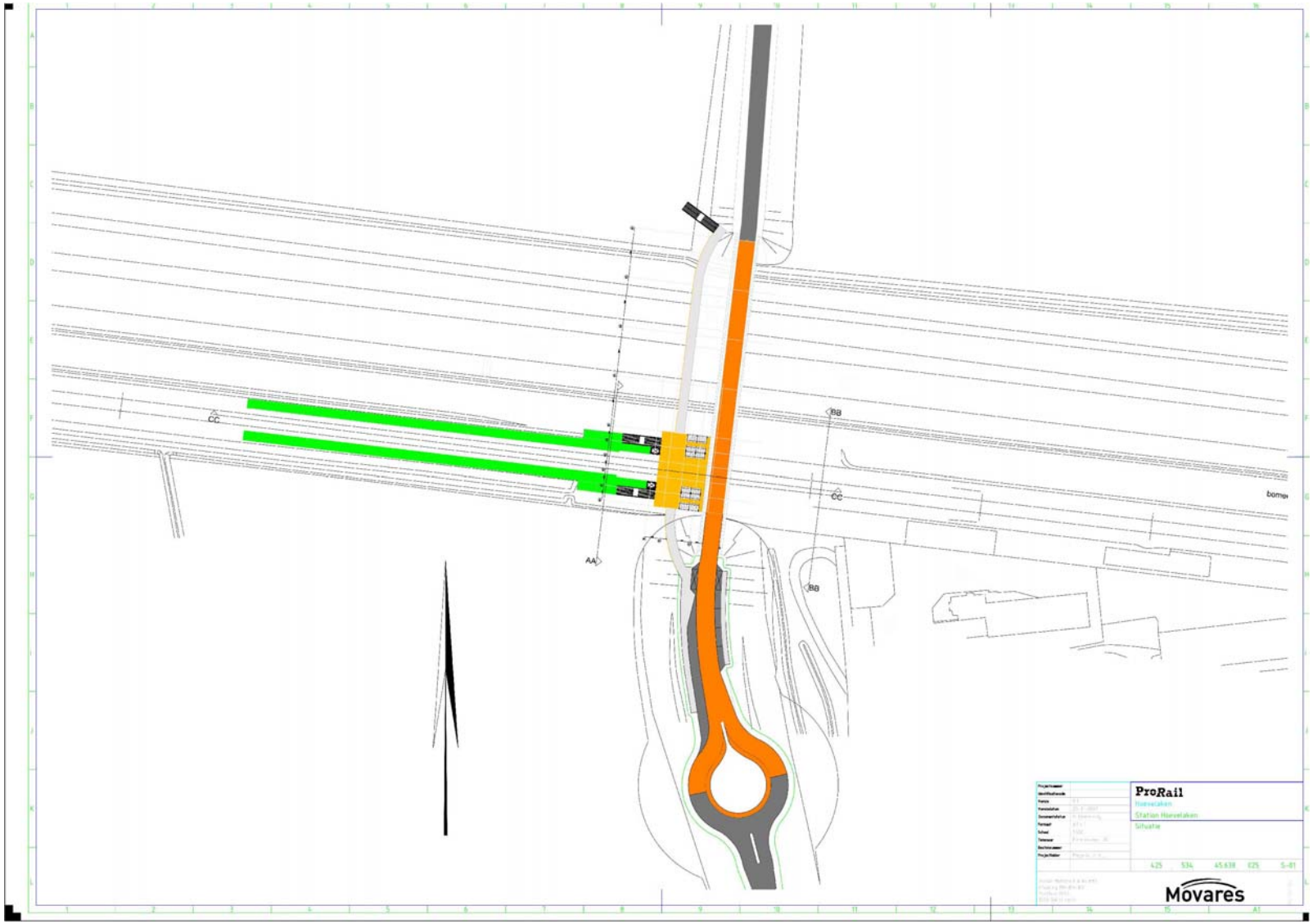
Waarneming.nl (website met soortenwaarnemingen in Nederland).

Wallink. M. (2007). Quickscan natuurtoets station Hoevelaken; Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van natuurwet- en regelgeving. Rapport 07-268. EcoGroen Advies, Zwolle.

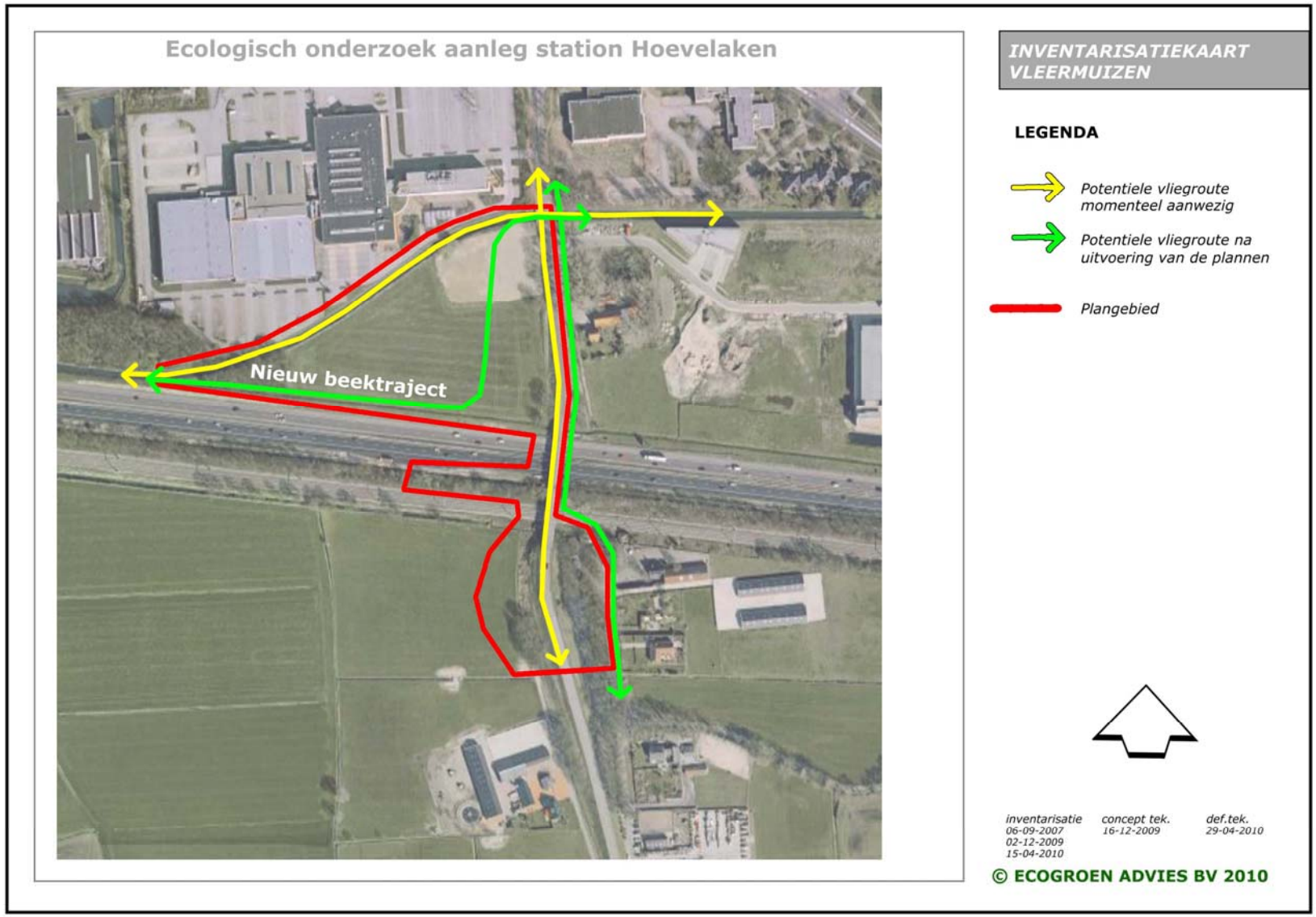
Wallink, M. (2010). Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken; Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van de natuurwet- en regelgeving. Rapport 09-336a. EcoGroen Advies, Zwolle.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: LIGGING STATIONSLOCATIE

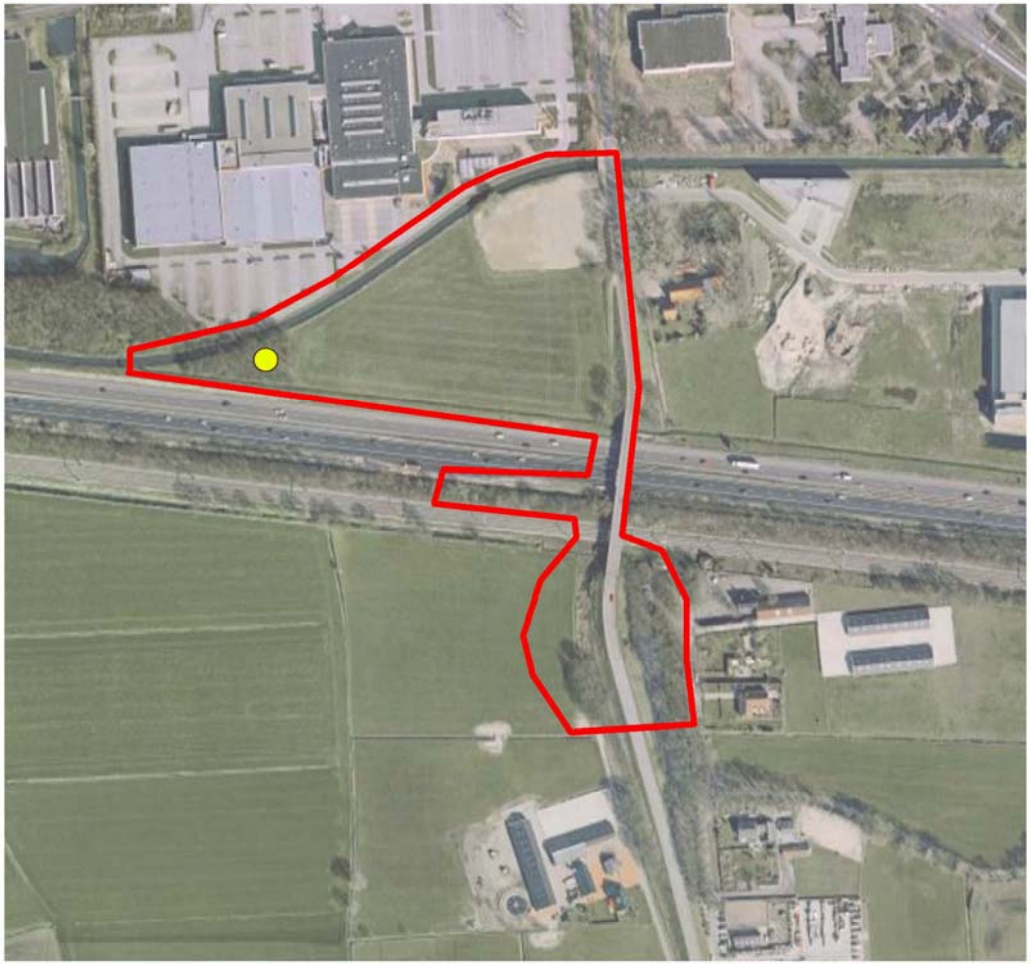


BIJLAGE II: POTENTIELE VLIEGROUTES VLEERMUIZEN



BIJLAGE III: INVENTARISATIEKAART BUIZERD- ZWARTE KRAAI

Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken



INVENTARISATIEKAART BUIZERD

LEGENDA

Buizerdhorst 2007

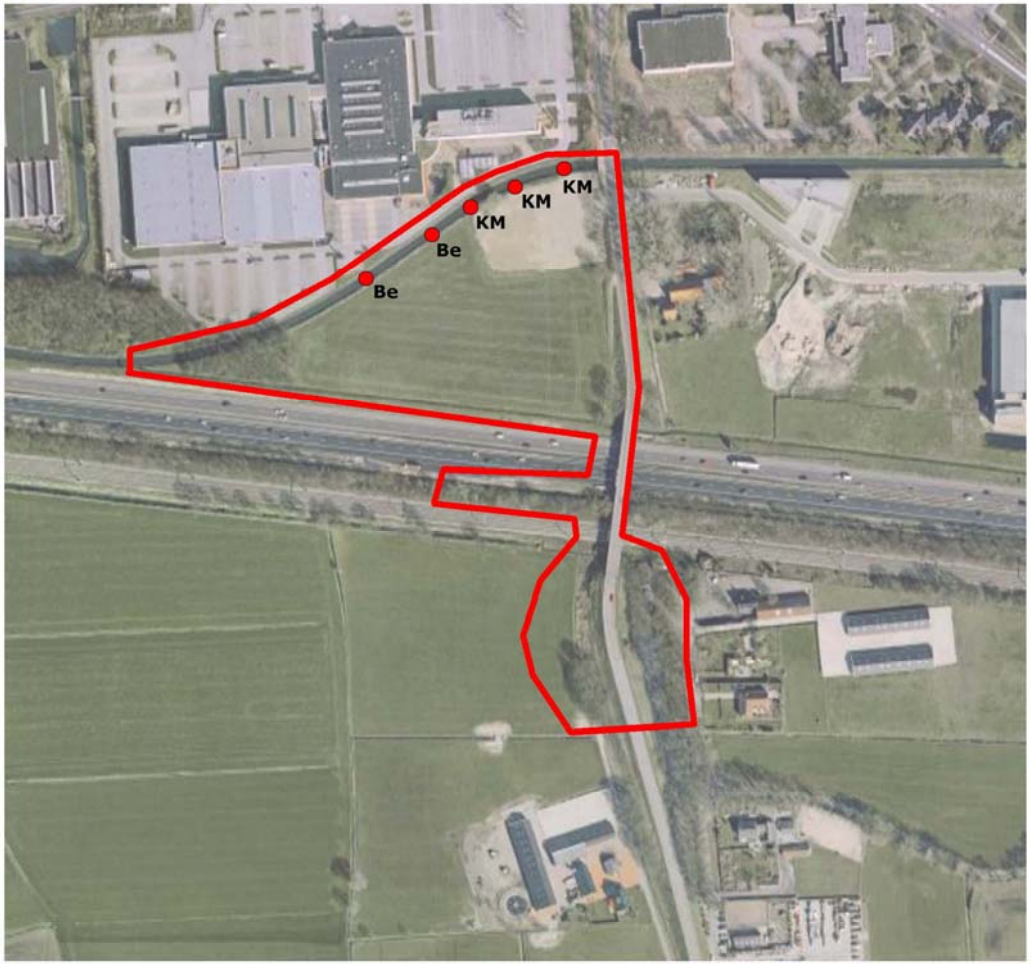
(In 2010 niet in gebruik door Buizerd, maar door Zwarte kraai)

inventarisatie	*concept tek.*	*def.tek.*
06-09-2007	*16-12-2009*	*29-04-2010*
02-12-2009		
15-04-2010		

© ECOGROEN ADVIES BV 2010

BIJLAGE IV: INVENTARISATIEKAART VISSEN

Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken



INVENTARISATIEKAART VISSEN

LEGENDA

Be = Bermpje

KM = Kleine modderkruiper

● *Waarneming vissen*

inventarisatie	*concept tek.*	*def.tek.*
06-09-2007	*16-12-2009*	*29-04-2010*
02-12-2009		
15-04-2010		

© ECOGROEN ADVIES BV 2010

BIJLAGE V: FACTSHEET KLEINE MODDERKRUIPER

Cobitis taenia

Flora- en faunawet: Tabel 2
Rode lijst: Thans niet bedreigd
Trend (voortplanting): Niet afgenomen
Zeldzaamheid (voortplanting): Vrij zeldzaam

Ecologie

Kleine modderkruipers worden aangetroffen in sloten, beken, rivierarmen en meren. Stilstaande en langzaam stromende wateren vormen het ideale biotoop. De soort is aangepast aan een leven op en in de bodem. Door de kleine, weinig elastische zwemblaas met een gering drijfvermogen kan de Kleine modderkruiper op de bodem blijven liggen. Ook is ze, net als de Grote modderkruiper, in staat om gebruik te maken van darmademhaling waardoor ze zuurstofarme situaties kan overleven. Lucht wordt in zulke omstandigheden aan het wateroppervlak ingenomen, om vervolgens via het haarvatenstelsel rond de darmen in de bloedbaan te worden opgenomen. In zandige tot modderige bodems zoekt de vis met zijn kleine bekopening naar kleine diertjes als kreeftjes en insectenlarven of naar organische resten. Het afzetten van de eieren gebeurt bij voorkeur op kale, zandige bodem. In het veenweidegebied kan men kleine modderkruipers ook aantreffen in bredere poldersloten. Dit zijn doorgaans oudere dieren; jonge dieren hebben een voorkeur voor smallere sloten met ondiepe oeverzones. Deze opgroeigebieden warmen namelijk sneller op, bieden voldoende voedsel en zijn moeilijker bereikbaar voor roofvissen als Snoek (Esox lucius) en Baars (Perca fluviatilis). In tegenstelling tot de Grote modderkruiper wordt de Kleine modderkruiper vaak vergezeld door relatief hoge aantallen van andere vissoorten, zoals Vetje (Leucaspius delineatus), Bittervoorn (Rhodeus sericeus amarus), Blankvoorn (Rutilus rutilus) en Rietvoorn (Rutilus erythropthalmus).

Verspreiding

De Kleine modderkruiper heeft een groot Euraziatisch areaal, dat zich uitstrekt van Zuid-Europa en Zuid-Scandinavië oostelijk tot in Siberië. Lange tijd werd gedacht dat de Kleine modderkruiper binnen Nederland erg zeldzaam was, maar dit blijkt een misvatting. Door vaker en gerichter te inventariseren op het voorkomen van kleine vissoorten (o.a. met behulp van schepnetten) is de laatste decennia een beter beeld van de verspreiding van deze soorten verkregen. Hoge aantallen kleine modderkruipers worden aangetroffen in diverse laagveen- en zeekleigebieden evenals in de oeverzones van het IJsselmeer. In de Randmeren worden de dieren ook talrijk aangetroffen temidden van kranswiervelden. Ook wordt de soort regelmatig aangetroffen in de rivieren en in traag stromende beken.

Storingsgevoeligheid en effectbeoordeling

Hoewel de soort landelijk gezien niet bedreigd is, kunnen lokale populaties verstoord worden door vermesting en/of achterstallig baggeronderhoud van sloten. Dit kan leiden tot een zuurstofarme omgeving, waarin zich maar weinig macrofauna en waterplanten kunnen handhaven. Door het ontbreken van voedsel wordt de situatie voor de Kleine modderkruiper in dit type sloten onleefbaar. Het baggeren zelf kan echter ook funest voor het voortbestaan van de soort zijn, indien dit te rigoureus gebeurt. Om te voorkomen dat soorten als de Kleine modderkruiper binnen een stelsel van poldersloten verdwijnen, kan men het baggeren het beste gefaseerd uitvoeren.

Bronvermelding & meer informatie over de soorten

Bovenstaande teksten zijn afkomstig van www.minlnv.nl.nederlandsesoorten.nl.

BIJLAGE VI: FACTSHEET BERMPJE

Barbatula barbatulus

Flora- en faunawet:	Tabel 2
Rode lijst:	Thans niet bedreigd
Trend (voortplanting):	Niet afgenomen
Zeldzaamheid (voortplanting):	Vrij zeldzaam

Ecologie

Helder en stromend water in combinatie met schuilmogelijkheden zijn onmisbaar voor Bermpje. De soort vermijdt diep water en is vooral te vinden bij een waterdiepte tussen de 2 en 30 centimeter, De hoogste dichteden worden bereikt ronde de 25 cm. Bermpjes zijn echter ook nog te vinden tot een diepte van 70 cm. Het Bermpje kan vrij goed tegen lage zuustofgehalten. De soort blijkt veelvuldige voor te komen in matig organisch vervuilde beken. De soort komt voor op veel bodemtypen voor. Het Bermpje houdt zich graag schuil op luwteplaatsen en heeft daarbij een voorkeur voor schaduwplekken tussen planten zoals fonteinkruiden, takken en ander dood hout. Anderse structuren zoals (kunstmatige) meanders, worden niet speciaal opgezocht door de soort.

Verspreiding

Het Bermpje is een karakteristieke vis van beken op pleistocene zandgronden in Drenthe, Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg. Verder zijn er vangsten gedaan in kleine, langzaam stromende rivieren zoals de Overijsselse Vecht en de Kromme Rijn. Het Bermpje is geen vis van de grote rivieren en ontbreekt ook in de lage gebieden van Noordwest-Nederland. Tot de jaren ’60 van de twintigste eeuw is het Bermpje nogal achteruitgegaan in verschillende Limburgste beken, maar na 1990 is de stand weer goed hersteld.

Storingsgevoeligheid en effectbeoordeling

Het Bermpje is gevoelig voor kanalisaties, stuwen en migratiebarrières. Daarnaast kan de waterkwaliteit een rol spelen bij eventuele achteruitgang van de soort. Bij het uitvoeren van werkzaamheden en baggeren nabij stuwen en bruggen dient zoveel mogelijk naar het kunstwerk toe uitgevoerd te worden. Door deze werkwijze worden Bermpjes, die een voorkeur hebben voor harde bodems, en andere kleine vissoorten richting stuw ‘gejaagd’ waar niet gebaggerd wordt. De minst kwetsbare periode voor het uitvoeren van werkzaamheden is de periode juli t/m september.

Bronvermelding & meer informatie over de soort

Bovenstaande tekst is grotendeels afkomstig van: Emmerik, W.A.M. de *et al.* (2006). ‘De Zoetwatervissen van Nederland Ecologisch bekeken’.

BJLAGE VII: WETTELIJK KADER

Flora- en faunawet

Inleiding

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Onder de Flora- en faunawet zijn ongeveer 500 soorten in Nederland aangewezen als beschermde dier- of plantensoort. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is `nee, tenzij`. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn.

De Flora- en faunawet kent een groot aantal verbodsbepalingen die samenhangen met ruimtelijke ingrepen, plannen en projecten. Zo is het verboden beschermde inheemse planten te plukken of te beschadigen en geldt voor beschermde dieren een verbod op het doden, verwonden en opzettelijk verontrusten. Ook is het verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde inheemse dieren te beschadigen of te verstoren of eieren te rapen of te vernielen. De verbodsbepalingen betreffende planten op hun groeiplaats zijn opgenomen in artikel 8. De verbodsbepalingen betreffende dieren in hun natuurlijke leefomgeving zijn vermeld in artikel 9 tot en met 12.

Van het verbod op schadelijke handelingen (`nee`) kan onder voorwaarden (`tenzij`) worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) of, in geval van beheer en schadebestrijding, van gedeputeerde staten van de provincies.

Beschermde dier- en plantensoorten

Beschermde inheemse planten- en diersoorten zijn bij algemene maatregel van bestuur aangewezen. Het zijn soorten die van nature in Nederland voorkomen en die in hun voortbestaan worden bedreigd of het gevaar lopen in hun voortbestaan te worden bedreigd. Ook zijn soorten aangewezen die niet noodzakelijkerwijs in hun voortbestaan worden bedreigd, maar wel bescherming genieten ter voorkoming van overmatige benutting.

De volgende diersoorten zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet:

1) Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *zoogdieren*, met uitzondering van gedomesticeerde dieren en met uitzondering van de zwarte rat, de bruine rat en de huismuis;
2) Alle van nature op het Europese grondgebied van de Lidstaten van de Europese Unie voorkomende soorten *vogels* met uitzondering van gedomesticeerde vogels;
3) Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *amfibieën en reptielen*;
4) Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *vissen*, met uitzondering van de soorten waarop de Visserijwet 1963 van toepassing is;
5) Een aantal ongewervelden (o.a. *insecten, libellen en kevers*) die in hun voortbestaan bedreigd zijn of het gevaar lopen in hun voortbestaan te worden bedreigd.

Er zijn drie beschermingsregimes van kracht, mede afhankelijk van de zeldzaamheid van de soort en de status in Europese richtlijnen. Van licht naar zwaar beschermd zijn de soorten opgenomen op Tabel 1, 2 of 3. Voor vogels gelden specifieke eisen, met name tijdens het broedseizoen. Bij ruimtelijke ingrepen geldt automatisch vrijstelling voor soorten van Tabel 1 waardoor de meeste aandacht gevraagd is voor soorten van Tabel 2/3 en voor vogels.

Wijze van toetsing

Door uitspraken van de Raad van State in het voorjaar van 2009 is de beoordeling aangepast bij ontheffingsaanvragen voor ruimtelijke ingrepen. Sinds 26 augustus van dat jaar werken we daardoor volgens een nieuw stroomschema (zie volgende pagina). Gaat u een ruimtelijke ingreep uitvoeren en zijn beschermde soorten aanwezig, dan zijn er vaak twee opties:

1) Voorkom overtreding van de Flora- en faunawet. Het gaat dan om het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort. Het betreft de functies van het leefgebied die ervoor zorgen dat de soort succesvol kan rusten of voortplanten, bijvoorbeeld nesten, migratieroutes en foerageergebied. Als u deze veilig stelt door vooraf mitigerende maatregelen te treffen, heeft u mogelijk geen ontheffing meer nodig. Om zeker te zijn dat uw maatregelen voldoende zijn, kunt u ze vóóraf laten beoordelen door Dienst Regelingen. Als deze voldoende zijn krijgt u een beschikking met daarin de goedkeuring van uw maatregelen. De goedkeuring krijgt u in de vorm van een afwijzing van uw ontheffingsaanvraag. U heeft namelijk geen ontheffing nodig doordat u met uw maatregelen overtreding van de Flora- en faunawet voorkomt.

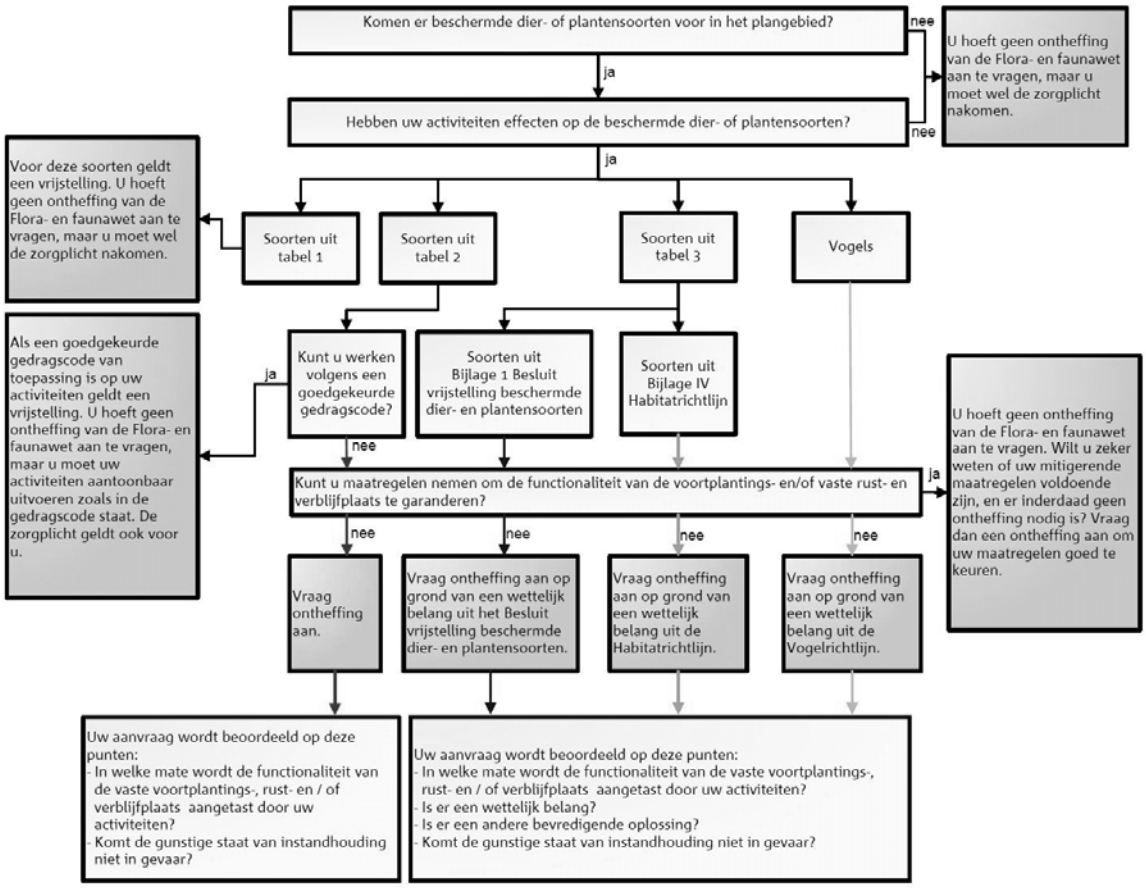
2) Kan de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort niet worden gegarandeerd door mitigerende maatregelen? Dan dient u een reguliere ontheffingsaanvraag in waarbij de onderstaande vragen gesteld worden:

- In welke mate wordt de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats aangetast?
- Is er een bij wet genoemd belang? (behalve bij Tabel 2-soorten)
- Is er een andere bevredigende oplossing? (behalve bij Tabel 2-soorten)
- Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

Beoordeling Dienst Regelingen
Dienst Regelingen beoordeelt of het bij wet genoemd belang zwaarder weegt dan het overtreden van de verbodsbepaling(en). Voor Tabel 2-soorten gelden minder zware eisen en kan een door het ministerie goedgekeurde gedragscode ook uitkomst bieden. De gedragscode moet wel van toepassing zijn op uw activiteit en u moet kunnen aantonen dat u precies zo werkt als in de gedragscode staat. Voor Bijlage 1-soorten uit Tabel 3 krijgt u alleen ontheffing wanneer sprake is van een bij wet genoemd belang. Bij een ruimtelijke ingreep betreft het meestal één van de onderstaande vier belangen:

- Bescherming van flora en fauna (b)
- Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)
- Dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e)
- Uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j)

Voor vogels en soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn geldt dat u alleen ontheffing kunt krijgen op grond van een bij wet genoemd belang uit respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. In de praktijk zijn de mogelijkheden voor het verkrijgen van een ontheffing voor die soorten dan ook zeer beperkt, met name voor vogels[3].



Toetsingsschema Flora- en faunawet (Bron: Dienst Regelingen 2009. Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijk ingrepen Flora- en faunawet).

Rode lijsten
Los van de Flora- en faunawet heeft de Minister van LNV ter uitvoering van de bepalingen in artikelen 1 en 3 van het Verdrag van Bern een aantal Rode Lijsten voor bedreigde en kwetsbare soorten dieren en planten gepubliceerd[4]. Voor soorten van de Rode Lijsten heeft de overheid zich verplicht onderzoek en werkzaamheden te bevorderen die nodig zijn voor bescherming en beheer. Het voorkomen van een soort op de Rode Lijst heeft geen wettelijke beschermingsstatus tot gevolg. Opname op de Rode Lijst zegt alleen iets over de zeldzaamheid en populatieontwikkelingen van de betreffende soorten.

In deze samenvatting zijn alleen de meest relevante onderdelen van de wetgeving vereenvoudigd weergegeven. Aan deze tekst kunnen derhalve geen rechten worden ontleend. Voor meer achtergronden en de oorspronkelijke wetsteksten kunt u terecht op www.minlnv.nl 'Onderwerpen Natuur'. U kunt daar ook verleende ontheffingen inzien.

---

[3] In de Vogelrichtlijn worden alleen de belangen b en d én de veiligheid van het luchtverkeer (belang c) genoemd;
[4] Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van TRCJZ/2004/5727, houdende vaststelling van rode lijsten flora en fauna.

BIJLAGE 5 Akoestisch onderzoek

BVA
FARADAYSTRAAT 2A • POSTBUS 40089 • 8004 DB ZWOLLE • T 038-4606747 • F 038-4604912

Station Hoevelaken

akoestisch onderzoek rail- en wegverkeerslawaai

Gemeente Nijkerk

nkk-2.215
26 oktober 2010

Station Hoevelaken

- akoestisch onderzoek rail- en wegverkeerslawaai -

Gemeente Nijkerk

projectnummer:nkk-313

Inhoudsopgave

1. INLEIDING 1
1.1. Aanleiding 1
1.2. Leeswijzer 2

2. WETTELIJK KADER 3
2.1. Wet geluidhinder 3
2.2. Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 6

3. AKOESTISCH MODEL 7
3.1. Railverkeerslawaai 7
3.2. Wegverkeerslawaai 8

4. RESULTATEN 10
4.1. Railverkeerslawaai 10
4.2. Wegverkeerslawaai 10
4.3. Vervolg 11

Bijlagen:
1. Spoorgegevens
2. Overzicht akoestisch model railverkeerslawaai 1987 en 2009
3. Overzicht akoestisch model railverkeerslawaai 2022
4. Verkeersgegevens wegverkeerslawaai 2011 en 2022
5. Overzicht akoestisch model wegverkeerslawaai 2011
6. Overzicht akoestisch model wegverkeerslawaai 2022
7. L_{den} gevelwaarden railverkeerslawaai 1987 en 2009
8. L_{den} gevelwaarden railverkeerslawaai 2022
9. L_{den} gevelwaarden wegverkeerslawaai 2011
10. L_{den} gevelwaarden wegverkeerslawaai 2022

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De gemeente Nijkerk onderzoekt samen met de gemeente Amersfoort, de provincie Gelderland en ProRail de mogelijkheid om een station te realiseren bij Hoevelaken in de Valleilijn. De Valleilijn loopt van Ede/Wageningen via Barneveld naar Amersfoort. Ter plaatse van Hoevelaken loopt de spoorlijn parallel aan de A1 ten zuiden van de kern. De beoogde locatie van het nieuwe station is ten zuiden van de spoorlijn ten westen van de Stoutenburgerlaan (zie figuur 1).

Figuur 1: *Situering station Hoevelaken*

In het kader van de Wet geluidhinder zijn bij de ontwikkeling twee zaken relevant. Enerzijds de veranderingen die optreden in de geluidsituatie vanwege het spoor en anderzijds de optredende veranderingen ten aanzien van het wegverkeerslawaai. De ingebruikname van de Valleilijn en de ontwikkeling van het station Hoevelaken leiden enerzijds tot de inzet van extra treinen en anderzijds tot remmende treinen bij Hoevelaken, waarvan in de huidige situatie geen sprake is. Momenteel rijden langs Hoevelaken alleen doorgaande treinen. Daarnaast zal de ingebruikname van het station leiden tot extra verkeer over de weg van en naar het station.

In 2007 en 2009 is voor de realisatie van het station Hoevelaken al een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het voorliggende akoestisch onderzoek is een verdere uitwerking hiervan. Voor het spoorweglawaai is namelijk gebleken dat de realisatie van het station op problemen stuit. In eerdere onderzoeken is vastgesteld dat er sprake is van een reconstructie. In voorliggende rapportage worden aan de hand van het doelmatigheidscriterium de mogelijke maatregelen en de effecten hiervan doorgerekend en wordt verslag gedaan van de resultaten hiervan. Daarnaast zijn enkele wijzigingen in het wegverkeersmodel ingebracht. Het betreft het inbrengen van een keerlus voor het openbaar vervoer op de Stoutenburgerlaan en het instellen van 30 km/uur op een deel van deze weg.

In het kader van de voor deze ontwikkeling noodzakelijke bestemmingsplanprocedure werkt de gemeente Nijkerk samen met stedenbouwkundig adviesbureau Witpaard. Om de veranderingen in de geluidsituatie inzichtelijk te maken heeft Stedenbouwkundig adviesbureau Witpaard aan BVA Verkeersadviezen gevraagd om het akoestisch onderzoek verder uit te werken.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt ingegaan op het wettelijke kader en de daarin opgenomen normen. In hoofdstuk 3 komen de invoergegevens voor het onderzoek aan de orde. De resultaten en de te nemen vervolgstappen worden behandeld in de hoofdstukken 4 en 5.

2. WETTELIJK KADER

2.1. Wet geluidhinder

Ter bescherming van de burger in Nederland tegen overlast door geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. In deze wet zijn normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen (woningen, ziekenhuizen, scholen e.d.). In de Wgh zijn ook normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidbelastingen in ruimten binnen dergelijke gebouwen.

Op basis van de Wgh beschikken veel wegen, spoorwegen en industrieterreinen over een geluidzone. Indien geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen deze geluidzones is een akoestisch onderzoek noodzakelijk dat in eerste instantie inzicht moet bieden in de geluidbelasting op de gevel. Daarnaast is een akoestisch onderzoek ook verplicht wanneer wegen, spoorwegen of industrieterreinen die beschikken over een geluidzone worden gewijzigd (bijv. meer rijstroken op een weg, snellere treinen of verplaatsing van de spoorstaven), waardoor negatieve akoestische consequenties mogen worden verwacht.

- ***Railverkeerslawaai***

In de Wet geluidhinder, artikel 1/1b hoofdstuk 1, is aangegeven wanneer er wel of geen sprake is van een wijziging van een spoorweg. Onder géén wijziging van een spoorweg wordt in ieder geval verstaan:

- een verhoging de spoorwegintensiteit of spoorwegverkeersnelheid (of beide) die niet leidt tot een toename van de emissie met onafgerond meer dan 1,0 dB;
- een horizontale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan 2 meter;
- een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan 1 meter;
- het aanleggen van een vervangende baanconstructie die niet meer geluid emitteert dan de te vervangen constructie.

Wanneer bekend is dat één van de voorgaande criteria wordt overschreden, is een akoestisch onderzoek vereist. Dit hoeft echter nog niet te betekenen dat er daadwerkelijk sprake is van een wijziging van de spoorweg. Hiervan is pas sprake als de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen in het maatgevende jaar (10 jaar na in gebruik name van het station) hoger is dan L_{den} 63 dB of zich bevindt tussen de L_{den} 55 en L_{den} 63 dB en er sprake is van een toename van 3 dB of meer.

Deze toename wordt bepaald vanaf de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. In principe is dit L_{den} 55 dB. Indien echter al eerder een hogere waarde dan L_{den} 55 dB

is vastgesteld dan geldt de laagste van de volgende waarden als ten hoogste toelaatbaar:
- de heersende waarde;
- de eerder vastgestelde waarde.

Als nog niet eerder een hogere waarde is vastgesteld maar de heersende waarde hoger is dan L_{den} 55 dB, dan geldt de laagste van de volgende waarden:
- de waarde van de geluidsbelasting op 1 juli 1987;
- de heersende waarde.

De spoorweg Amersfoort – Barneveld waarop dit onderzoek betrekking heeft, is een tweesporig baanvak en beschikt op basis van artikel 1.4 hoofdstuk 1 van het Besluit geluidhinder over een wettelijke geluidzone van 400 meter, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Dit betekent dat de veranderingen die optreden ten gevolge van de ontwikkeling van station Hoevelaken moeten worden bepaald tot op 400 meter vanaf het spoor.

- ***Wegverkeerslawaai***

De wijzigingen die moeten worden uitgevoerd aan de Stoutenburgerlaan en de aansluiting van het P+R-terrein vallen onder afdeling 4 (reconstructies) van hoofdstuk VI (zones langs wegen) van de Wgh. In artikel 99 is aangegeven dat niet met de aanleg van een wijziging aan de weg mag worden gestart alvorens een akoestisch onderzoek is gedaan naar de veranderingen die optreden in de geluidsituatie.

De basis voor de berekeningen wordt gelegd in artikel 100. Hierin wordt gesteld dat de hoogst toelaatbare geluidbelasting bij reconstructie in principe L_{den} 48 dB bedraagt.

Als echter eerder een hogere waarde is vastgesteld (hoger dan L_{den} 48 dB) en ook de heersende waarde hoger is dan L_{den} 48 dB dan geldt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogst toelaatbare:
- de heersende waarde;
- de eerder vastgestelde waarde.

Is er geen hogere waarde vastgesteld maar bedraagt de heersende waarde wel meer dan L_{den} 48 dB, dan geldt de heersende waarde als uitgangswaarde.

Vervolgens dient de geluidsbelasting in de toekomstige situatie (veelal 10 jaar na realisatie) zonder het effect van geluidreducerende maatregelen mee te nemen te worden berekend. Wanneer de geluidsbelasting op de gevels van woningen gelegen binnen de wettelijke geluidzone van de relevante weg, ten gevolge van de wijziging op of aan de weg, in de toekomstige situatie 2 dB of meer hoger is dan de uitgangswaarde dan is er sprake van reconstructie volgens de definities uit de Wet geluidhinder (artikel 1 en artikel 100 Wgh).

Als redelijkerwijs mag worden aangenomen dat de reconstructie ook zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting elders, moet ook onderzoek worden verricht langs die betrokken wegen (artikel 99, tweede lid Wgh). De onderzoeksplicht strekt zich in dat geval uit tot een groter gebied.

Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er sprake is van een reconstructie dan dient getracht te worden door middel van het treffen van maatregelen de geluidbelasting te beperken tot de voorkeursgrenswaarde. Indien blijkt dat maatregelen (bij voorkeur in de volgorde bron, overdrachtsgebied, ontvanger) onvoldoende doeltreffend zijn dan wel bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard kan door het college van B&W een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Het vaststellen van een hogere grenswaarde is alleen mogelijk indien gemeentelijk geluidbeleid hiervoor het kader biedt. De maximale waarde waarvoor ontheffing kan worden verleend is afhankelijk van de uitgangswaarde maar bedraagt maximaal L_{den} 68 dB.

In artikel 100a is opgenomen dat de geluidsbelasting na reconstructie niet met meer dan 5 dB mag toenemen ten opzichte van de situatie voor de reconstructie. Een toename van meer dan 5 dB is alleen toegestaan in die gevallen waarin:

- ten gevolge van de reconstructie de geluidsbelasting op de gevels van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen en;
- de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt uiterlijk voor afloop van de reconstructie ten behoeve van het nemen van maatregelen.

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) hoofdstuk VI, afdeling 1 bevindt zich aan weerszijden van de Stoutenburgerlaan een geluidzone van 250 meter breed. Dit betekent dat de veranderingen die optreden ten gevolge van de ontwikkeling van station Hoevelaken moeten worden bepaald binnen de zone van 250 meter langs de weg tot op 250 meter vanaf de wijzigingspunten op de weg.

2.2. Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006

In artikel 110d van de Wgh is aangegeven dat regels gesteld worden aan de wijze waarop het gemiddelde geluidniveau over de periode dag, avond en nacht L_{den} dient te worden berekend. Dit wetsartikel is uitgewerkt in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Het L_{den} over een bepaalde periode wordt (vereenvoudigd) weergegeven door:

$L_{den} = E + C - D$
waarin:
E emissiegetal (maat voor de bronsterkte en afhankelijk van maatgevende verkeersintensiteiten, snelheden en wegdektype ($= C_{wegdek}$) of bij railverkeer het materieeltype, snelheden, stopfractie, bovenbouwconstructie, type rails en railruwheid);
C correctietermen in verband met optrekkend verkeer en reflecties van geluid;
D termen die een verzwakking van de emissie in rekening brengen zoals afstand, luchtdemping, bodemeffect, meteorologische effecten en eventueel de schermwerking.

De berekening van de geluidbelasting op de gevels dient voor zowel weg- als railverkeerslawaai standaard te worden uitgevoerd conform Standaardrekenmethode II (SRM-II). In eenvoudige situaties en verkennende studies mag de geluidbelasting worden berekend met behulp van SRM-I. Omdat met SRM-II wordt gerekend per octaafband is alleen deze methode geschikt voor de berekening van effecten die frequentieafhankelijk zijn zoals afscherming door geluidschermen, dijklichamen en gebouwen of de geluidreductie van 'stille' verhardingsmaterialen. De berekeningen in het kader van dit akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd conform SRM-II.

- ***Correctie op de berekende geluidbelasting wegverkeerslawaai***

In artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is opgenomen dat in situaties langs wegen waarop de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt, de berekende geluidbelasting op de gevel met 5 dB mag worden gecorrigeerd als gevolg van de verwachting dat het verkeer in de toekomst minder lawaai zal produceren door verdere technische ontwikkelingen en aanscherping van keuringseisen. Voor wegen waarop voornoemde snelheid op 70 km/uur of hoger ligt, bedraagt de toe te passen correctie 2 dB. De resultaten zoals deze in hoofdstuk 4 zijn gepresenteerd zijn conform deze regeling met 2 dB gecorrigeerd.

3. AKOESTISCH MODEL

3.1. Railverkeerslawaai

De spoorgegevens van de spoorweg ten zuiden van Hoevelaken voor het jaar 2009 zijn afkomstig uit ASWIN v2009 (Akoestisch Spoorboekje voor WINdows) Planjaar 2007 (v2009). Het betreffen hier o.a. gegevens over het aantal bakken en de rijsnelheid van het materieel voor de dag-, avond- en nachtperiode. De ASWIN-spoorgegevens worden door ProRail ter beschikking gesteld en zijn de enige gegevens waarmee railverkeerslawaaiberekeningen mogen worden uitgevoerd. De spoorgegevens zijn weergegeven in bijlage 1.

Omdat de veranderingen die optreden op het spoor ten gevolge van de ingebruikname van het station Hoevelaken niet in Aswin zijn opgenomen, zijn door ProRail specifieke gegevens aangeleverd voor de situatie na ingebruikname van het station Hoevelaken. Deze ProRail prognose betreft alleen gegevens over het toekomstige aantal bakken. Op de Valleilijn zal gebruik worden gemaakt van nieuw materieel: het Protos-materieel (zie figuur 2). Voor dit akoestisch onderzoek is het Protos-materieel ingedeeld in categorie 3: het (elektrisch) schijfgeremd rijtuigenmaterieel. Hieronder vallen onder andere het SGM-materieel, de Sprinter en de Utrechtse sneltram. De snelheid van dit materieel ter plaatse van het nieuwe station Hoevelaken bedraagt in het akoestisch model 40 km/uur. Zowel qua optrekken als afremmen is aangenomen (op basis van de situatie rond andere stations) dat de snelheid van dit materieel over een afstand van 100 tot 120 meter met 10 km/uur toe- of afneemt. In het akoestisch model van de situatie met het station Hoevelaken zijn geen wijzigingen doorgevoerd in de bovenbouwconstructie.

Figuur 2: *Protos-materieel in Valleilijn kleuren*

Een overzicht van het akoestisch model voor het railverkeerslawaai is weergegeven in bijlage 2 (2009) en bijlage 3 (2020). Er is sprake van hoogteverschillen in de vorm van het talud van de Stoutenburgerlaan over het spoor en de A1. Het standaard bodemtype in het akoestisch model is zacht, dat wil zeggen akoestisch absorberend. De in bijlage 2 en 3 aangegeven bodemgebieden zijn akoestisch reflecterend. De zichthoek in het akoestisch model bedraagt 180° onderverdeeld in sectorhoeken van 2°. Het maximum aantal reflecties waarmee is gerekend bedraagt 1.

3.2. Wegverkeerslawaai

Als basis voor de verkeersgegevens van de Stoutenburgerlaan is gebruik gemaakt van een, door de gemeente Nijkerk aangeleverde, mechanische verkeerstelling uit juli 2007. Op basis van gegevens over de jaargemiddelde intensiteit is de getelde zomer-etmaalintensiteit met 5% opgehoogd om te komen tot een gemiddelde jaar-intensiteit. De etmaalintensiteit voor het planjaar 2022 is berekend door de 2007-intensiteit met 1% per 5 jaar op te hogen. Deze relatief lage groei is gehanteerd, omdat in het gebied ten zuiden van het station in de toekomst geen ontwikkelingen plaatsvinden en omdat er op de Stoutenburgerlaan een geslotenverklaring geldt voor niet-bestemmingsverkeer. Ter hoogte van het station zal in 2022 op de Stoutenburgerlaan een maximumsnelheid van 30 km/uur van kracht worden.

In de toekomstprognose is ook rekening gehouden met extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling van het station. Hierbij is er vanuit gegaan dat het P+R-terrein (88 parkeerplaatsen) per dag 1x vol stroomt en 1x leegstroomt; in totaal dus 176 extra verkeersbewegingen. Het P+R-terrein wordt net ten noorden van het viaduct aangesloten op de Stoutenburgerlaan. Conform het Schetsontwerp Station Hoevelaken is ook rekening gehouden met extra verkeer van en naar het parkeerterrein voor halen en brengen net ten zuiden van het station. Aangenomen wordt dat dit parkeerterrein leidt tot circa 150 extra verkeersbewegingen (5 parkeerplaatsen gedurende 16 uren in 2 richtingen = 150 verkeersbewegingen). Ten aanzien van alle extra verkeersbewegingen is aangenomen dat 80% georiënteerd is op het noorden en 20% op het zuiden.

In tabel 1 zijn de verkeersgegevens verkort weergegeven. Een overzicht van de verkeersgegevens zoals deze in het akoestisch model zijn opgenomen is weergegeven in bijlage 4.

Tabel 1: *Verkeersgegevens akoestisch onderzoek*

	2011	2022
etmaalintensiteit (motorvoertuigen)	2.880	3.200
daguurpercentage (%)	6,7	
verdeling verkeer daguur (%)*	91,0/4,5/4,5	
avonduurpercentage (%)	3,5	
verdeling verkeer avonduur (%)*	90,0/5,0/5,0	
nachtuurpercentage (%)	0,7	
verdeling verkeer nachtuur (%)*	99,0/0,5/0,5	
snelheid (km/uur)	60	30 / 60
verhardingstype	DAB 0/16	

* licht, middelzwaar en zwaar verkeer

Een overzicht van het akoestisch model voor het wegverkeerslawaai is weergegeven in bijlage 5 (2011) en bijlage 6 (2022). Het plangebied is overwegend vlak, alle gebouwen en wegen alsmede de A1 zijn gelegen op het maaiveld. Het Stoutenburgerlaan-viaduct ter plaatse van het nieuwe station heeft een hoogte van 7,0 meter ten opzichte van het maaiveld. Ten zuiden van het station is een keerlus in de Stoutenburgerlaan ingebracht. Deze wijziging geldt uiteraard alleen voor het model 2022. Het standaard bodemtype in het akoestisch model is zacht, dat wil zeggen akoestisch absorberend. De in bijlage 5 en 6 aangegeven bodemgebieden zijn akoestisch reflecterend. De zichthoek in het akoestisch model bedraagt 180° onderverdeeld in sectorhoeken van 2°. Het maximum aantal reflecties waarmee is gerekend bedraagt 1.

4. RESULTATEN

4.1. Railverkeerslawaai

In tabel 2 zijn de resultaten verkort weergegeven vanwege het railverkeer op de Valleilijn. Hierbij zijn de resultaten exclusief mogelijke maatregelen gepresenteerd. In de tabel is alleen de zwaarst belaste gevel per woning weergegeven. Voor een overzicht van alle berekende waarden wordt verwezen naar bijlage 7 (1987 en 2009) en bijlage 8 (2022).

Tabel 2: *Geluidbelasting op de gevels vanwege Valleilijn*

	1987 (Laeq)	2009	2022	verschil
003 Stoutenburgerlaan 31	64,46	59,75	62,10	2
008 Stoutenburgerlaan 22	76,02	71,40	73,66	2
009 Stoutenburgerlaan 21	-	60,08	62,36	2
013 Stoutenburgerlaan 19	60,31	55,82	58,05	2
017 Stoutenburgerlaan 17a	56,87	51,96	53,42	2
024 Stoutenburgerlaan 16a	56,54	51,39	54,08	3
025 Stoutenburgerlaan 20	65,07	60,55	62,75	2
029 Koedijkerweg 32/34	62,77	58,20	60,38	2
033 Stoutenburgerlaan 17	56,07	51,12	53,02	2
037 Koedijkerweg 42	56,89	52,02	54,44	2

Uit tabel 2 blijkt dat er in één geval sprake is van een wijziging van een spoorweg in de zin van de Wet geluidhinder omdat er sprake is van een toename van 1 dB of meer en L_{den} 63 dB wordt overschreden, dit geldt voor de Stoutenburgerlaan 22.

In de overige gevallen is de belasting lager dan L_{den} 55 dB of bevindt zich tussen de L_{den} 55 dB en L_{den} 63 dB en neemt met minder dan 3 dB toe. In deze gevallen is er dus geen sprake van een wijziging van een spoorweg.

4.2. Wegverkeerslawaai

In tabel 3 zijn de resultaten verkort weergegeven vanwege het wegverkeer op de Stoutenburgerlaan. In de tabel is alleen de zwaarst belaste gevel per woning weergegeven. Voor een overzicht van alle berekende waarden wordt verwezen naar bijlage 9 (2011) en bijlage 10 (2022).

Voor het planjaar 2022 geldt dat een deel van de Stoutenburgerlaan ter hoogte van het station een maximumsnelheid van 30 km/uur krijgt. Formeel beschikt dit deel van de weg niet meer over een geluidszone en hoeft dan ook niet meer bij de berekening te worden betrokken. Dit leidt tot een ietwat vreemde situatie omdat

het centrale deel van de weg niet meer wordt meegenomen in de berekening. Om deze reden is in tabel 3 onderscheid gemaakt in twee situaties. Allereerst de formele berekening, waarin de huidige situatie is vergeleken met de toekomstige situatie, waarbij voor de toekomst alleen de 60 km/uur wegvakken zijn beschouwd. Daarnaast is de situatie opgenomen waarbij in de toekomstige situatie naast de 60 km/uur wegvakken ook het 30 km/uur deel is betrokken.

Tabel 3: *Geluidbelasting op de gevels vanwege Stoutenburgerlaan (L_{den} in dB)*

	2011	2022 (60km/h)	verschil	2022 (30+60 km/h)	verschil
002 Stoutenburgerlaan 31	52,39	52,26	-0,13	52,44	0,05
006 Stoutenburgerlaan 22	46,70	41,78	-4,92	44,70	-2,00
010 Stoutenburgerlaan 21	46,94	45,44	-1,50	46,39	-0,55
014 Stoutenburgerlaan 19	48,88	48,75	-0,13	48,88	0,00
018 Stoutenburgerlaan 17a	52,95	53,12	0,17	53,13	0,18
021 Stoutenburgerlaan 16a	51,26	51,22	-0,04	51,28	0,02

Uit tabel 3 blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder in het kader van wegverkeerslawaai. In de formele berekening is er op één punt na een afname te zien op de rekenpunten. Als het 30 km/uur deel bij de berekening wordt betrokken dan blijkt dat de verschillen beperkt zijn. Ook dan is er geen sprake van een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer.

4.3. Vervolg

- ***Wegverkeerslawaai***

Voor zover het wegverkeerslawaai betreft, is er ten gevolge van de ontwikkeling van station Hoevelaken en de ingebruikname van de Valleilijn geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

- ***Railverkeerslawaai***

Voor het spoorweglawaai is er wel sprake van een wijziging aan een spoorweg. Een aantal woningen heeft een geluidsbelasting tussen 55 en 63 dB, maar de toename is minder dan 3 dB, dus is hier geen sprake van een wijziging aan de spoorweg. Voor één woning is er wel sprake van een wijziging van de spoorweg omdat de toekomstige geluidbelasting de L_{den} 63 dB overschrijdt en er sprake is van een toename van 1 dB of meer.

- ***Doelmatigheid***

De vervolgstap is om maatregelen te treffen waardoor de reconstructiesituatie voorkomen kan worden. De wet- en regelgeving hiervoor is opgenomen in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Op basis van het doelmatigheidscriterium (DMC) kan bepaald worden welke maatregelen doelmatig zijn.

Per woning worden reductiepunten toegekend en per maatregel maatregelpunten. Als de maatregelen de reconstructiesituatie teniet doen en het aantal maatregelpunten het aantal reductiepunten niet overschrijdt, is er sprake van een doelmatige maatregel.

In dit geval is er één woning die zich in een reconstructiesituatie bevindt. Deze woning heeft in de toekomstige situatie een geluidsbelasting van L_{den} 74. Bij een waarde van L_{den} 74 dB worden 8.600 reductiepunten toegekend. Voor deze situatie dient de doelmatigheid bepaald te worden op basis van deze 8.600 reductiepunten. Mogelijke maatregelen zijn in deze situatie het aanbrengen van raildempers of het realiseren van een afschermende voorziening. Voor het aanbrengen van raildempers geldt dat er 46 maatregelpunten per meter enkelspoor toegekend worden. Dit betekent dat er over een lengte van 93 meter (dubbelspoor) raildempers kunnen worden aangebracht. Voor een 2 meter hoog geluidsscherm (ten opzichte van hoogte spoor) worden 112 maatregelpunten per strekkende meter toegekend. Dit betekent dat maximaal een 76 meter lang geluidsscherm kan worden gerealiseerd. Opgemerkt wordt dat de reductie van een geluidsscherm los van het voorgaande minstens 5 dB moet zijn om als doelmatig te kunnen worden aangemerkt. De effecten van beide maatregelen zijn weergegeven in tabel 4. Een overzicht van de akoestische modellen zijn opgenomen in bijlage 2.

Tabel 4: *Resultaten spoorweglawaai met maatregelen (L_{den})*

	2009	2022 raildempers	verschil	2022 met scherm	verschil
008 Stoutenburgerlaan 22	71,40	70,98	0	67,73	-4

Uit tabel 4 blijkt dat zowel raildempers als een scherm doelmatig zijn (de toename wordt (afgerond) teniet gedaan). De reductie ten gevolge van het scherm is meer dan 5 dB op Stoutenburgerlaan 22, wat echter alleen op de begane grond het geval is.

- ***Conclusie***

Het aanbrengen van 93 meter raildempers en een 2 meter hoog en 76 meter lang geluidsscherm zijn doelmatige oplossingen volgens de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Voor de raildempers geldt echter dat de waarde op de gevel nog 71 dB bedraagt en dat deze waarde de beleidsmatige grens van 70 dB overschrijdt. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat de effecten op de geluidsbelasting op de gevel als gevolg van het scherm positiever zijn. Om deze reden gaat de voorkeur uit naar het realiseren van een 2 meter hoog scherm. Wel moet nog worden afgewogen of deze maatregel op verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige of landschappelijke bezwaren stuit. Tevens moet een saneringswaarde van 68 dB door VROM worden vastgesteld.

Bijlagen

Bijlage 1: S*poorgegevens*

peiljaar	R1987 (v 04/08)	kilometer begin	**47000**	versie	**1**
traject	**300**	kilometer eind	**60800**	zone	**400**
kilometerstand	**49000**	aantal sporen	**2**	spoor	**S**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	21.20	20.00	3.50	129.00	130.00	1.00	1.00	1.00
Cat. 2	14.00	9.50	2.00	129.00	130.00	1.00	1.00	1.00
Cat. 3	0.20	0.00	0.20	129.00	130.00	1.00	0.00	1.00
Cat. 4	22.20	38.70	30.20	80.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode **2 voegloos spoor met houten dwarsligger (of zigzag) en ballastbed**

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	**47000**	versie	**1**
traject	**300**	kilometer eind	**60800**	zone	**400**
kilometerstand	**49000**	aantal sporen	**2**	spoor	**S**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	13.49	10.10	4.31	124.00	126.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 2	20.50	18.08	3.30	128.00	129.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	9.06	11.57	13.35	81.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.21	0.10	0.20	81.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.23	0.45	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	26.49	21.30	3.99	128.00	129.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Hbron	Invoertype	bb	m
300 A 30	300 A 50041 50822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 22	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 18	300 A 51900 53822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 14	300 B 50041 50822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_B 12	300_B_50822_51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 01	300 B 51900 53822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 04	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 20	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 31	300 A 50041 50822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_A 32	300_A_50041_50822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 28	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 29	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 25	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 24	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_A 27	300_A_50822_51900	0,30	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 15	300 B 50041 50822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 16	300 B 50041 50822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 06	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 07	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_B 08	300_B_50822_51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 05	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 03	300 B 50822 51900	0,30	0,00	Relatief	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 26	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 19	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_A 21	300_A_50822_51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 23	300 A 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 13	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 09	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 B 10	300 B 50822 51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_B 11	300_B_50822_51900	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300 A 17	300 A 51900 53822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen
300_B 02	300_B_51900_53822	0,30	0,50	Eigen waarde	0,20	Intensiteit	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Voegloze spoorstaaf met of zonder voegloze wissels en kruisingen

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Aantal(D) Cat.1	FStop(D) Cat.1	Aantal(A) Cat.1	FStop(A) Cat.1	Aantal(N) Cat.1	FStop(N) Cat.1
300 A 30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 22	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 18	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_B 12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 01	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 04	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 31	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_A 32	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 28	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 29	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 25	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 24	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_A 27	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 15	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 16	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 06	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 07	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_B 08	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 03	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 26	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 19	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_A 21	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 23	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 13	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 09	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_B 11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 17	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_B 02	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.1	FStop(P4)	Cat.1	Vdoor	Cat.1	Vstop	Cat.1	Corr.	Cat.1	Aantal(D)	Cat.2	FStop(D)	Cat.2	Aantal(A)	Cat.2	FStop(A)	Cat.2	Aantal(N)	Cat.2	FStop(N)	Cat.2
300 A 30	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 22	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 18	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 14	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_B 12	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 01	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 04	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 20	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 31	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_A 32	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 28	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 29	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 25	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 24	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_A 27	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 15	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 16	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 06	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 07	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_B 08	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 05	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 03	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 26	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 19	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_A 21	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 23	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 13	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 09	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 B 10	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_B 11	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300 A 17	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	
300_B 02	0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00	

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.2	FStop(P4)	Cat.2	Vdoor	Cat.2	Vstop	Cat.2	Corr.	Cat.2	Aantal(D)	Cat.3	FStop(D)	Cat.3	Aantal(A)	Cat.3	FStop(A)	Cat.3	Aantal(N)	Cat.3	FStop(N)	Cat.3
300 A 30		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 22		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 18		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 14		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_B 12		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00
300 B 01		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 04		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 20		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 31		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_A 32		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00
300 A 28		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 29		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 25		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 24		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_A 27		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00
300 B 15		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 16		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 06		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 07		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_B 08		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00
300 B 05		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 03		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 26		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 A 19		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_A 21		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00
300 A 23		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 13		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 09		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300 B 10		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_B 11		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00
300 A 17		0.00		0.00		130		0		0.00		12.70		0.00		12.00		0.00		4.30		0.00
300_B 02		0,00		0,00		130		0		0,00		12,70		0,00		12,00		0,00		4,30		0,00

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.3	FStop(P4)	Cat.3	Vdoor	Cat.3	Vstop	Cat.3	Corr.	Cat.3	Aantal(D)	Cat.4	FStop(D)	Cat.4	Aantal(A)	Cat.4	FStop(A)	Cat.4	Aantal(N)	Cat.4	FStop(N)	Cat.4
300 A 30		0.00		0.00		0		-90		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 22		0.00		0.00		0		-80		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 18		0.00		0.00		0		80		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 14		0.00		0.00		0		90		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_B 12		0,00		0,00		0		80		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00
300 B 01		0.00		0.00		0		-90		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 04		0.00		0.00		0		-40		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 20		0.00		0.00		0		40		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 31		0.00		0.00		0		-90		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_A 32		0,00		0,00		0		-90		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00
300 A 28		0.00		0.00		0		-70		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 29		0.00		0.00		0		-60		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 25		0.00		0.00		0		-50		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 24		0.00		0.00		0		-40		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_A 27		0,00		0,00		0		40		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00
300 B 15		0.00		0.00		0		90		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 16		0.00		0.00		0		130		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 06		0.00		0.00		0		70		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 07		0.00		0.00		0		60		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_B 08		0,00		0,00		0		50		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00
300 B 05		0.00		0.00		0		40		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 03		0.00		0.00		0		40		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 26		0.00		0.00		0		50		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 A 19		0.00		0.00		0		130		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_A 21		0,00		0,00		0		60		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00
300 A 23		0.00		0.00		0		70		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 13		0.00		0.00		0		-50		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 09		0.00		0.00		0		-60		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300 B 10		0.00		0.00		0		-70		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_B 11		0,00		0,00		0		-80		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00
300 A 17		0.00		0.00		0		90		0.00		15.40		0.00		16.80		0.00		10.50		0.00
300_B 02		0,00		0,00		0		-90		0,00		15,40		0,00		16,80		0,00		10,50		0,00

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.4	FStop(P4)	Cat.4	Vdoor	Cat.4	Vstop	Cat.4	Corr.	Cat.4	Aantal(D)	Cat.5	FStop(D)	Cat.5	Aantal(A)	Cat.5	FStop(A)	Cat.5	Aantal(N)	Cat.5	FStop(N)	Cat.5
300 A 30	0,00		0,00		87		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 22	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 18	0,00		0,00		93		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 14	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 12	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 01	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 04	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 20	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 31	0,00		0,00		87		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 32	0,00		0,00		87		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 28	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 29	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 25	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 24	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 27	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 15	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 16	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 06	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 07	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 08	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 05	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 03	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 26	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 19	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 21	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 23	0,00		0,00		90		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 13	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 09	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 10	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 11	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 17	0,00		0,00		93		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 02	0,00		0,00		100		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.5	FStop(P4)	Cat.5	Vdoor	Cat.5	Vstop	Cat.5	Corr.	Cat.5	Aantal(D)	Cat.6	FStop(D)	Cat.6	Aantal(A)	Cat.6	FStop(A)	Cat.6	Aantal(N)	Cat.6	FStop(N)	Cat.6
300 A 30	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 22	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 18	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 14	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 12	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 01	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 04	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 20	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 31	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 32	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 28	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 29	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 25	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 24	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 27	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 15	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 16	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 06	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 07	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 08	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 05	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 03	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 26	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 19	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 21	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 23	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 13	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 09	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 10	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 11	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 17	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 02	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.6	FStop(P4)	Cat.6	Vdoor	Cat.6	Vstop	Cat.6	Corr.	Cat.6	Aantal(D)	Cat.7	FStop(D)	Cat.7	Aantal(A)	Cat.7	FStop(A)	Cat.7	Aantal(N)	Cat.7	FStop(N)	Cat.7
300 A 30	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 22	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 18	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 14	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 12	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 01	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 04	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 20	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 31	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 32	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 28	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 29	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 25	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 24	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 27	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 15	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 16	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 06	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 07	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 08	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 05	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 03	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 26	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 19	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_A 21	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 23	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 13	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 09	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 10	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 11	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 17	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300_B 02	0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.7	FStop(P4)	Cat.7	Vdoor	Cat.7	Vstop	Cat.7	Corr.	Cat.7	Aantal(D)	Cat.8	FStop(D)	Cat.8	Aantal(A)	Cat.8	FStop(A)	Cat.8	Aantal(N)	Cat.8	FStop(N)	Cat.8
300 A 30		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 22		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 18		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 14		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_B 12		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00
300 B 01		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 04		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 20		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 31		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_A 32		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00
300 A 28		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 29		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 25		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 24		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_A 27		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00
300 B 15		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 16		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 06		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 07		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_B 08		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00
300 B 05		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 03		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 26		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 A 19		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_A 21		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00
300 A 23		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 13		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 09		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300 B 10		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_B 11		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00
300 A 17		0.00		0.00		0		0		0.00		17.50		0.00		16.00		0.00		5.70		0.00
300_B 02		0,00		0,00		0		0		0,00		17,50		0,00		16,00		0,00		5,70		0,00

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.8	FStop(P4)	Cat.8	Vdoor	Cat.8	Vstop	Cat.8	Corr.	Cat.8	Aantal(D)	Cat.9/1	FStop(D)	Cat.9/1	Aantal(A)	Cat.9/1	FStop(A)	Cat.9/1	Aantal(N)	Cat.9/1
300 A 30		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 22		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 18		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 14		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_B 12		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 01		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 04		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 20		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 31		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_A 32		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 28		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 29		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 25		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 24		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_A 27		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 15		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 16		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 06		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 07		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_B 08		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 05		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 03		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 26		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 19		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_A 21		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 23		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 13		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 09		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 B 10		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_B 11		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300 A 17		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
300_B 02		0,00		0,00		130		0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	FStop(N)	Cat.9/1	Aantal(P4)	Cat.9/1	FStop(P4)	Cat.9/1	Vdoor	Cat.9/1	Vstop	Cat.9/1	Corr.	Cat.9/1	Aantal(D)	Cat.9/2	Aantal(A)	Cat.9/2	Aantal(N)	Cat.9/2
300 A 30	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 22	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 18	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 14	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 12	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 01	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 04	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 20	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 31	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_A 32	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 28	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 29	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 25	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 24	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_A 27	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 15	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 16	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 06	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 07	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 08	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 05	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 03	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 26	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 19	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_A 21	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 23	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 13	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 09	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 10	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 11	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 17	0.00		0.00		0.00		0		0		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 02	0,00		0,00		0,00		0		0		0,00		0,00		0,00		0,00	

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Aantal(P4)	Cat.9/2	Aantal(D)	Cat.10	FStop(D)	Cat.10	Aantal(A)	Cat.10	FStop(A)	Cat.10	Aantal(N)	Cat.10	FStop(N)	Cat.10	Aantal(P4)	Cat.10	FStop(P4)	Cat.10	Vdoor	Cat.10
300 A 30		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 22		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 18		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 B 14		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300_B 12		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 B 01		0,00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300 B 04		0,00		0.00		0,00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0,00		0
300 A 20		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 31		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300_A 32		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 28		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0.00		0
300 A 29		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0.00		0
300 A 25		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0
300 A 24		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300_A 27		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 B 15		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300 B 16		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0
300 B 06		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 B 07		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300_B 08		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 B 05		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300 B 03		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0
300 A 26		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 19		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300_A 21		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 23		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300 B 13		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0.00		0,00		0
300 B 09		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 B 10		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300_B 11		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0
300 A 17		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0
300_B 02		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Vstop	Cat.10	Corr.	Cat.10	Aantal(D)	Cat.11	FStop(D)	Cat.11	Aantal(A)	Cat.11	FStop(A)	Cat.11	Aantal(N)	Cat.11	FStop(N)	Cat.11	Aantal(P4)	Cat.11	FStop(P4)	Cat.11
300 A 30	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 22	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 18	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 14	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 12	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 01	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 04	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 20	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 31	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_A 32	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 28	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 29	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 25	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 24	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_A 27	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 15	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 16	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 06	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 07	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 08	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 B 05	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 03	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 26	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 A 19	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_A 21	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 23	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 13	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 09	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300 B 10	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 11	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
300 A 17	0		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	
300_B 02	0		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Vdoor Cat.11	Vstop Cat.11	Corr. Cat.11	RRgebr	Lrtr;feit[1]	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]
300 A 30	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 22	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 18	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 14	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_B 12	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 01	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 04	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 20	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 31	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_A 32	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 28	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 29	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 25	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 24	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_A 27	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 15	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 16	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 06	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 07	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_B 08	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 05	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 03	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 26	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 19	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_A 21	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 23	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 13	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 09	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 B 10	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_B 11	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300 A 17	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11
300_B 02	0	0	0,00	False	19	18	17	16	15	14	13	12	11

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]
300 A 30	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 22	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 18	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 14	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_B 12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 01	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 04	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 20	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 31	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_A 32	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 28	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 29	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 25	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 24	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_A 27	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 15	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 16	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 06	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 07	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_B 08	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 05	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 03	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 26	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 19	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_A 21	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 23	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 13	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 09	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 B 10	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_B 11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300 A 17	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
300_B 02	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]
300 A 30	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 22	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 18	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 14	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_B 12	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 01	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 04	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 20	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 31	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_A 32	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 28	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 29	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 25	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 24	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_A 27	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 15	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 16	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 06	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 07	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_B 08	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 05	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 03	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 26	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 19	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_A 21	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 23	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 13	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 09	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 B 10	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_B 11	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300 A 17	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
300_B 02	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie	Li;brug,63	Li;brug,125	Li;brug,250	Li;brug,500	Li;brug,1k	Li;brug,2k
300 A 30	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 22	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 18	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 14	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300_B 12	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 01	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 B 04	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 20	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 31	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300_A 32	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 28	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 A 29	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 A 25	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 24	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_A 27	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 15	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 B 16	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 06	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 B 07	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_B 08	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 05	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 B 03	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 A 26	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 19	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_A 21	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 23	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300 B 13	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 09	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 B 10	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300_B 11	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
300 A 17	-12	-13	-14	-15	-16	False	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300_B 02	-12	-13	-14	-15	-16	False	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	Li;brug,4k	Li;brug,8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500
300 A 30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,17	89,99	105,34	112,14
300 A 22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,23	89,99	105,34	112,20
300 B 14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300_B 12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 A 20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,17	89,99	105,34	112,14
300_A 32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,17	89,99	105,34	112,14
300 A 28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300_A 27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 B 15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300_B 08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 A 26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300_A 21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 A 23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,20	89,99	105,34	112,17
300 B 13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 B 10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300_B 11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27
300 A 17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,23	89,99	105,34	112,20
300_B 02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77,29	89,99	105,34	112,27

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63
300 A 30	114.19	114.35	107.02	92.55	72.50	85.98	102.00	107.83	109.93	109.64	102.92	88.78	--
300 A 22	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 A 18	114.32	114.47	107.13	92.64	72.66	85.98	102.00	107.98	110.26	109.97	103.20	88.99	--
300 B 14	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300_B 12	114,48	114,62	107,27	92,74	72,84	85,98	102,00	108,15	110,66	110,38	103,53	89,23	--
300 B 01	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 04	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 A 20	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 A 31	114.19	114.35	107.02	92.55	72.50	85.98	102.00	107.83	109.93	109.64	102.92	88.78	--
300_A 32	114,19	114,35	107,02	92,55	72,50	85,98	102,00	107,83	109,93	109,64	102,92	88,78	--
300 A 28	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 A 29	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 A 25	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 A 24	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300_A 27	114,25	114,41	107,07	92,59	72,58	85,98	102,00	107,90	110,09	109,80	103,06	88,89	--
300 B 15	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 16	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 06	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 07	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300_B 08	114,48	114,62	107,27	92,74	72,84	85,98	102,00	108,15	110,66	110,38	103,53	89,23	--
300 B 05	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 03	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 A 26	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 A 19	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300_A 21	114,25	114,41	107,07	92,59	72,58	85,98	102,00	107,90	110,09	109,80	103,06	88,89	--
300 A 23	114.25	114.41	107.07	92.59	72.58	85.98	102.00	107.90	110.09	109.80	103.06	88.89	--
300 B 13	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 09	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300 B 10	114.48	114.62	107.27	92.74	72.84	85.98	102.00	108.15	110.66	110.38	103.53	89.23	--
300_B 11	114,48	114,62	107,27	92,74	72,84	85,98	102,00	108,15	110,66	110,38	103,53	89,23	--
300 A 17	114.32	114.47	107.13	92.64	72.66	85.98	102.00	107.98	110.26	109.97	103.20	88.99	--
300_B 02	114,48	114,62	107,27	92,74	72,84	85,98	102,00	108,15	110,66	110,38	103,53	89,23	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(D)1.0 125	LE(D)1.0 250	LE(D)1.0 500	LE(D)1.0 1k	LE(D)1.0 2k	LE(D)1.0 4k	LE(D)1.0 8k	LE(D)2.0 63	LE(D)2.0 125	LE(D)2.0 250	LE(D)2.0 500	LE(D)2.0 1k	LE(D)2.0 2k
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	LE(D)5.0 250	LE(D)5.0 500	LE(D)5.0 1k	LE(D)5.0 2k	LE(D)5.0 4k	LE(D)5.0 8k	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k
300 A 30	--	--	--	--	--	76.88	89,76	105.18	111.89	113.94	114.06	106.78	92.34
300 A 22	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 A 18	--	--	--	--	--	76.95	89.76	105.18	111.95	114.09	114.19	106.91	92.45
300 B 14	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300_B 12	--	--	--	--	--	77,02	89,76	105,18	112,03	114,27	114,37	107,07	92,56
300 B 01	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 04	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 A 20	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 A 31	--	--	--	--	--	76.88	89.76	105.18	111.89	113.94	114.06	106.78	92.34
300_A 32	--	--	--	--	--	76,88	89,76	105,18	111,89	113,94	114,06	106,78	92,34
300 A 28	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 A 29	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 A 25	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 A 24	--	--	--	--	--	76,92	89,76	105,18	111,92	114,01	114,12	106,85	92,39
300_A 27	--	--	--	--	--	76,92	89,76	105,18	111,92	114,01	114,12	106,85	92,39
300 B 15	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 16	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 06	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 07	--	--	--	--	--	77,02	89,76	105,18	112,03	114,27	114,37	107,07	92,56
300_B 08	--	--	--	--	--	77,02	89,76	105,18	112,03	114,27	114,37	107,07	92,56
300 B 05	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 03	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 A 26	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 A 19	--	--	--	--	--	76,92	89,76	105,18	111,92	114,01	114,12	106,85	92,39
300_A 21	--	--	--	--	--	76,92	89,76	105,18	111,92	114,01	114,12	106,85	92,39
300 A 23	--	--	--	--	--	76.92	89.76	105.18	111.92	114.01	114.12	106.85	92.39
300 B 13	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 09	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300 B 10	--	--	--	--	--	77.02	89.76	105.18	112.03	114.27	114.37	107.07	92.56
300_B 11	--	--	--	--	--	77,02	89,76	105,18	112,03	114,27	114,37	107,07	92,56
300 A 17	--	--	--	--	--	76.95	89.76	105.18	111.95	114.09	114.19	106.91	92.45
300_B 02	--	--	--	--	--	77,02	89,76	105,18	112,03	114,27	114,37	107,07	92,56

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500	LE(A)1.0 1k
300 A 30	72.40	85.98	102.10	107.78	109.89	109.53	102.91	88.82	--	--	--	--	--
300 A 22	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 A 18	72.57	85.98	102.10	107.95	110.26	109.90	103.22	89.05	--	--	--	--	--
300 B 14	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300_B 12	72,78	85,98	102,10	108,14	110,69	110,35	103,58	89,30	--	--	--	--	--
300 B 01	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 04	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 A 20	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 A 31	72.40	85.98	102.10	107.78	109.89	109.53	102.91	88.82	--	--	--	--	--
300_A 32	72,40	85,98	102,10	107,78	109,89	109,53	102,91	88,82	--	--	--	--	--
300 A 28	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 A 29	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 A 25	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 A 24	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300_A 27	72,49	85,98	102,10	107,87	110,07	109,71	103,06	88,94	--	--	--	--	--
300 B 15	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 16	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 06	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 07	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300_B 08	72,78	85,98	102,10	108,14	110,69	110,35	103,58	89,30	--	--	--	--	--
300 B 05	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 03	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 A 26	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 A 19	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300_A 21	72,49	85,98	102,10	107,87	110,07	109,71	103,06	88,94	--	--	--	--	--
300 A 23	72.49	85.98	102.10	107.87	110.07	109.71	103.06	88.94	--	--	--	--	--
300 B 13	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 09	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300 B 10	72.78	85.98	102.10	108.14	110.69	110.35	103.58	89.30	--	--	--	--	--
300_B 11	72,78	85,98	102,10	108,14	110,69	110,35	103,58	89,30	--	--	--	--	--
300 A 17	72.57	85.98	102.10	107.95	110.26	109.90	103.22	89.05	--	--	--	--	--
300_B 02	72,78	85,98	102,10	108,14	110,69	110,35	103,58	89,30	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500	LE(A)2.0 1k	LE(A)2.0 2k	LE(A)2.0 4k	LE(A)2.0 8k	LE(A)5.0 63	LE(A)5.0 125
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(A)5.0 250	LE(A)5.0 500	LE(A)5.0 1k	LE(A)5.0 2k	LE(A)5.0 4k	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500
300 A 30	--	72.84	85.96	101.64	107.97	110.04	110.00	102.94	88.64	69.04	82.97	99.36	104.62
300 A 22	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 A 18	--	72.94	85.96	101.64	108.07	110.26	110.21	103.14	88.78	69.28	82.97	99.36	104.84
300 B 14	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300_B 12	--	73,06	85,96	101,64	108,19	110,54	110,48	103,37	88,95	69,55	82,97	99,36	105,08
300 B 01	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 04	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 A 20	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 A 31	--	72.84	85.96	101.64	107.97	110.04	110.00	102.94	88.64	69.04	82.97	99.36	104.62
300_A 32	--	72,84	85,96	101,64	107,97	110,04	110,00	102,94	88,64	69,04	82,97	99,36	104,62
300 A 28	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 A 29	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 A 25	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 A 24	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300_A 27	--	72,89	85,96	101,64	108,02	110,15	110,10	103,04	88,71	69,16	82,97	99,36	104,73
300 B 15	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 16	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 06	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 07	--	73,06	85,96	101,64	108,19	110,54	110,48	103,37	88,95	69,55	82,97	99,36	105,08
300_B 08	--	73,06	85,96	101,64	108,19	110,54	110,48	103,37	88,95	69,55	82,97	99,36	105,08
300 B 05	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 03	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 A 26	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 A 19	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300_A 21	--	72,89	85,96	101,64	108,02	110,15	110,10	103,04	88,71	69,16	82,97	99,36	104,73
300 A 23	--	72.89	85.96	101.64	108.02	110.15	110.10	103.04	88.71	69.16	82.97	99.36	104.73
300 B 13	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 09	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300 B 10	--	73.06	85.96	101.64	108.19	110.54	110.48	103.37	88.95	69.55	82.97	99.36	105.08
300_B 11	--	73,06	85,96	101,64	108,19	110,54	110,48	103,37	88,95	69,55	82,97	99,36	105,08
300 A 17	--	72.94	85.96	101.64	108.07	110.26	110.21	103.14	88.78	69.28	82.97	99.36	104.84
300_B 02	--	73,06	85,96	101,64	108,19	110,54	110,48	103,37	88,95	69,55	82,97	99,36	105,08

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63
300 A 30	106,76	106,16	99.86	85,92	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	107,23	106,65	100,24	86,19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	107.76	107.23	100.68	86.49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	107,76	107,23	100.68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	106.76	106.16	99.86	85.92	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	106,76	106,16	99,86	85,92	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	107.76	107.23	100.68	86.49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	107,76	107,23	100.68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	107.76	107.23	100.68	86.49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	107,76	107,23	100.68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	106.99	106,40	100.05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	106,99	106,40	100,05	86,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	106.99	106.40	100.05	86.06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	107,76	107,23	100.68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	107.23	106.65	100.24	86.19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	107,76	107,23	100,68	86,49	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(N)5.0 4k	LE(N)5.0 8k	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k	LE(P4)0.0 8k	LE(P4)0.5 63	LE(P4)0.5 125	LE(P4)0.5 250	LE(P4)0.5 500	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(P4)0.5 8k	LE(P4)1.0 63	LE(P4)1.0 125	LE(P4)1.0 250	LE(P4)1.0 500	LE(P4)1.0 1k	LE(P4)1.0 2k	LE(P4)1.0 4k	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

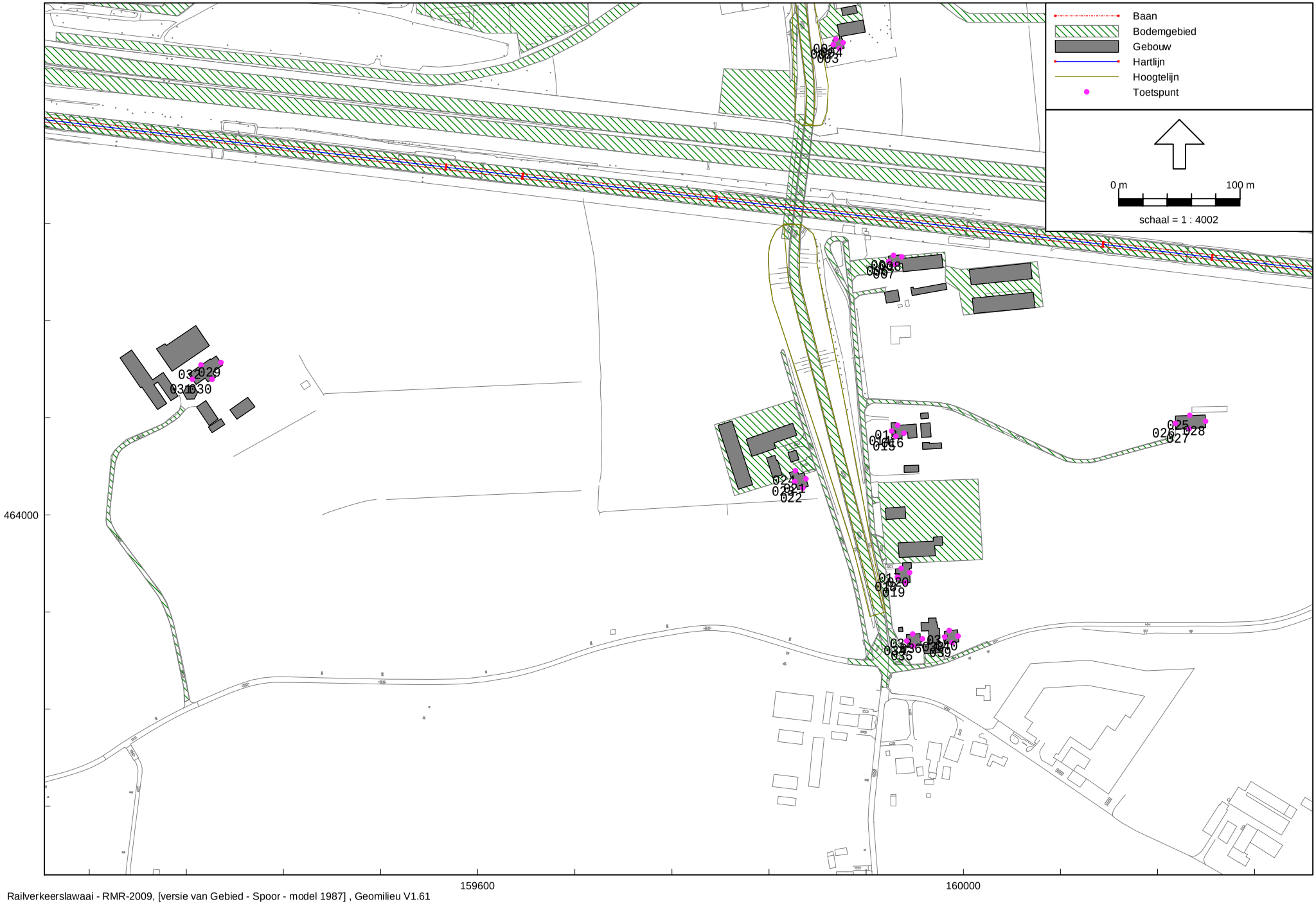
Naam	LE(P4)2.0 500	LE(P4)2.0 1k	LE(P4)2.0 2k	LE(P4)2.0 4k	LE(P4)2.0 8k	LE(P4)5.0 63	LE(P4)5.0 125	LE(P4)5.0 250	LE(P4)5.0 500	LE(P4)5.0 1k	LE(P4)5.0 2k	LE(P4)5.0 4k
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: model 2020 met scherm
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2009

Naam	LE(P4)5.0 8k	LE(P4)Br 63	LE(P4)Br 125	LE(P4)Br 250	LE(P4)Br 500	LE(P4)Br 1k	LE(P4)Br 2k	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
300 A 30	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 22	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 01	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 04	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 20	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 31	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 32	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 28	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 29	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 25	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 27	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 15	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 16	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 08	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 05	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 03	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 26	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_A 21	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 13	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 09	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 B 10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 11	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300 A 17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
300_B 02	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 2: *Overzicht akoestisch model railverkeerslawaai 1987 en 2009*

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model spoor 1987

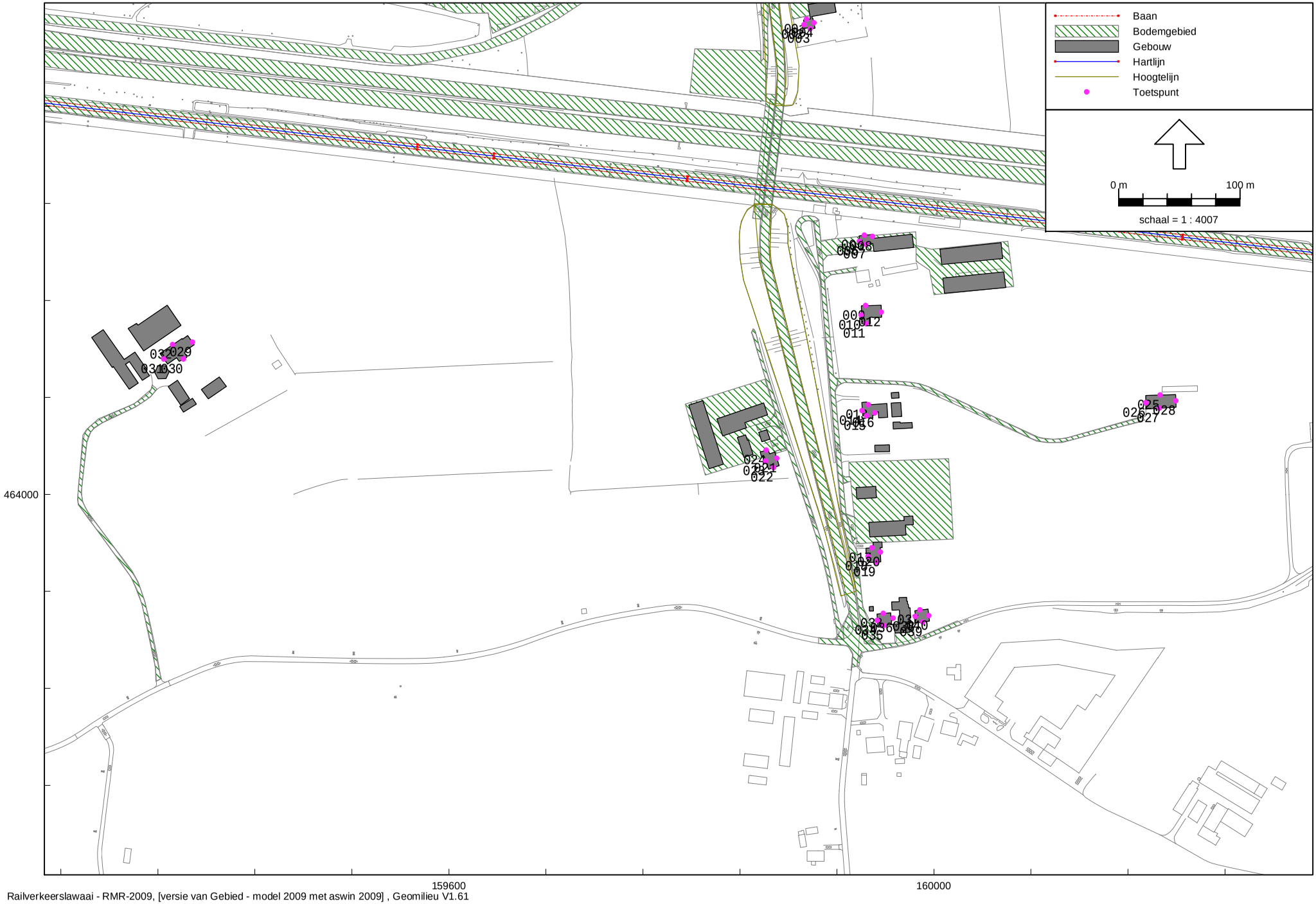


BVA Verkeersadviezen

Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - Spoor - model 1987] , Geomilieu V1.61

NKK-313

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model spoor 2009



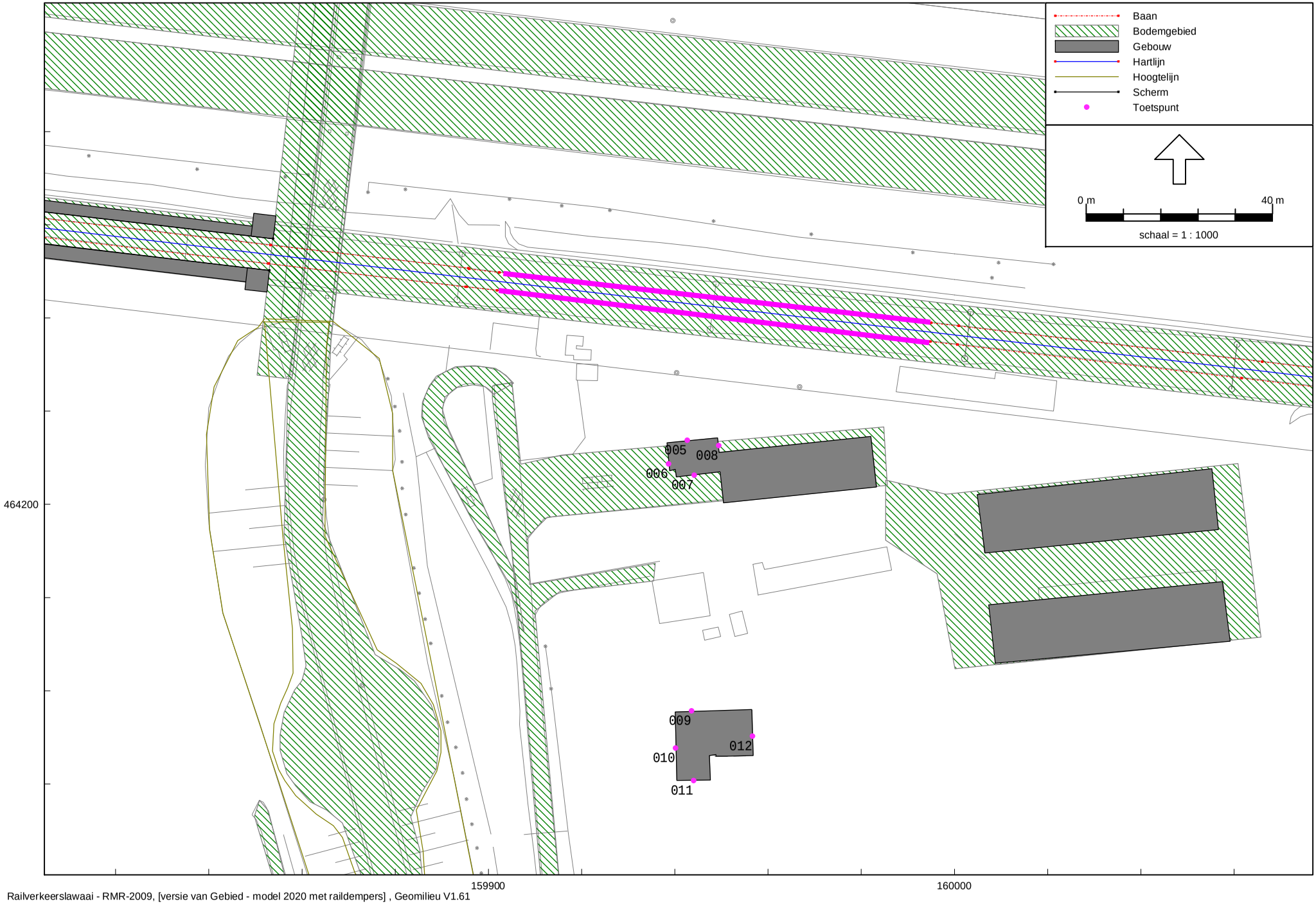
Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2009 met aswin 2009] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Bijlage 3: *Overzicht akoestisch model railverkeerslawaai 2020*

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model raildempers

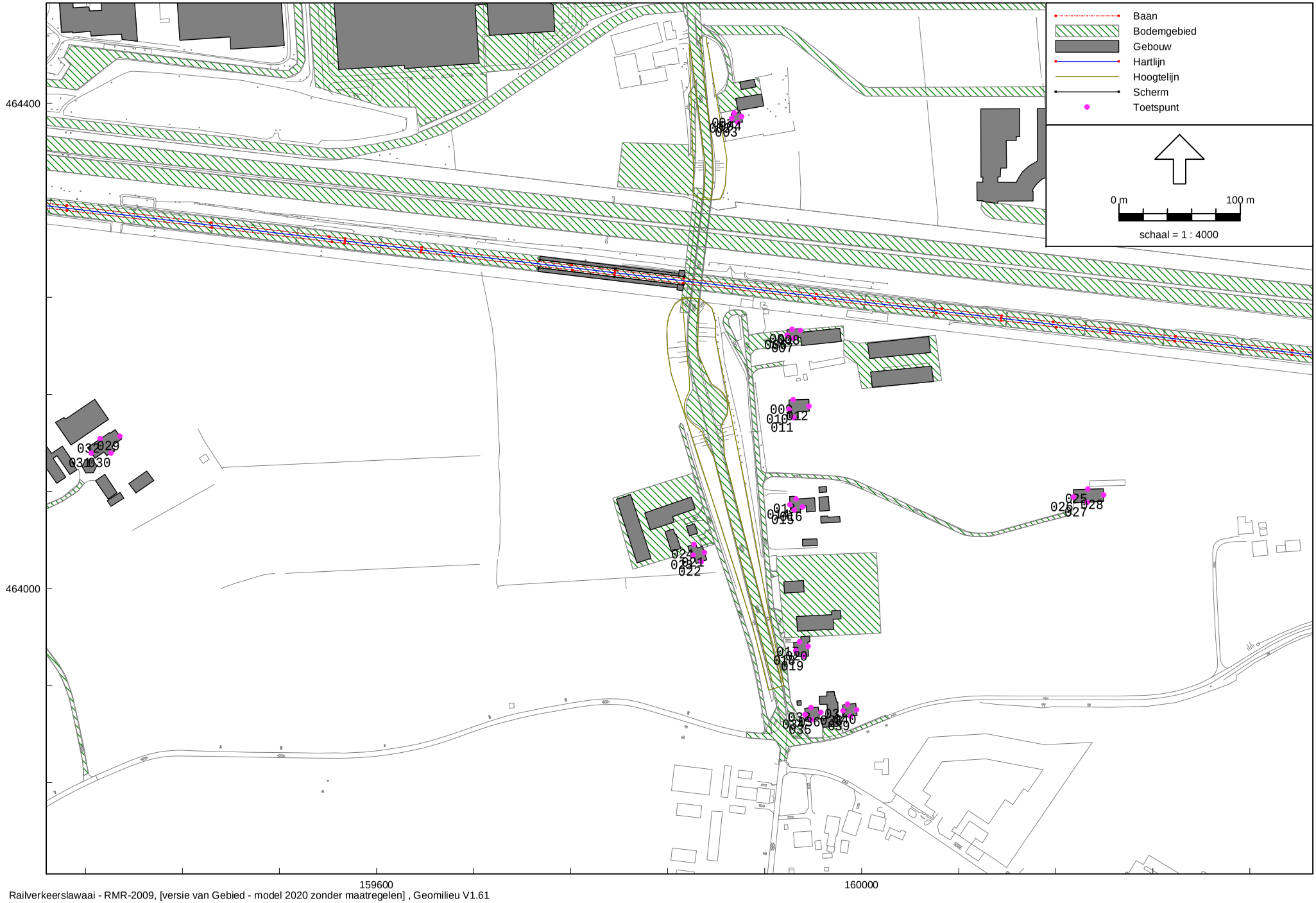


Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2020 met raildempers] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model 2020

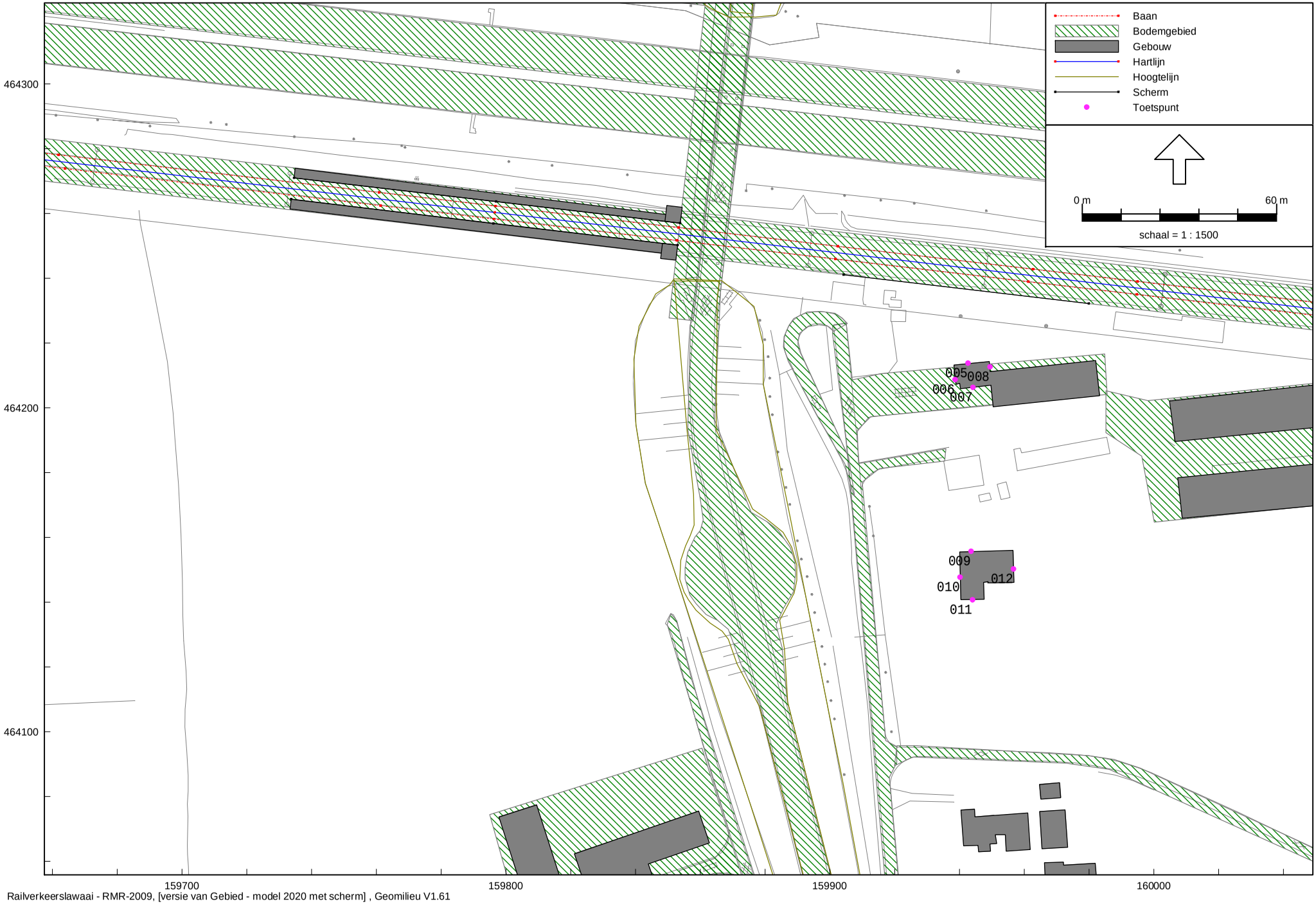


Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2020 zonder maatregelen] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model spoor 2020 met scherm 2,0 meter hoog, 76 meter lang

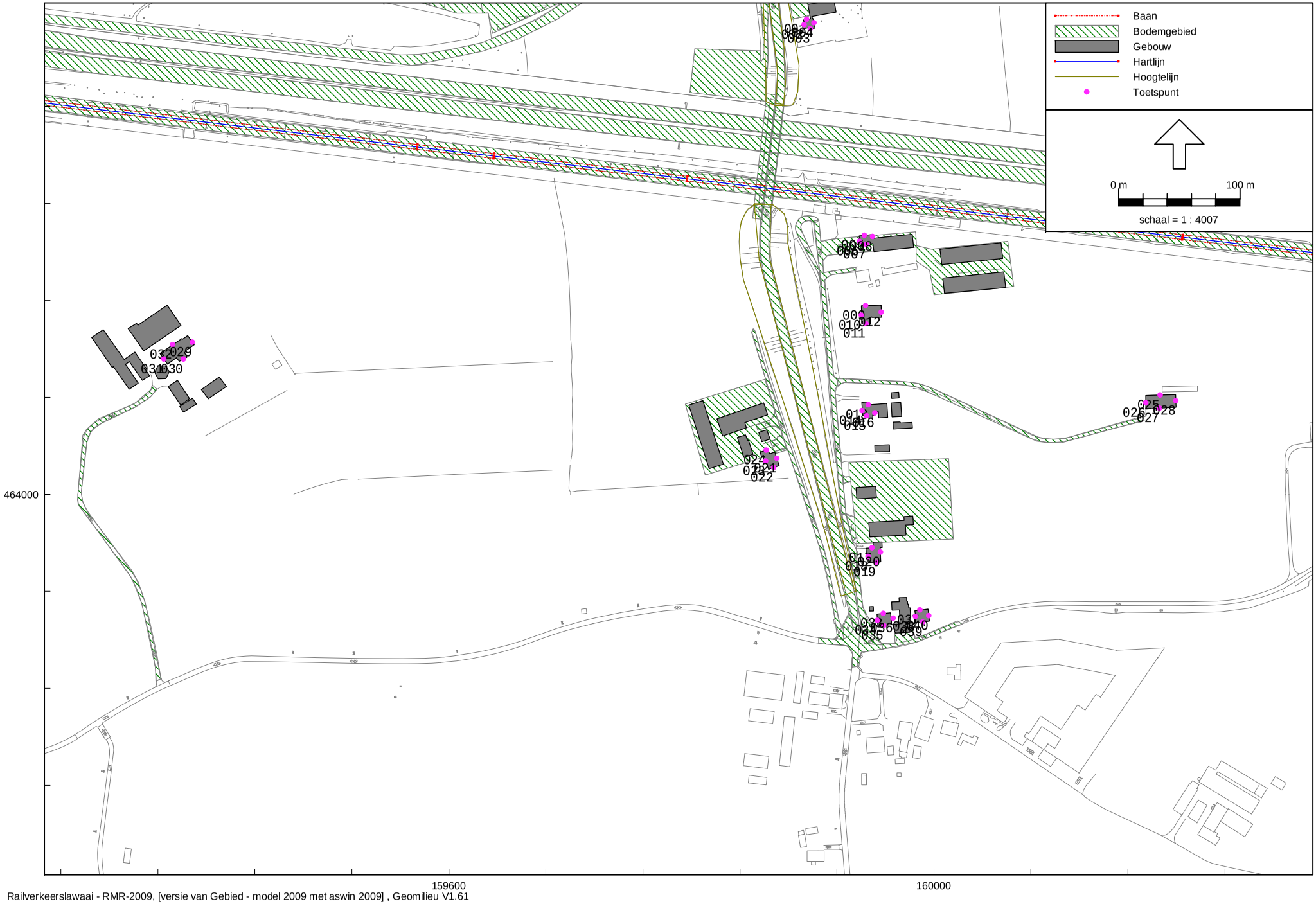


Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2020 met scherm] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model spoor 2009

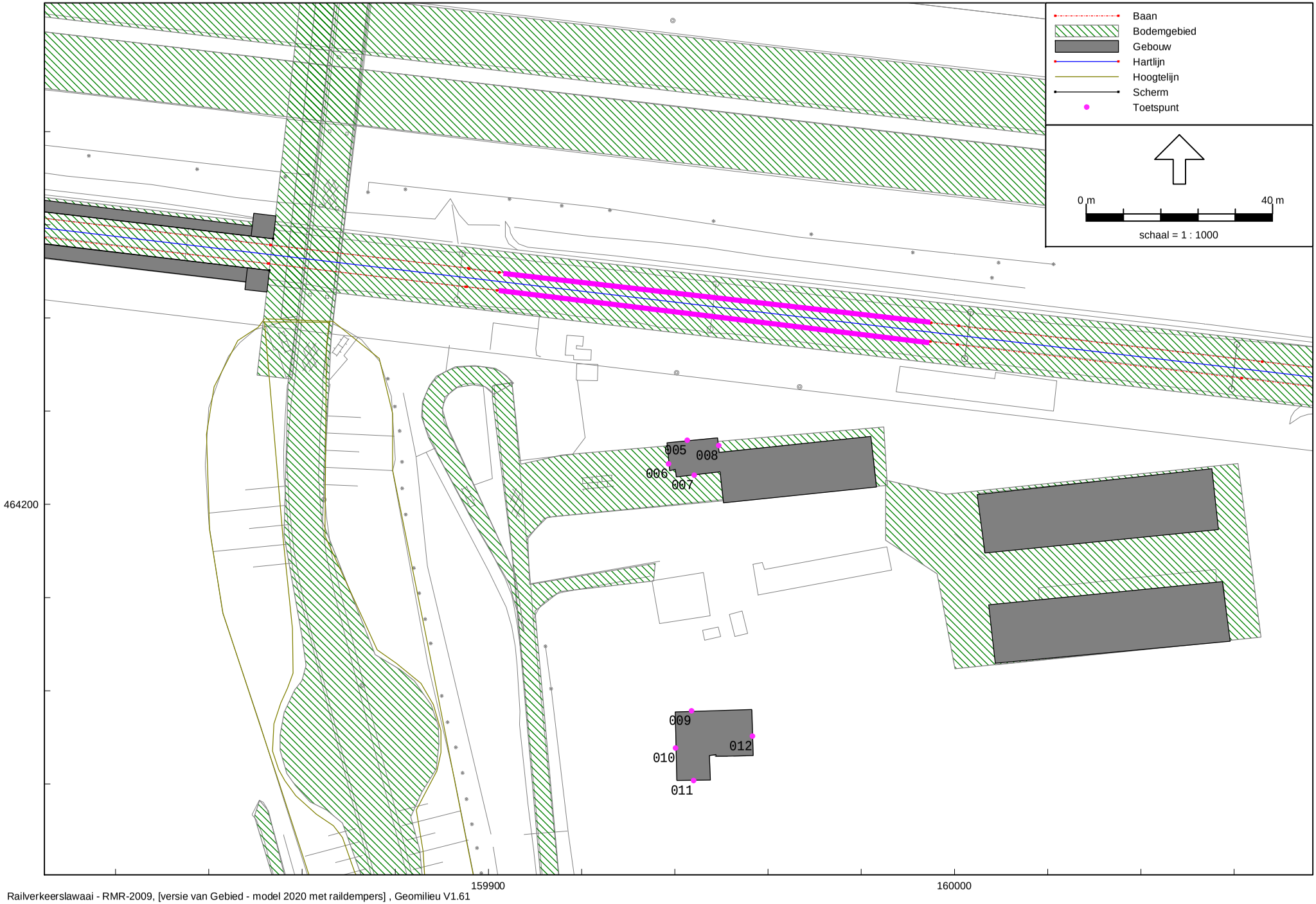


Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2009 met aswin 2009] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model raildempers

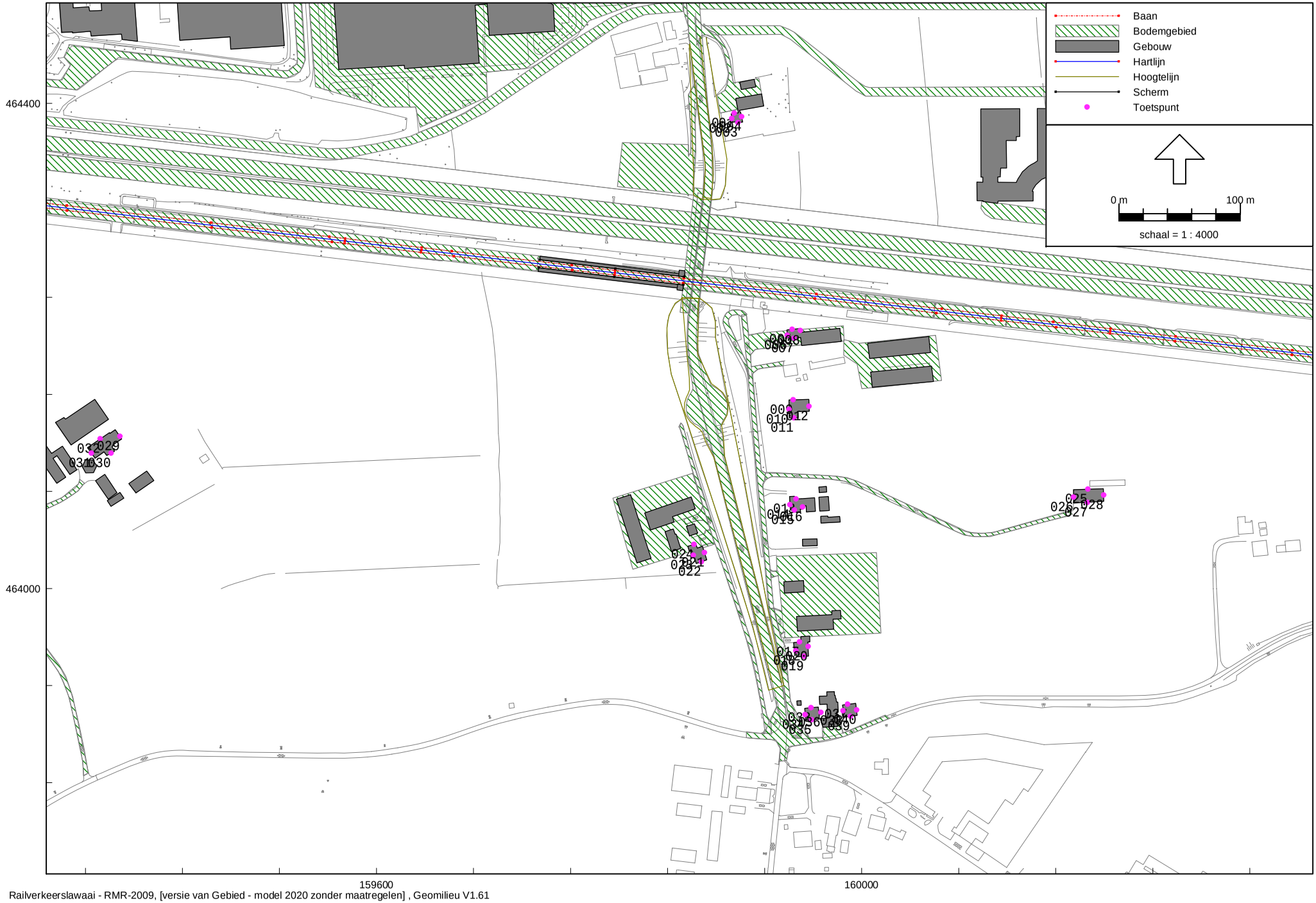


Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2020 met raildempers] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model 2020

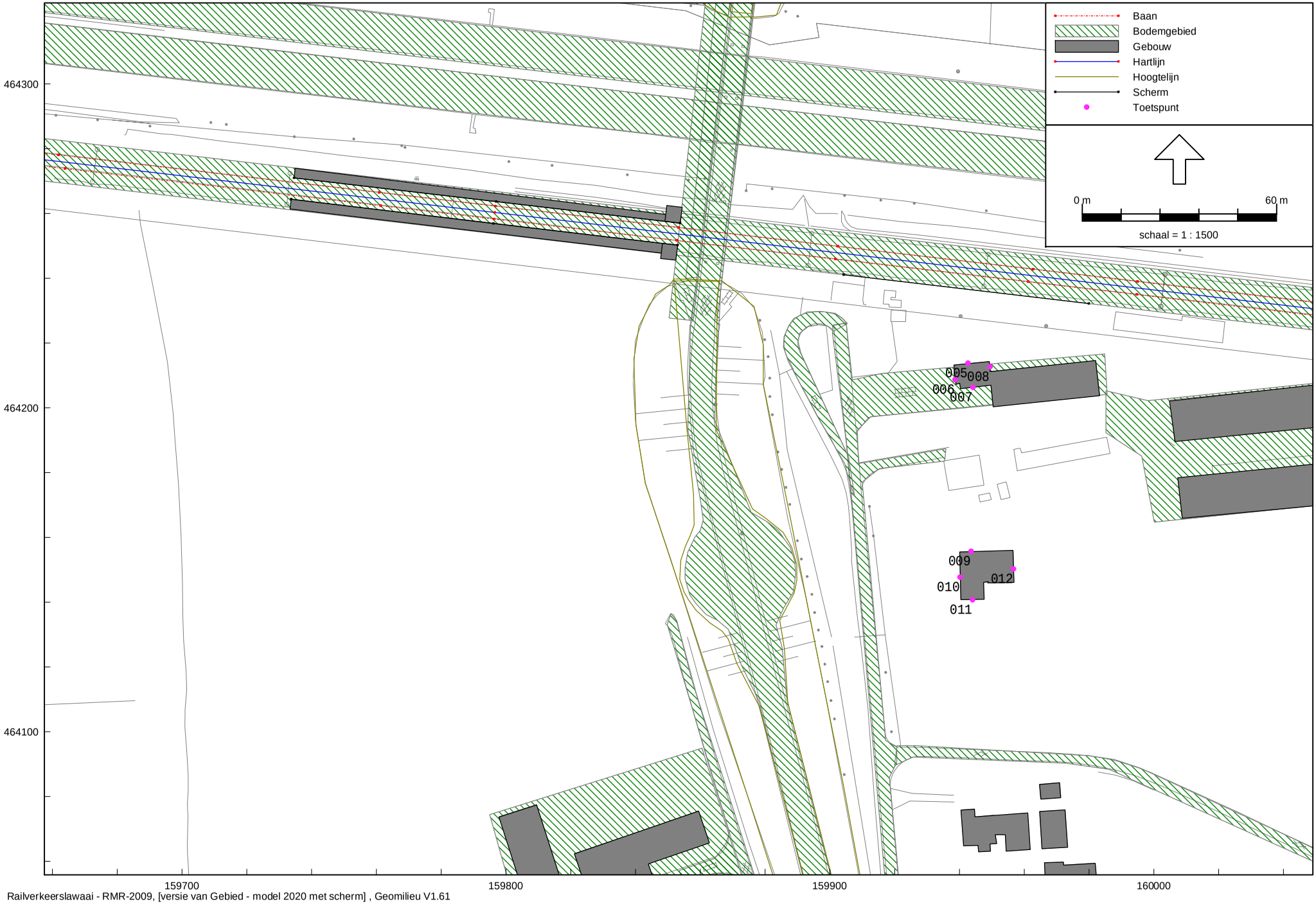


Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2020 zonder maatregelen] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Akoestisch onderzoek station Hoevelaken
Overzicht model spoor 2020 met scherm 2,0 meter hoog, 76 meter lang



Railverkeerslawaai - RMR-2009, [versie van Gebied - model 2020 met scherm] , Geomilieu V1.61

NKK-313

BVA Verkeersadviezen

Bijlage 4: *Verkeersgegevens wegverkeerslawaai 2011 en 2022*

Verkeersgegevens wegverkeerslawaai 2011

Model: model 2011
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

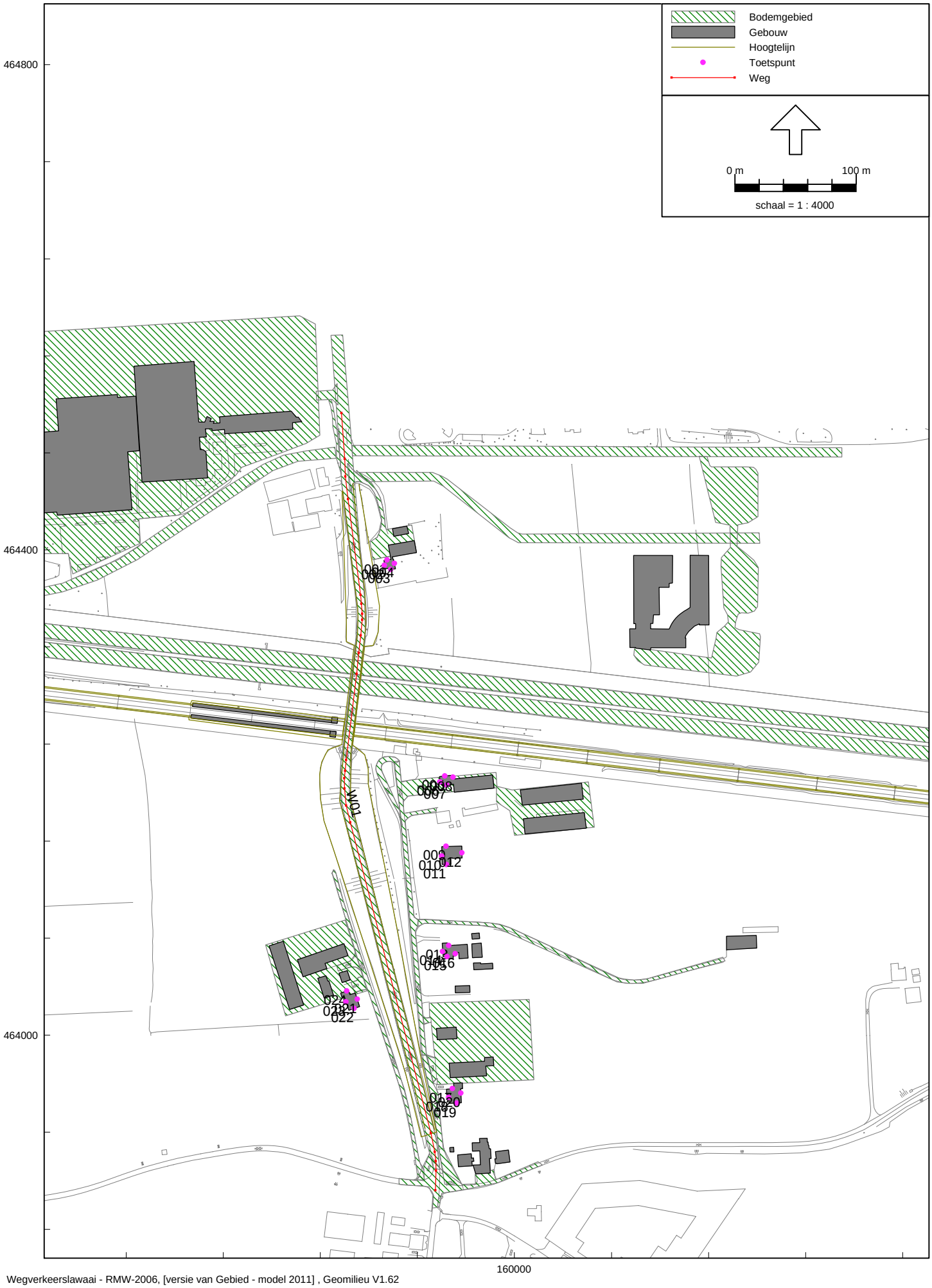
Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int.(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int.(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
W01	Stoutenburgerlaan	W0	60	60	60	2880,00	6,70	91,00	4,50	4,50	3,50	90,00	5,00	5,00	0,70	99,00	0,50	0,50

Verkeersgegevens wegverkeerslawaai 2022

Model: model 2020
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

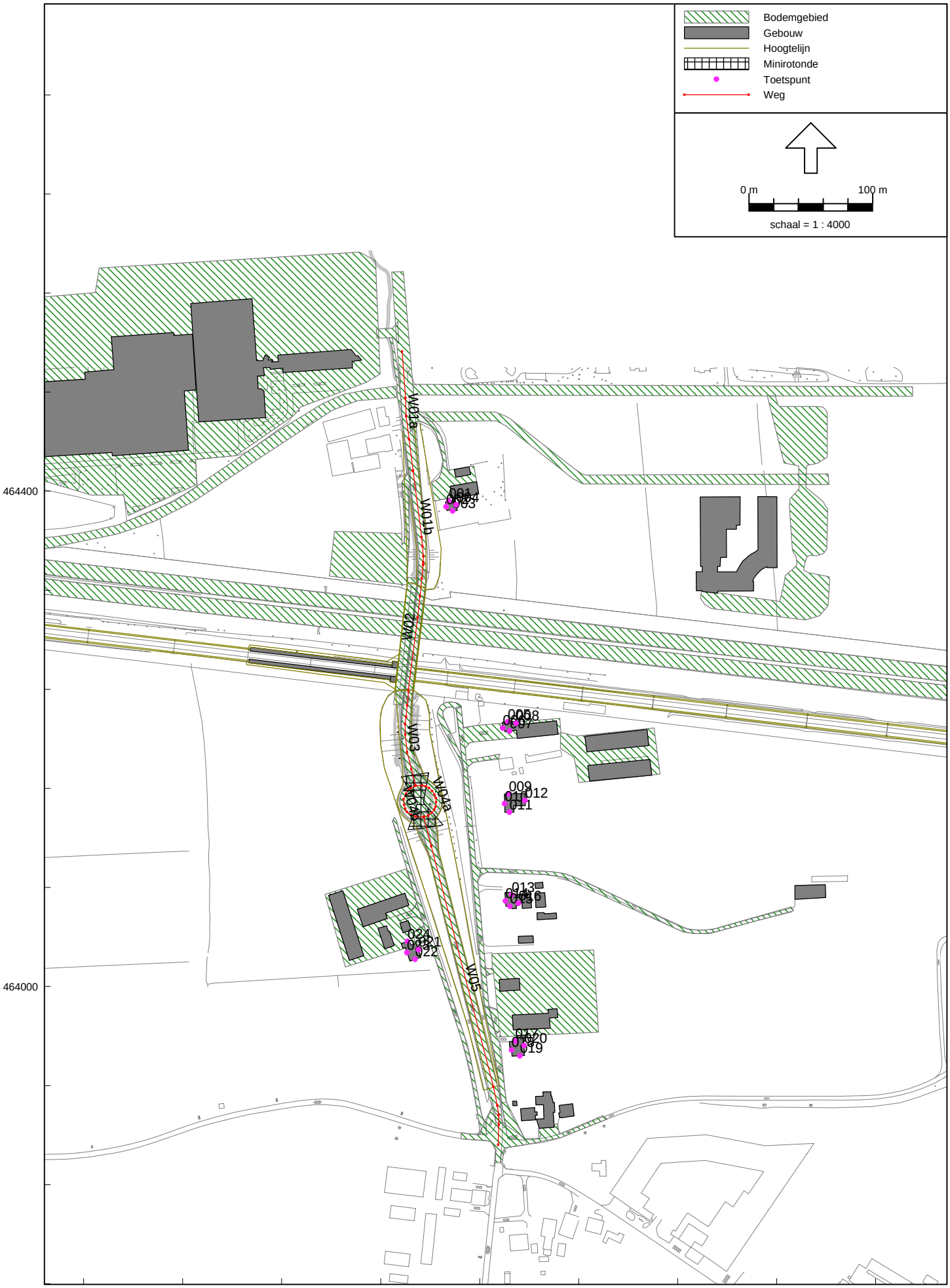
Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int.(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int.(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
W01a	Stoutenburgerlaan	W0	60	60	60	3200.00	6.70	91.00	4.50	4.50	3.50	90.00	5.00	5.00	0.70	99.00	0.50	0.50
W01b	Stoutenburgerlaan	W0	60	60	60	3135.00	6.70	91.00	4.50	4.50	3.50	90.00	5.00	5.00	0.70	99.00	0.50	0.50
W02	Stoutenburgerlaan	W0	30	30	30	3120.00	6.70	91.00	4.50	4.50	3.50	90.00	5.00	5.00	0.70	99.00	0.50	0.50
W03	Stoutenburgerlaan	W0	30	30	30	3000.00	6.70	91.00	4.50	4.50	3.50	90.00	5.00	5.00	0.70	99.00	0.50	0.50
W04a	keerlus-oostzijde	W0	30	30	30	1500,00	6,70	91,00	4,50	4,50	3,50	90,00	5,00	5,00	0,70	99,00	0,50	0,50
W04b	keerlus-westzijde	W0	30	30	30	1500,00	6,70	91,00	4,50	4,50	3,50	90,00	5,00	5,00	0,70	99,00	0,50	0,50
W05	Stoutenburgerlaan	W0	60	60	60	3000,00	6,70	91,00	4,50	4,50	3,50	90,00	5,00	5,00	0,70	99,00	0,50	0,50

Bijlage 5: *Overzicht akoestisch model wegverkeerslawaai 2011*



Wegverkeerslawaai - RMW-2006, [versie van Gebied - model 2011] , Geomilieu V1.62

Bijlage 6: *Overzicht akoestisch model wegverkeerslawaai 2022*



Wegverkeerslawaai - RMW-2006, [versie van Gebied - model 2022] , Geomilieu V1.62

Bijlage 7: *L_{den} gevelwaarden railverkeerslawaai 1987 en 2009*

Rapport: Resultatentabel
Model: Spoor - model 1987
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
001 A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1,50	41,35	41,39	37,41	47,41
001 B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4,50	45,33	45,42	41,63	51,63
002 A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1,50	52,98	52,98	48,90	58,90
002 B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4,50	54,80	54,89	51,04	61,04
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1,50	57,15	57,13	52,99	62,99
003 B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4,50	58,28	58,34	54,46	64,46
004 A	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	1,50	55,58	55,55	51,38	61,38
004 B	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	4,50	56,67	56,72	52,81	62,81
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	67,86	67,89	63,91	73,91
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	69,52	69,57	65,67	75,67
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	62,60	62,62	58,61	68,61
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	64,64	64,68	60,78	70,78
007 A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	53,25	53,25	49,16	59,16
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	54,93	54,98	51,06	61,06
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	68,22	68,26	64,29	74,29
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	69,88	69,93	66,02	76,02
013 A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1,50	52,71	52,70	48,56	58,56
013 B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4,50	54,14	54,20	50,31	60,31
014 A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1,50	50,27	50,28	46,19	56,19
014_B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4,50	52,90	52,98	49,12	59,12
015 A	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	1,50	44,39	44,42	40,44	50,44
015 B	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	4,50	46,99	47,08	43,30	53,30
016 A	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	1,50	34,57	34,70	30,99	40,99
016 B	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	4,50	37,66	37,84	34,29	44,29
017_A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1,50	47,32	47,40	43,52	53,52
017 B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4,50	50,55	50,65	46,87	56,87
018 A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1,50	37,84	37,98	34,26	44,26
018 B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4,50	44,45	44,57	40,84	50,84
019 A	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	1,50	43,36	43,36	39,22	49,22
019_B	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	4,50	44,63	44,71	40,84	50,84
020 A	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	1,50	44,30	44,35	40,38	50,38
020 B	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	4,50	46,16	46,28	42,53	52,53
021 A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1,50	47,75	47,83	43,97	53,97
021 B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4,50	51,96	52,03	48,17	58,17
022_A	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	1,50	37,32	37,35	33,34	43,34
022 B	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	4,50	41,53	41,64	37,91	47,91
023 A	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	1,50	36,98	37,21	33,79	43,79
023 B	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	4,50	42,23	42,42	38,89	48,89
024 A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1,50	43,07	43,29	39,81	49,81
024_B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4,50	50,13	50,25	46,54	56,54
025 A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1,50	57,44	57,41	53,24	63,24
025 B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4,50	58,97	59,02	55,07	65,07
026 A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1,50	53,49	53,46	49,28	59,28
026 B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4,50	55,00	55,04	51,10	61,10
027_A	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	1,50	31,15	31,21	27,25	37,25
027 B	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	4,50	33,27	33,43	29,85	39,85
028 A	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	1,50	55,08	55,05	50,87	60,87
028 B	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	4,50	56,61	56,65	52,69	62,69
029 A	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	1,50	55,27	55,24	51,07	61,07
029_B	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	4,50	56,65	56,71	52,77	62,77
030 A	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	1,50	46,73	46,72	42,60	52,60
030 B	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	4,50	48,27	48,34	44,50	54,50
031 A	Koedijkerweg 32/34 - zuidwestzijde	1,50	45,25	45,26	41,21	51,21
031 B	Koedijkerweg 32/34 - zuidwestzijde	4,50	48,46	48,56	44,75	54,75
032_A	Koedijkerweg 32/34 - noordwestzijde	1,50	50,19	50,18	46,05	56,05
032 B	Koedijkerweg 32/34 - noordwestzijde	4,50	52,33	52,41	48,55	58,55
033 A	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	1,50	47,41	47,44	43,41	53,41
033 B	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	4,50	49,76	49,86	46,07	56,07
034 A	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	1,50	43,04	43,10	39,14	49,14
034_B	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	4,50	45,41	45,52	41,80	51,80
035 A	Stoutenburgerlaan 17 - zuidzijde	1,50	--	--	--	--
035 B	Stoutenburgerlaan 17 - zuidzijde	4,50	--	--	--	--
036 A	Stoutenburgerlaan 17 - oostzijde	1,50	30,99	31,14	27,50	37,50
036 B	Stoutenburgerlaan 17 - oostzijde	4,50	34,04	34,27	30,87	40,87
037_A	Koedijkerweg 42 - noordzijde	1,50	48,88	48,90	44,81	54,81
037_B	Koedijkerweg 42 - noordzijde	4,50	50,61	50,71	46,89	56,89

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Spoor - model 1987
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
038 A	Koedijkerweg 42 - westzijde	1,50	44,77	44,78	40,71	50,71
038 B	Koedijkerweg 42 - westzijde	4,50	46,72	46,82	43,02	53,02
039 A	Koedijkerweg 42 - zuidzijde	1,50	--	--	--	--
039 B	Koedijkerweg 42 - zuidzijde	4.50	--	--	--	--
040_A	Koedijkerweg 42 - oostzijde	1,50	47,75	47,75	43,63	53,63
040_B	Koedijkerweg 42 - oostzijde	4,50	49,07	49,15	45,30	55,30

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2009 met aswin 2009
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001 A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1,50	39,93	39,34	35,12	43,07
001 B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4,50	43,51	42,92	38,71	46,66
002 A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1,50	51,61	51,01	46,75	54,72
002 B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4,50	53,14	52,55	48,33	56,28
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1,50	55,77	55,16	50,88	58,86
003 B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4,50	56,62	56,03	51,79	59,75
004 A	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	1,50	54,23	53,62	49,33	57,32
004 B	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	4,50	55,03	54,45	50,20	58,16
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	66,38	65,78	61,55	69,51
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	67,91	67,32	63,06	71,03
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	60,84	60,25	56,00	63,97
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	62,77	62,18	57,92	65,89
007 A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	42,54	41,94	37,65	45,64
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	43,53	42,94	38,71	46,67
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	66,74	66,14	61,91	69,87
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	68,28	67,69	63,43	71,40
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1,50	55,46	54,86	50,58	58,56
009 B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	56,96	56,36	52,12	60,08
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1,50	54,07	53,46	49,19	57,17
010_B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	55,50	54,91	50,67	58,63
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	43,60	42,99	38,72	46,70
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4,50	44,88	44,29	40,06	48,02
012 A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	50,61	50,00	45,73	53,71
012 B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4,50	52,20	51,62	47,38	55,34
012_C	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	7,50	53,59	53,01	48,78	56,73
013 A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1,50	51,55	50,94	46,66	54,64
013 B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4,50	52,68	52,10	47,86	55,82
014 A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1,50	48,89	48,29	44,03	52,00
014 B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4,50	51,23	50,64	46,42	54,37
015_A	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	1,50	42,90	42,30	38,07	46,03
015 B	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	4,50	45,27	44,69	40,49	48,43
016 A	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	1,50	32,87	32,30	28,14	36,06
016 B	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	4,50	36,15	35,60	31,46	39,36
017 A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1,50	45,70	45,12	40,94	48,87
017_B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4,50	48,79	48,21	44,02	51,96
018 A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1,50	36,03	35,46	31,33	39,23
018 B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4,50	42,59	42,02	37,85	45,77
019 A	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	1,50	41,98	41,38	37,11	45,09
019 B	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	4,50	43,12	42,54	38,33	46,27
020_A	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	1,50	42,71	42,12	37,88	45,84
020 B	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	4,50	44,32	43,74	39,56	47,49
021 A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1,50	46,28	45,70	41,51	49,45
021 B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4,50	50,56	49,97	45,76	53,71
022 A	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	1,50	35,80	35,21	30,97	38,93
022_B	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	4,50	39,56	38,99	34,77	42,72
023 A	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	1,50	34,77	34,24	30,16	38,03
023 B	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	4,50	40,21	39,65	35,56	43,44
024 A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1,50	41,12	40,58	36,51	44,38
024 B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4,50	48,21	47,64	43,46	51,39
025_A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1,50	56,14	55,53	51,24	59,23
025 B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4,50	57,43	56,83	52,59	60,55
026 A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1,50	52,20	51,60	47,31	55,30
026 B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4,50	53,46	52,87	48,63	56,59
027 A	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	1,50	29,39	28,80	24,58	32,53
027_B	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	4,50	31,08	30,52	26,36	34,28
028 A	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	1,50	53,78	53,17	48,89	56,87
028 B	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	4,50	55,06	54,47	50,22	58,19
029 A	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	1,50	53,94	53,33	49,05	57,03
029 B	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	4,50	55,07	54,48	50,24	58,20
030_A	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	1,50	45,30	44,70	40,42	48,40
030 B	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	4,50	46,52	45,94	41,71	49,66
031 A	Koedijkerweg 32/34 - zuidwestzijde	1,50	43,82	43,22	38,96	46,93
031 B	Koedijkerweg 32/34 - zuidwestzijde	4,50	46,72	46,14	41,94	49,88
032 A	Koedijkerweg 32/34 - noordwestzijde	1,50	48,81	48,20	43,93	51,91
032_B	Koedijkerweg 32/34 - noordwestzijde	4,50	50,64	50,06	45,84	53,79
033_A	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	1,50	45,87	45,27	41,04	49,00

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2009 met aswin 2009
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
033 B	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	4,50	47,95	47,38	43,18	51,12
034 A	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	1,50	41,43	40,83	36,61	44,56
034 B	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	4,50	43,52	42,94	38,76	46,69
035 A	Stoutenburgerlaan 17 - zuidzijde	1.50	--	--	--	--
035_B	Stoutenburgerlaan 17 - zuidzijde	4,50	--	--	--	--
036 A	Stoutenburgerlaan 17 - oostzijde	1,50	29,09	28,52	24,36	32,28
036 B	Stoutenburgerlaan 17 - oostzijde	4,50	31,85	31,31	27,23	35,10
037 A	Koedijkerweg 42 - noordzijde	1,50	47,42	46,81	42,56	50,53
037 B	Koedijkerweg 42 - noordzijde	4.50	48.86	48.28	44.08	52.02
038_A	Koedijkerweg 42 - westzijde	1,50	43,31	42,71	38,46	46,43
038 B	Koedijkerweg 42 - westzijde	4,50	44,96	44,39	40,20	48,13
039 A	Koedijkerweg 42 - zuidzijde	1,50	--	--	--	--
039 B	Koedijkerweg 42 - zuidzijde	4,50	--	--	--	--
040 A	Koedijkerweg 42 - oostzijde	1.50	46.58	45.98	41.71	49.69
040_B	Koedijkerweg 42 - oostzijde	4,50	47,58	47,00	42,78	50,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 8: *L_{den} gevelwaarden railverkeerslawaai 2020*

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2020 zonder maatregelen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001 A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1,50	41,02	40,84	37,26	44,84
001 B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4,50	44,83	44,66	41,07	48,65
002 A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1,50	53,22	53,04	49,43	57,02
002 B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4,50	55,09	54,92	51,32	58,90
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1,50	57,20	57,02	53,40	60,99
003 B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4,50	58,29	58,12	54,52	62,10
004 A	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	1,50	55,54	55,36	51,74	59,33
004 B	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	4,50	56,53	56,35	52,75	60,34
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	67,63	67,46	63,86	71,44
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	69,49	69,31	65,71	73,30
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	62,12	61,94	58,34	65,93
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	64,34	64,16	60,56	68,15
007 A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	43,90	43,73	40,12	47,71
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	45,09	44,92	41,34	48,91
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	68,01	67,84	64,24	71,82
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	69,85	69,68	66,08	73,66
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1,50	56,85	56,67	53,07	60,66
009 B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	58,54	58,37	54,78	62,36
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1,50	55,41	55,23	51,62	59,21
010_B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	57,03	56,86	53,27	60,85
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	45,00	44,82	41,22	48,81
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4,50	46,48	46,31	42,73	50,30
012 A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	51,93	51,75	48,15	55,74
012 B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4,50	53,77	53,60	50,01	57,59
012_C	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	7,50	55,21	55,04	51,45	59,03
013 A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1,50	52,91	52,73	49,12	56,71
013 B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4,50	54,23	54,06	50,47	58,05
014 A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1,50	50,45	50,28	46,68	54,26
014 B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4,50	52,93	52,77	49,19	56,76
015_A	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	1,50	44,45	44,28	40,70	48,27
015 B	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	4,50	47,08	46,91	43,35	50,92
016 A	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	1,50	34,63	34,47	30,91	38,47
016 B	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	4,50	38,15	37,99	34,45	42,01
017 A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1,50	46,12	45,96	42,43	49,98
017_B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4,50	49,56	49,40	45,86	53,42
018 A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1,50	37,66	37,50	33,95	41,51
018 B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4,50	43,69	43,53	39,96	47,53
019 A	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	1,50	43,05	42,87	39,28	46,86
019 B	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	4,50	44,55	44,38	40,81	48,38
020_A	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	1,50	44,20	44,03	40,44	48,02
020 B	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	4,50	45,98	45,81	42,24	49,81
021 A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1,50	45,77	45,62	42,10	49,65
021 B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4,50	51,27	51,10	47,54	55,11
022 A	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	1,50	37,35	37,18	33,60	41,17
022_B	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	4,50	41,22	41,05	37,48	45,05
023 A	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	1,50	36,88	36,72	33,19	40,74
023 B	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	4,50	42,15	42,00	38,46	46,01
024 A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1,50	43,33	43,17	39,64	47,19
024 B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4,50	50,24	50,08	46,51	54,08
025_A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1,50	57,46	57,28	53,67	61,26
025 B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4,50	58,94	58,76	55,17	62,75
026 A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1,50	53,51	53,34	49,72	57,31
026 B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4,50	54,97	54,79	51,20	58,78
027 A	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	1,50	30,97	30,80	27,23	34,80
027_B	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	4,50	33,10	32,94	29,39	36,95
028 A	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	1,50	55,10	54,92	51,31	58,90
028 B	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	4,50	56,58	56,41	52,81	60,39
029 A	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	1,50	55,25	55,08	51,47	59,06
029 B	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	4,50	56,56	56,39	52,80	60,38
030_A	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	1,50	46,59	46,41	42,81	50,40
030 B	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	4,50	48,02	47,84	44,26	51,84
031 A	Koedijkerweg 32/34 - zuidwestzijde	1,50	45,25	45,07	41,48	49,06
031 B	Koedijkerweg 32/34 - zuidwestzijde	4,50	48,37	48,20	44,63	52,20
032 A	Koedijkerweg 32/34 - noordwestzijde	1,50	50,05	49,87	46,27	53,86
032_B	Koedijkerweg 32/34 - noordwestzijde	4,50	52,11	51,94	48,36	55,93
033_A	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	1,50	47,01	46,85	43,27	50,84

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2020 zonder maatregelen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
033 B	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	4,50	49,18	49,02	45,46	53,02
034 A	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	1,50	42,28	42,11	38,54	46,11
034 B	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	4,50	44,78	44,62	41,06	48,62
035 A	Stoutenburgerlaan 17 - zuidzijde	1.50	--	--	--	--
035_B	Stoutenburgerlaan 17 - zuidzijde	4,50	--	--	--	--
036 A	Stoutenburgerlaan 17 - oostzijde	1,50	30,54	30,38	26,82	34,38
036 B	Stoutenburgerlaan 17 - oostzijde	4,50	33,49	33,33	29,80	37,35
037 A	Koedijkerweg 42 - noordzijde	1,50	48,89	48,72	45,13	52,71
037 B	Koedijkerweg 42 - noordzijde	4.50	50.60	50.44	46.87	54.44
038_A	Koedijkerweg 42 - westzijde	1,50	44,82	44,64	41,05	48,63
038 B	Koedijkerweg 42 - westzijde	4,50	46,76	46,59	43,03	50,60
039 A	Koedijkerweg 42 - zuidzijde	1,50	--	--	--	--
039 B	Koedijkerweg 42 - zuidzijde	4,50	--	--	--	--
040 A	Koedijkerweg 42 - oostzijde	1.50	47.99	47.81	44.22	51.80
040_B	Koedijkerweg 42 - oostzijde	4,50	49,16	48,99	45,41	52,98

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten spoor 2020 met scherm 2 meter hoog, 76 meter lang

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2020 met scherm
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	57,86	57,70	54,16	61,72
005 B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	62,96	62,82	59,37	66,88
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	54,55	54,39	50,83	58,39
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4.50	58.29	58.14	54.63	62.17
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	37,46	37,29	33,73	41,30
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	39,52	39,36	35,83	43,38
008 A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	59,65	59,49	55,93	63,49
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	63,83	63,69	60,20	67,73
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1.50	54.63	54.45	50.85	58.44
009_B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	56,38	56,22	52,64	60,21
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1,50	52,18	52,01	48,41	55,99
010 B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	53,93	53,77	50,19	57,76
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	42,78	42,61	39,01	46,59
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4.50	44.61	44.45	40.87	48.44
012_A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	51,93	51,75	48,15	55,74
012 B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4,50	53,77	53,60	50,01	57,59
012_C	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	7,50	55,21	55,04	51,45	59,03

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten spoor 2020 met raildempers 93 meter

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2020 met raildempers
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spoorlijn
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	64,88	64,70	61,10	68,69
005 B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	66,76	66,58	62,98	70,57
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	59,79	59,61	56,02	63,60
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4.50	62.01	61.83	58.24	65.82
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	41,87	41,69	38,08	45,67
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	43,05	42,88	39,29	46,87
008 A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	65,29	65,12	61,52	69,10
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	67,17	67,00	63,39	70,98
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1.50	55.73	55.56	51.95	59.54
009_B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	57,41	57,24	53,65	61,23
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1,50	53,96	53,78	50,17	57,76
010 B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	55,58	55,41	51,82	59,40
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	43,17	42,99	39,39	46,98
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4.50	44.81	44.63	41.05	48.63
012_A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	51,96	51,78	48,17	55,76
012_B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4,50	53,76	53,59	50,00	57,58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 9: *L_{den} gevelwaarden wegverkeerslawaai 2011*

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2011
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stoutenburglaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001 A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1,50	49,33	46,61	38,58	49,59
001 B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4,50	50,92	48,21	40,06	51,16
002 A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1,50	50,17	47,45	39,45	50,44
002 B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4.50	52.15	49.44	41.30	52.39
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1,50	46,29	43,57	35,60	46,57
003 B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4,50	48,24	45,54	37,38	48,48
004 A	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	1,50	23,32	20,61	12,51	23,57
004 B	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	4,50	25,60	22,91	14,59	25,80
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1.50	41.63	38.91	30.90	41.90
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	43,09	40,39	32,20	43,32
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	45,10	42,38	34,34	45,36
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	46,47	43,77	35,57	46,70
007 A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	42,95	40,23	32,16	43,20
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4.50	44.43	41.73	33.52	44.66
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	12,81	10,09	2,07	13,07
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	13,95	11,25	3,09	14,19
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1,50	41,12	38,40	30,39	41,39
009 B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	42,90	40,20	31,99	43,13
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1.50	44.64	41.92	33.93	44.91
010_B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	46,71	44,01	35,83	46,94
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	42,00	39,28	31,31	42,28
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4,50	44,13	41,43	33,25	44,36
012 A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	27,38	24,66	16,59	27,63
012 B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4.50	28.85	26.15	17.89	29.06
013_A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1,50	34,97	32,25	24,23	35,23
013 B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4,50	36,71	34,01	25,79	36,93
014 A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1,50	46,66	43,94	35,96	46,94
014 B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4,50	48,65	45,94	37,78	48,88
015 A	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	1,50	45,69	42,97	34,98	45,96
015_B	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	4,50	47,61	44,90	36,74	47,84
016 A	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	1,50	36,70	33,98	25,99	36,97
016 B	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	4,50	38,92	36,22	28,05	39,16
017 A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1,50	49,90	47,19	39,10	50,15
017 B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4,50	50,90	48,19	40,03	51,13
018_A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1,50	51,89	49,17	41,13	52,15
018 B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4,50	52,70	49,99	41,88	52,95
019 A	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	1,50	47,21	44,50	36,48	47,48
019 B	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	4,50	48,13	45,42	37,34	48,38
020 A	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	1,50	13,97	11,28	2,88	14,15
020_B	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	4,50	19,24	16,56	8,16	19,43
021 A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1,50	49,57	46,85	38,83	49,83
021 B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4,50	51,03	48,32	40,16	51,26
022 A	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	1,50	45,74	43,02	35,02	46,01
022 B	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	4,50	47,20	44,49	36,34	47,44
023_A	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	1,50	26,27	23,60	15,06	26,43
023 B	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	4,50	33,33	30,64	22,31	33,53
024 A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1,50	46,61	43,90	35,82	46,86
024_B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4,50	48,01	45,31	37,11	48,24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 10: *L_{den} gevelwaarden wegverkeerslawaai 2022*

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2020
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stoutenburglaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001 A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1,50	49,78	47,07	39,03	50,04
001 B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4,50	51,32	48,61	40,46	51,56
002 A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1,50	50,36	47,64	39,64	50,63
002 B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4,50	52,02	49,32	41,17	52,26
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1,50	45,58	42,87	34,89	45,86
003 B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4,50	47,21	44,51	36,35	47,45
004 A	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	1,50	18,04	15,34	7,24	18,29
004 B	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	4,50	20,84	18,16	9,85	21,05
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	32,52	29,80	21,82	32,80
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	34,11	31,41	23,23	34,34
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	39,90	37,20	29,02	40,13
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	41,58	38,90	30,53	41,78
007 A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	40,10	37,40	29,17	40,32
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	41,84	39,16	30,73	42,02
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	13,21	10,49	2,49	13,48
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	14,35	11,65	3,48	14,59
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1,50	33,74	31,06	22,65	33,93
009 B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	35,68	33,02	24,35	35,81
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1,50	43,00	40,29	32,13	43,23
010_B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	45,25	42,56	34,17	45,44
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	42,28	39,56	31,49	42,53
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4,50	44,51	41,82	33,53	44,72
012 A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	13,11	10,40	2,26	13,35
012 B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4,50	14,57	11,89	3,48	14,76
012_C	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	7,50	14,85	12,16	3,72	15,02
013 A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1,50	32,91	30,19	22,16	33,17
013 B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4,50	34,63	31,93	23,72	34,86
014 A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1,50	46,47	43,75	35,76	46,74
014 B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4,50	48,52	45,82	37,64	48,75
015_A	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	1,50	45,82	43,10	35,11	46,09
015 B	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	4,50	47,77	45,06	36,91	48,01
016 A	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	1,50	36,87	34,15	26,16	37,14
016 B	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	4,50	39,11	36,40	28,24	39,34
017 A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1,50	50,06	47,34	39,27	50,31
017_B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4,50	51,05	48,34	40,18	51,28
018 A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1,50	52,06	49,35	41,30	52,32
018 B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4,50	52,87	50,16	42,05	53,12
019 A	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	1,50	47,38	44,67	36,65	47,65
019 B	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	4,50	48,30	45,59	37,51	48,55
020_A	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	1,50	11,60	8,93	0,29	11,73
020 B	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	4,50	19,07	16,39	7,96	19,25
021 A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1,50	49,50	46,78	38,78	49,77
021 B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4,50	50,98	48,28	40,12	51,22
022 A	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	1,50	45,88	43,16	35,17	46,15
022_B	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	4,50	47,35	44,64	36,50	47,59
023 A	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	1,50	25,74	23,08	14,42	25,88
023 B	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	4,50	32,43	29,75	21,30	32,61
024 A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1,50	46,72	44,01	35,93	46,97
024_B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4,50	48,10	45,40	37,20	48,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Resultaten Stoutenburgerlaan 60+30 km/uur 2022

Rapport: Resultatentabel
Model: model 2020 60+30
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stoutenburglaan 30 km
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001 A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1,50	49,78	47,07	39,03	50,04
001 B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4,50	51,32	48,61	40,46	51,56
002 A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1,50	50,49	47,77	39,76	50,76
002 B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4.50	52.20	49.50	41.34	52.44
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1,50	46,19	43,48	35,43	46,45
003 B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4,50	47,91	45,22	36,97	48,13
004 A	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	1,50	21,44	18,76	10,38	21,63
004 B	Stoutenburgerlaan 31 - oostzijde	4,50	23,85	21,19	12,52	23,98
005 A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1.50	38.99	36.31	27.86	39.17
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	40,46	37,80	29,07	40,58
006 A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	43,08	40,40	31,96	43,26
006 B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	44,56	41,90	33,25	44,70
007 A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	41,57	38,88	30,49	41,76
007 B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4.50	43.20	40.53	31.96	43.35
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	13,21	10,49	2,49	13,48
008 B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	14,35	11,65	3,48	14,59
009 A	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	1,50	39,04	36,38	27,78	39,19
009 B	Stoutenburgerlaan 21 - noordzijde	4,50	40,96	38,32	29,43	41,05
010 A	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	1.50	44.02	41.32	33.05	44.23
010_B	Stoutenburgerlaan 21 - westzijde	4,50	46,23	43,55	35,05	46,39
011 A	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	1,50	42,28	39,56	31,49	42,53
011 B	Stoutenburgerlaan 21 - zuidzijde	4,50	44,51	41,82	33,53	44,72
012 A	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	1,50	24,14	21,48	12,81	24,27
012 B	Stoutenburgerlaan 21 - oostzijde	4.50	25.70	23.05	14.06	25.76
013_A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1,50	34,14	31,43	23,27	34,37
013 B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4,50	35,86	33,17	24,79	36,05
014 A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1,50	46,61	43,89	35,88	46,88
014 B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4,50	48,65	45,94	37,75	48,88
015 A	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	1,50	45,84	43,12	35,13	46,11
015_B	Stoutenburgerlaan 19 - zuidzijde	4,50	47,79	45,08	36,92	48,02
016 A	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	1,50	36,87	34,15	26,16	37,14
016 B	Stoutenburgerlaan 19 - oostzijde	4,50	39,11	36,40	28,24	39,34
017 A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1,50	50,07	47,36	39,28	50,32
017 B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4,50	51,07	48,37	40,20	51,31
018_A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1,50	52,07	49,35	41,30	52,33
018 B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4,50	52,88	50,17	42,06	53,13
019 A	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	1,50	47,39	44,67	36,66	47,66
019 B	Stoutenburgerlaan 17a - zuidzijde	4,50	48,31	45,59	37,52	48,56
020 A	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	1,50	13,12	10,46	1,74	13,24
020_B	Stoutenburgerlaan 17a - oostzijde	4,50	19,46	16,79	8,31	19,63
021 A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1,50	49,58	46,86	38,84	49,84
021 B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4,50	51,04	48,34	40,17	51,28
022 A	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	1,50	45,88	43,16	35,17	46,15
022 B	Stoutenburgerlaan 16a - zuidzijde	4,50	47,35	44,64	36,50	47,59
023_A	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	1,50	26,05	23,39	14,69	26,18
023 B	Stoutenburgerlaan 16a - westzijde	4,50	32,70	30,03	21,53	32,87
024 A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1,50	46,74	44,02	35,94	46,99
024_B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4,50	48,13	45,42	37,23	48,36

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 6 Gecumuleerde geluidsbelasting

NOTITIE

Datum:	1 november 2010
Ons kenmerk:	20041393.SH2965
Betreft:	Gecumuleerde geluidsbelasting Stoutenburgerlaan 22 te Amersfoort
Ter attentie van:	Mevrouw W. van Santen-Buma
Opgesteld door:	De heer B.H. Willighagen

1 INLEIDING

In het kader van het onderzoek naar de mogelijkheid om een station te realiseren bij Hoevelaken in de Valleilijn heeft BVA een akoestisch onderzoek naar rail- en wegverkeerslawaai uitgevoerd. De resultaten in dit onderzoek zijn gerapporteerd in het rapport 'Station Hoevelaken, akoestisch onderzoek rail- en wegverkeerslawaai, gemeente Nijkerk', kenmerk nkk-2.215, d.d. 26 oktober 2010. In dit onderzoek is gekeken naar de geluidsbelasting afkomstig van het railverkeer en het wegverkeer op de Stoutenburgerlaan. De woning aan de Stoutenburgerlaan 22 is echter ook gelegen binnen de geluidszone van de A1. Doel van het onderzoek is om overeenkomstig artikel 110f Wet geluidhinder (Wgh) de cumulatieve geluidsbelasting te bepalen.

2 INVOERGEGEVENS

In bijlage 1 is een overzicht van het rekenmodel dat gehanteerd is voor het bepalen van de geluidsbelasting afkomstig van de A1 weergegeven. In deze bijlage zijn tevens de invoergegevens van de wegvakken en de beoordelingspunten opgenomen. Het rekenmodel is gebaseerd op van Rijkswaterstaat verkregen gegevens betreffende het peiljaar 2022 autonoom.

3 RESULTATEN

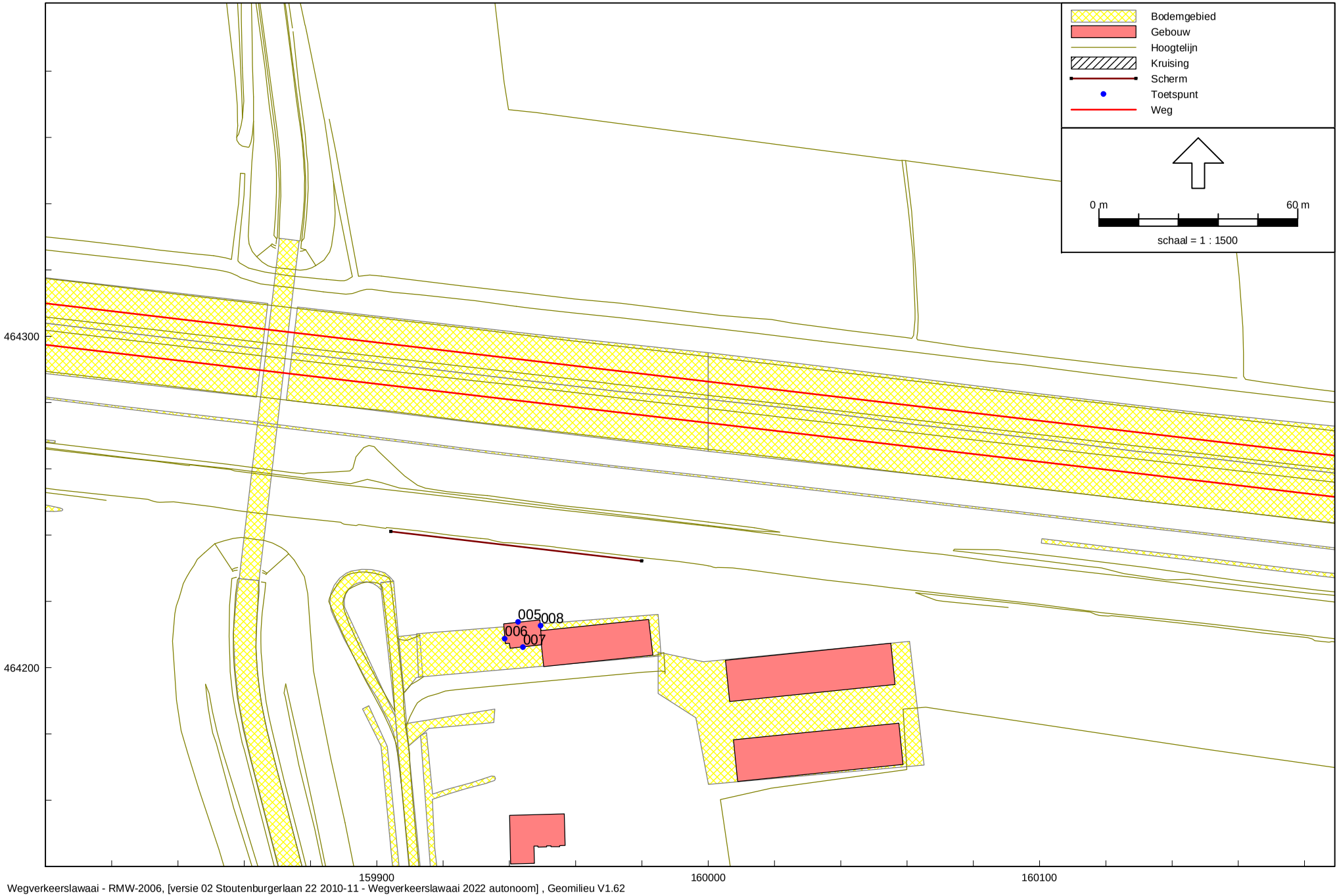
In bijlage 2 zijn de resultaten van de geluidsbelasting afkomstig van de A1 exclusief correctie artikel 110g Wgh opgenomen. In bijlage 3 is de gecumuleerde geluidsbelasting opgenomen. De gehanteerde geluidsbelastingen voor de Stoutenburgerlaan en het railverkeerslawaai zijn afkomstig uit het rapport van BVA. In tabel 1 zijn de resultaten samengevat.

Tabel 1 Resultaten geluidsbelasting afkomstig van de A1, Stoutenburgerlaan, railverkeer en de gecumuleerde geluidsbelasting (exclusief correctie artikel 110g Wgh)

Beoordelingspunt		**Hoogte [m]**	**Geluidsbelasting [dB]**			
Nr.	**Omschrijving**		**A1**	**Stouten-burger-laan**	**Rail-verkeer**	**L_{cum}**
005_A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,5	55,83	44,17	61,72	59,72
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,5	61,35	45,58	66,88	64,82
006_A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,5	53,24	48,26	58,39	57,27
006_B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,5	57,33	49,70	62,17	60,86
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,5	42,67	46,76	41,30	48,57
007_B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,5	49,93	48,35	43,38	52,46
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,5	56,57	18,48	63,49	60,91
008_B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,5	59,33	19,59	67,73	64,51

Bijlage(n): als genoemd

BIJLAGE 1 INVOERGEGEVENS A1



Wegverkeerslawaai - RMW-2006, [versie 02 Stoutenburgerlaan 22 2010-11 - Wegverkeerslawaai 2022 autonoom] , Geomilieu V1.62

Figuur 1

Overzicht rekenmodel A1 2022

Model: Wegverkeerslawaai 2022 autonoom
Groep: A1
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	HDef.	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	LV(D)	LV(A)	MV(D)	MV(A)	ZV(D)	ZV(A)
2666	22684	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
2667	7044	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
2666	2668	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
2670	17734	Relatief	60	60	60	60	555,11	292,05	23,63	5,84	19,88	7,10
2671	2679	Relatief	60	60	60	60	957,59	540,32	44,21	13,02	51,79	34,08
2676	17727	Relatief	60	60	60	60	136,16	79,96	7,42	1,99	6,16	2,13
2677	2681	Relatief	60	60	60	60	315,30	150,56	121,71	34,89	150,79	70,74
2677	25027	Relatief	100	100	80	80	542,50	285,41	23,63	5,84	19,88	7,10
2676	2680	Relatief	60	60	60	60	136,16	79,96	7,42	1,99	6,16	2,13
2670	2682	Relatief	60	60	60	60	555,11	292,05	23,63	5,84	19,88	7,10
2667	7034	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
7036	11545	Relatief	100	100	80	80	836,14	478,74	136,61	38,05	156,81	103,76
7044	7419	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
2668	7045	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
7419	23054	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
7486	17639	Relatief	115	115	90	90	2337,92	1024,91	192,94	48,99	445,15	180,78
7487	7488	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
7487	17731	Relatief	100	100	80	80	377,71	165,58	94,65	24,04	218,37	88,69
7045	7488	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
7036	11545	Relatief	100	100	80	80	836,14	478,74	136,61	38,05	156,81	103,76
7487	17639	Relatief	115	115	90	90	2337,92	1024,91	192,94	48,99	445,15	180,78
17727	17728	Relatief	100	100	80	80	1050,40	616,85	66,81	17,93	55,42	19,16
2671	17728	Relatief	60	60	60	60	957,59	540,32	44,21	13,02	51,79	34,08
7044	17728	Relatief	100	100	80	80	--	--	--	--	--	--
17732	17733	Relatief	100	100	80	80	377,71	165,58	94,65	24,04	218,37	88,69
2677	17734	Relatief	100	100	80	80	845,29	444,71	182,28	45,08	153,35	54,79
19321	19323	Relatief	50	50	50	50	687,30	403,62	37,12	9,96	30,79	10,64
19323	22514	Relatief	50	50	50	50	687,30	403,62	37,12	9,96	30,79	10,64
22429	22504	Relatief	115	115	90	90	3656,95	2147,56	248,68	66,75	206,29	71,31
19321	22504	Relatief	50	50	50	50	1238,43	727,28	29,69	7,97	24,63	8,51
22504	22514	Relatief	115	115	90	90	2412,03	1416,47	218,99	58,78	181,66	62,80
22439	22510	Relatief	115	115	90	90	3374,84	1775,52	249,79	61,78	210,15	75,08
22514	24947	Relatief	115	115	90	90	3105,81	1823,90	256,11	68,75	212,45	73,44
22510	22552	Relatief	80	80	80	80	763,28	401,57	16,88	4,17	14,20	5,07
22510	22564	Relatief	115	115	90	90	2611,56	1373,96	229,53	56,77	193,11	68,99
22552	22564	Relatief	50	50	50	50	510,96	268,82	33,76	8,35	28,40	10,15
7034	22654	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
22654	25025	Relatief	100	100	80	80	1329,21	780,58	89,08	23,91	73,89	25,54
22663	24946	Relatief	115	115	90	90	3122,52	1642,77	263,29	65,12	221,51	79,14
22663	22684	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
22708	25027	Relatief	100	100	80	80	687,58	361,74	60,76	15,03	51,12	18,26
23054	24945	Relatief	115	115	90	90	2750,82	1548,45	197,17	43,63	420,49	218,15
7420	24945	Relatief	115	115	90	90	2750,82	1548,45	197,17	43,63	420,49	218,15
22564	24946	Relatief	115	115	90	90	3122,52	1642,77	263,29	65,12	221,51	79,14
22654	24947	Relatief	115	115	90	90	3105,81	1823,90	256,11	68,75	212,45	73,44
17727	25025	Relatief	100	100	80	80	907,75	533,08	59,39	15,94	49,26	17,03
22679	25025	Relatief	100	100	80	80	427,04	216,34	21,87	7,20	26,03	12,49
22663	25027	Relatief	100	100	80	80	1230,08	647,15	84,39	20,87	71,00	25,36
17731	17732	Relatief	100	100	80	80	377,71	165,58	94,65	24,04	218,37	88,69
17729	17730	Relatief	100	100	80	80	962,79	541,96	102,69	22,72	219,01	113,62
17730	25026	Relatief	100	100	80	80	962,79	541,96	102,69	22,72	219,01	113,62
2672	2679	Relatief	60	60	60	60	957,59	540,32	44,21	13,02	51,79	34,08
7041	17733	Relatief	100	100	80	80	79,25	44,72	16,58	4,88	19,42	12,78
2678	2681	Relatief	60	60	60	60	315,30	150,56	121,71	34,89	150,79	70,74
2675	2680	Relatief	60	60	60	60	136,16	79,96	7,42	1,99	6,16	2,13
11543	22679	Relatief	100	100	80	80	427,04	216,34	21,87	7,20	26,03	12,49
22552	22564	Relatief	65	65	65	65	510,96	268,82	33,76	8,35	28,40	10,15
22552	22564	Relatief	80	80	80	80	510,96	268,82	33,76	8,35	28,40	10,15
22510	22552	Relatief	65	65	65	65	763,28	401,57	16,88	4,17	14,20	5,07
22510	22552	Relatief	50	50	50	50	763,28	401,57	16,88	4,17	14,20	5,07
19323	22514	Relatief	65	65	65	65	687,30	403,62	37,12	9,96	30,79	10,64
19323	22514	Relatief	80	80	80	80	687,30	403,62	37,12	9,96	30,79	10,64
19321	22504	Relatief	65	65	65	65	1238,43	727,28	29,69	7,97	24,63	8,51
19321	22504	Relatief	80	80	80	80	1238,43	727,28	29,69	7,97	24,63	8,51
7487	17731	Relatief	100	100	80	80	377,71	165,58	94,65	24,04	218,37	88,69

Model: Wegverkeerslawaai 2022 autonoom
Groep: A1
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	HDef.	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	LV(D)	LV(A)	MV(D)	MV(A)	ZV(D)	ZV(A)
7045	7488	Relatief	115	115	90	90	1960,21	859,33	96,47	24,50	222,57	90,39
7419	23054	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
23054	25026	Relatief	100	100	80	80	962,79	541,96	102,69	22,72	219,01	113,62
7036	17729	Relatief	100	100	80	80	836,14	478,74	136,61	38,05	156,81	103,76
7044	7419	Relatief	115	115	90	90	1788,03	1006,49	92,42	20,45	197,11	102,26
17733	17734	Relatief	100	100	80	80	296,48	155,98	158,65	39,24	133,47	47,68

Model: Wegverkeerslawaai 2022 autonoom
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
005	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	159942,68	464213,77	3,75	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
006	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	159938,59	464208,68	3,76	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
007	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	159944,17	464206,18	3,73	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
008	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	159949,45	464212,64	3,75	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

BIJLAGE 2 RESULTATEN A1 EXCLUSIEF CORRECTIE ART. 110G WGH

Resultaten geluidsbelasting A1 2022
excl. correctie art. 110g Wgh

20041393

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2022 autonoom
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A1
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
005_A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1,50	55,83	52,57	49,30	57,56
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4,50	61,35	58,09	54,81	63,08
006_A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1,50	53,24	49,98	46,72	54,98
006_B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4,50	57,33	54,07	50,82	59,07
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1,50	42,67	39,38	36,27	44,46
007_B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4,50	49,93	46,66	43,48	51,70
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	1,50	56,57	53,31	50,04	58,30
008_B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	4,50	59,33	56,08	52,78	61,05

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 3 CUMULATIE GELUIDSBELASTINGEN

Cumulatie

		Wegverkeer bron 1 (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)	Wegverkeer bron 2 (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)	Wegverkeer bron 3 (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)	Spoorwegverkeer	Gezoneerd industrieterrein	L^*_{VL}	L^*_{RL}	L^*_{IL}	L_{CUM}
005_A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	55,83	44,17		61,72		56,12	57,23	0,00	59,72
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	61,35	45,58		66,88		61,46	62,14	0,00	64,82
006_A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	53,24	48,26		58,39		54,44	54,07	0,00	57,27
006_B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	57,33	49,70		62,17		58,02	57,66	0,00	60,86
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	42,67	46,76		41,30		48,19	37,84	0,00	48,57
007_B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	49,93	48,35		43,38		52,22	39,81	0,00	52,46
008_A	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	56,57	18,48		63,49		56,57	58,92	0,00	60,91
008_B	Stoutenburgerlaan 22 - oostzijde	59,33	19,59		67,73		59,33	62,94	0,00	64,51

BIJLAGE 7 Akoestisch onderzoek parkeerplaatsen

SCHOONDERBEEK EN PARTNERS ADVIES BV

10464.R01a

Gemeente Nijkerk

Akoestisch onderzoek parkeerplaatsen station Hoevelaken

datum: 29 september 2010

SCHOONDERBEEK EN PARTNERS ADVIES BV

MILIEU, GELUID, BOUWADVIES, BRANDVEILIGHEID, RUIMTELIJKE ORDENING, BELEIDSADVIES

10464.R01a

Gemeente Nijkerk
Akoestisch onderzoek parkeerplaatsen station Hoevelaken

datum: 29 september 2010

Opdrachtgever: Gemeente Nijkerk
Postbus 1000
3860 BA Nijkerk
telefoon : 033-247 22 22
fax : 033-247 24 38
contactpersoon : mevrouw H. Hensums - Den Daas

Contactpersoon **S**choonderbeek en **P**artners **A**dvies BV: ing. L.F.A. Theuws

Samenvatting

Langs de spoorlijn Ede-Amersfoort wil men in Hoevelaken onder andere het volgende realiseren:

- een nieuw treinstation;
- een nieuw “groot” parkeerterrein met circa 88 plaatsen ten noorden van het station en de rijksweg A1;
- een nieuw kleine parkeergelegenheid (circa 6 parkeerplaatsen, inclusief taxistandplaats) ten zuiden van het station en de rijksweg A1.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels van de bestaande geluidgevoelige bestemmingen (woningen), tengevolge van het verkeer op de twee nieuwe parkeerterreinen.

Onderzocht zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus, bij de woningen van derden. Er is geen wettelijk toetsingskader voor deze openbare parkeerterreinen. Daarom zijn de resultaten getoetst aan de geluidvoorschriften, zoals opgenomen in het “Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer”. Deze zijn namelijk geldig voor “niet-openbare-parkeerterreinen”, zogenaamde inrichtingen.

Zowel de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden en zuiden van de rijksweg A1, zijn dermate laag dat er geen hinder te verwachten is bij de bestaande woningen in de omgeving.

Inhoud Blz.

1. Inleiding 4

2. uitgangspunten 4

3. Toetsing 4

4. Het rekenmodel 5
   4.1 De geluidbronnen 5
   4.2 De gebouwen, hoogtelijnen en schermen 5
   4.3 De bodemgebieden 6
   4.4 De ontvangerpunten 6

5. Resultaten en bespreking 6
   5.1 Bijzondere geluiden en trillingen 6
   5.2 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus [$L_{Ar,LT}$] 6
   5.3 Maximale geluidniveaus [L_{Amax}] 7

6. Conclusies 7

Figuren: 1 t/m 4.2

Bijlagen: 0.1 t/m 8.2

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd door middel van druk, fotokopiëren, microverfilming of enige andere methode, of worden vrijgegeven aan derden voor bestudering zonder uitdrukkelijke toestemming van de directie van: **S**choonderbeek en **P**artners **A**dvies BV.

1 INLEIDING

Langs de spoorlijn Ede-Amersfoort wil men in Hoevelaken onder andere het volgende realiseren:

- een nieuw treinstation;
- een nieuw “groot” parkeerterrein met circa 88 plaatsen ten noorden van het station en de rijksweg A1;
- een nieuw kleine parkeergelegenheid (circa 6 parkeerplaatsen, inclusief taxistandplaats) ten zuiden van het station en de rijksweg A1.

In figuur 1 is de ligging van de twee parkeerterreinen en de omgeving van het station weergegeven.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels van de bestaande geluidgevoelige bestemmingen (woningen), tengevolge van het verkeer op de twee nieuwe parkeerterreinen.

In de voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten en de resultaten van het akoestisch onderzoek weergegeven.

2 UITGANGSPUNTEN

De uitgangspunten voor het onderzoek zijn in overleg met de gemeente Nijkerk vastgesteld.

Het noordelijke parkeerterrein beschikt over circa 88 parkeerplaatsen. Voor het onderzoek is ervan uitgegaan dat deze per dag 1x vol stroomt en 1x leeg. In de dag-, avond- en nachtperiode komen en vertrekken respectievelijk 68, 13 en 7 auto’s.

Het zuidelijke parkeerterrein beschikt over 6 parkeerplaatsen (inclusief taxistandplaats). Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld om treinreizigers op te halen of af te zetten (kort parkeren). Aangenomen wordt dat hier ook 68, 13 en 7 auto’s in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode komen en vertrekken.

3 TOETSING

De twee openbare parkeerterreinen vallen niet onder de Wet geluidhinder of de Wet milieubeheer. Het betreft hier namelijk geen “zelfstandige inrichtingen”. De geluidimmissie bij de woningen ten gevolge van deze parkeerplaatsen kan daarom niet aan de gebruikelijke geluidvoorschriften getoetst worden. Wel kan een inschatting gemaakt worden van de te verwachte geluidhinder.

Indien de twee openbare parkeerterreinen wel “zelfstandige inrichtingen” zijn, dan moeten de optredende geluidniveaus bij de woningen getoetst worden in het kader van de Wet milieubeheer. De parkeergarage valt dan onder het “Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer [BARIM]”. In bijlage 0 zijn de geluidvoorschriften uit het BARIM weergegeven. De twee openbare parkeerterreinen zijn in het kader van dit onderzoek in eerste instantie getoetst aan de geluidvoorschriften uit het BARIM.

De twee openbare parkeerterreinen liggen direct aan de openbare weg (de Stoutenburgerlaan). De geluidbelasting ten gevolge van het extra wegverkeer op de openbare weg, ten gevolge van de parkeerplaatsen, is onderzocht in een apart akoestisch onderzoek.

4 HET REKENMODEL

Alle berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van een computerprogramma, dat is gebaseerd op de berekening van de overdracht overeenkomstig de methode II.8 uit de "Handleiding meten en rekenen Industrielawaai", 1999, van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het akoestisch rekenmodel van het onderzoeksgebied zoals dat door BVA uit Zwolle is opgesteld ten behoeve van de onderzoeken naar het weg- en railverkeerslawaai in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder (zie ook hoofdstuk 3).

4.1 De geluidbronnen

4.1.1 De geluidbronnen bepalend voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

De bronsterkte van rijdende personenwagens met een rijsnelheid van 10 km/uur bedraagt 89 dB(A). Deze waarde is gebaseerd op bij **S**choonderbeek en **P**artners **A**dvies BV bekende kentallen, verkregen uit metingen verricht in vergelijkbare situaties. Er is uitgegaan van de worst case situatie waarbij alle auto’s over het gehele parkeerterrein rijden. Het eventueel manoeuvreren van enkele auto’s tijdens het parkeren is van ondergeschikt belang ten opzichte van het rijden.

De geluidbronnen bepalend voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn in het rekenmodel ingevoerd op de posities zoals aangegeven in figuur 2.1. In bijlage 1.1 zijn de bronnummers, de broncoördinaten en spectrale verdelingen van de bronsterkten gegeven. Verder zijn in deze bijlage de periode vermeld waarin de verschillende geluidbronnen in bedrijf zijn. Tevens zijn voor de mobiele bronnen zijn het aantal rijlijnpassages per periode weergegeven, de snelheid en de lengte van de rijlijnen.

4.1.2 De geluidbronnen bepalend voor de maximale geluidniveaus

De maximale bronsterkte van rijdende personenwagens en de parkeeractiviteiten (remmen, optrekken, starten, portier/kofferbak sluiten en openen) bedraagt 100 dB(A). Deze waarde is gebaseerd op bij **S**choonderbeek en **P**artners **A**dvies BV bekende kentallen verkregen uit metingen verricht in vergelijkbare situaties.

De geluidbronnen die maximale geluidniveaus kunnen veroorzaken zijn in het rekenmodel ingevoerd op de posities zoals aangegeven in figuur 2.2. In bijlage 2.2 zijn de bronnummers, de broncoördinaten en spectrale verdelingen van de bronsterkten gegeven. Verder zijn in deze bijlage de periode vermeld waarin de verschillende geluidbronnen in bedrijf zijn.

4.2 De gebouwen, hoogtelijnen en schermen

De gebouwen en andere relevante objecten zijn in het rekenmodel ingevoerd met hun werkelijke hoogte en een reflectiecoëfficiënt, zodat de wanden van de ingevoerde gebouwen zowel een afschermende als reflecterende functie kunnen vervullen.

De situering van de gebouwen is gegeven in figuur 3 en in bijlage 2. In deze bijlage zijn de coördinaten van de hoekpunten gegeven. Er is aangegeven welke hoogte de gebouwen hebben ten opzichte van het plaatselijk maaiveld en welke tophoekfactor in verband met de afscherming is toegepast.

Deze hoogtelijnen zijn geïmporteerd in het geluidmodel. De hoogtelijnen zijn weergegeven in figuur 3 en bijlage 4.

De situering van de schermen (ingevoerd als scherm-vormige objecten zonder breedte) is gegeven in de figuur 3 en in bijlage 5. In deze bijlage zijn de coördinaten van de hoekpunten gegeven. Er is tevens in aangegeven welke hoogte de schermen hebben ten opzichte van het plaatselijk maaiveld. Welke reflectiefactor en profielcorrectie in verband met de afscherming is toegepast, wordt ook in bijlage 5 vermeld.

4.3 De bodemgebieden

De situering van de bodemgebieden is gegeven in figuur 3 en in bijlage 3. In deze bijlage zijn de coördinaten van de hoekpunten gegeven en is de absorptiefactor vermeld. Als standaard bodemfactor voor het geluidmodel is een waarde van 0,0 ingevoerd (akoestisch zachte bodem).

4.4 De ontvangerpunten

In de figuren 4.1 en 4.2 is een overzicht gegeven van de gebruikte ontvangerpunten rond de inrichting. De ontvangers zijn gesitueerd bij de woningen in de directe omgeving. De waarneemhoogte op alle ontvangers bedraagt voor de dagperiode 1,5 m boven het plaatselijk maaiveld en 5,0 m en 7,5 m voor de avond- en de nachtperiode. De relevante gegevens van de ontvangers zijn tevens gegeven in bijlage 6.

5 RESULTATEN EN BESPREKING

5.1 Bijzondere geluiden en trillingen

<u>Tonaal- en impulsachtig geluid</u>
Gezien de aard van de geluidbronnen en de afstand van de bronnen tot de beoordelingspunten is het niet te verwachten dat op de beoordelingspunten geluid met een tonaal of impulsachtig karakter hoorbaar is.

<u>Trillingen en laagfrequent geluid</u>
Op de parkeerplaatsen zijn geen potentiële trillingsbronnen aanwezig of bronnen bekend die laagfrequent geluid veroorzaken. Hierdoor wordt bij de woningen in de omgeving geen hinder als gevolg van trillingen of laag frequent geluid verwacht.

5.2 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus [$L_{Ar,LT}$]

In bijlage 7 zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op de ontvangerpunten gegeven zoals deze veroorzaakt worden ten gevolge van de verkeersbewegingen op de beide parkeerterreinen.

Uit de resultaten blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op bestaande woningen maximaal 34 dB(A), 31 dB(A) en 25 dB(A) bedragen in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Het betreft hier de woning aan de Stoutenburgerlaan 31 (rekenpunt 001). Op de overige woningen zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus nog lager.

De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn ruim lager dan de geluidvoorschriften uit het BARIM, zoals deze gelden indien het openbare parkeerterreinen betrof. Ook zullen de geluidniveaus ruim lager zijn dan de geluidbelasting veroorzaakt door het wegverkeer (rijksweg A1 en Stoutenburgerlaan) en het railverkeer.
Op basis hiervan wordt gesteld dat de extra geluidbelasting ten gevolge van het verkeer binnen de parkeerterreinen aanvaardbaar is.

5.3 Maximale geluidniveaus [L_{Amax}]

In bijlage 8 zijn de maximale geluidniveaus op de ontvangerpunten gegeven zoals deze veroorzaakt worden ten gevolge van de verkeersbewegingen en laad-/losactiviteiten op de beide parkeerterreinen.

Uit de resultaten blijkt dat de maximale geluidniveaus op bestaande woningen maximaal 55 dB(A) bedraagt in de dag-, avond- en nachtperiode. Het betreft hier de woning aan de Stoutenburgerlaan 31 (rekenpunt 001). Op de overige woningen zullen de maximale geluidniveaus lager zijn.

De berekende maximale geluidniveaus zijn ruim lager dan de geluidvoorschriften uit het BARIM, zoals deze gelden indien het openbare parkeerterreinen betreft.
Op basis hiervan wordt gesteld dat de maximale geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten binnen de parkeerterreinen aanvaardbaar zijn.

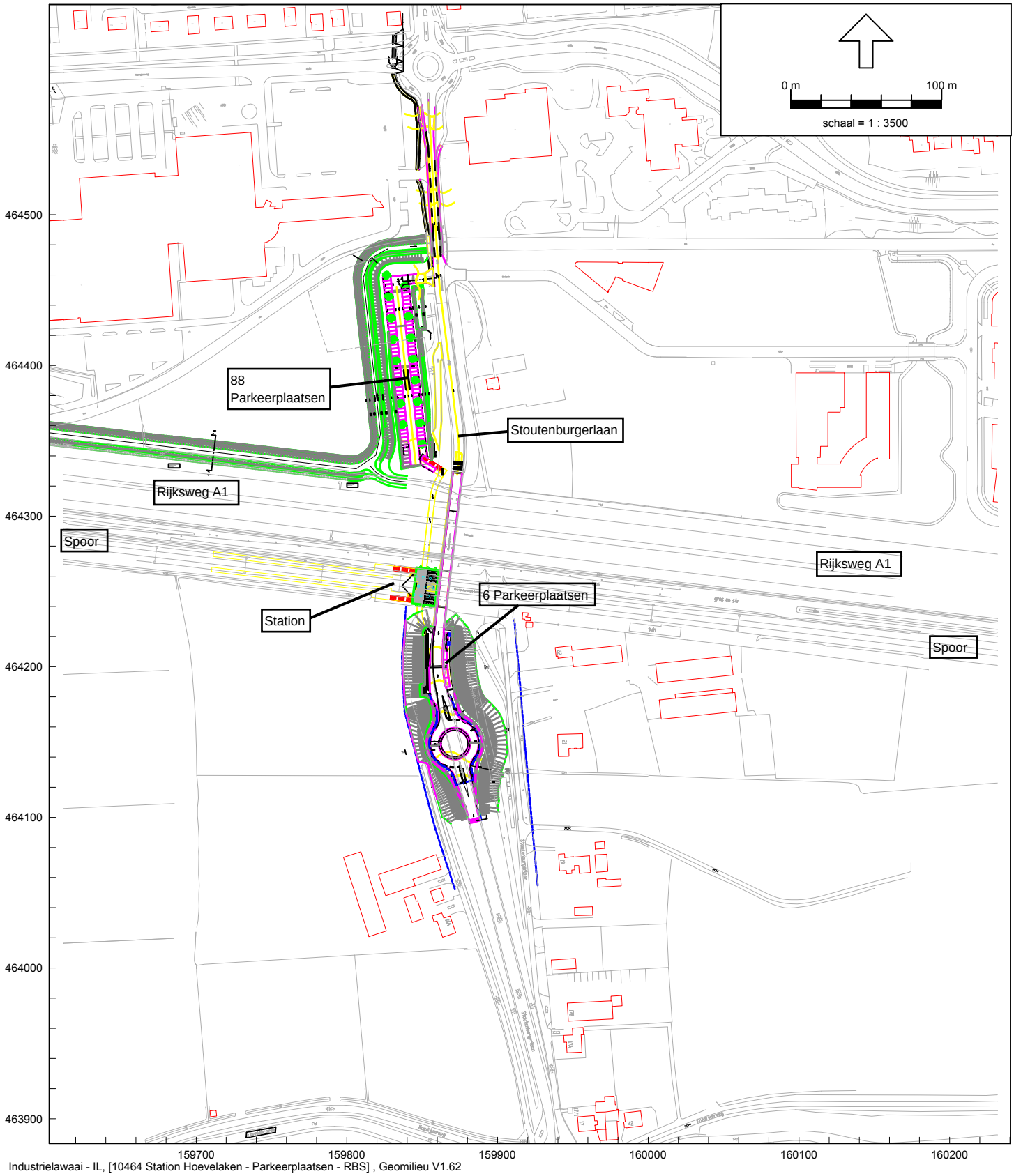
6 CONCLUSIES

Zowel de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden en zuiden van de rijksweg A1, zijn dermate laag dat er geen hinder te verwachten is bij de bestaande woningen in de omgeving.

Schoonderbeek en **P**artners **A**dvies BV

Ir. A.C.W.M. Appels ing. L.F.A. Theuws

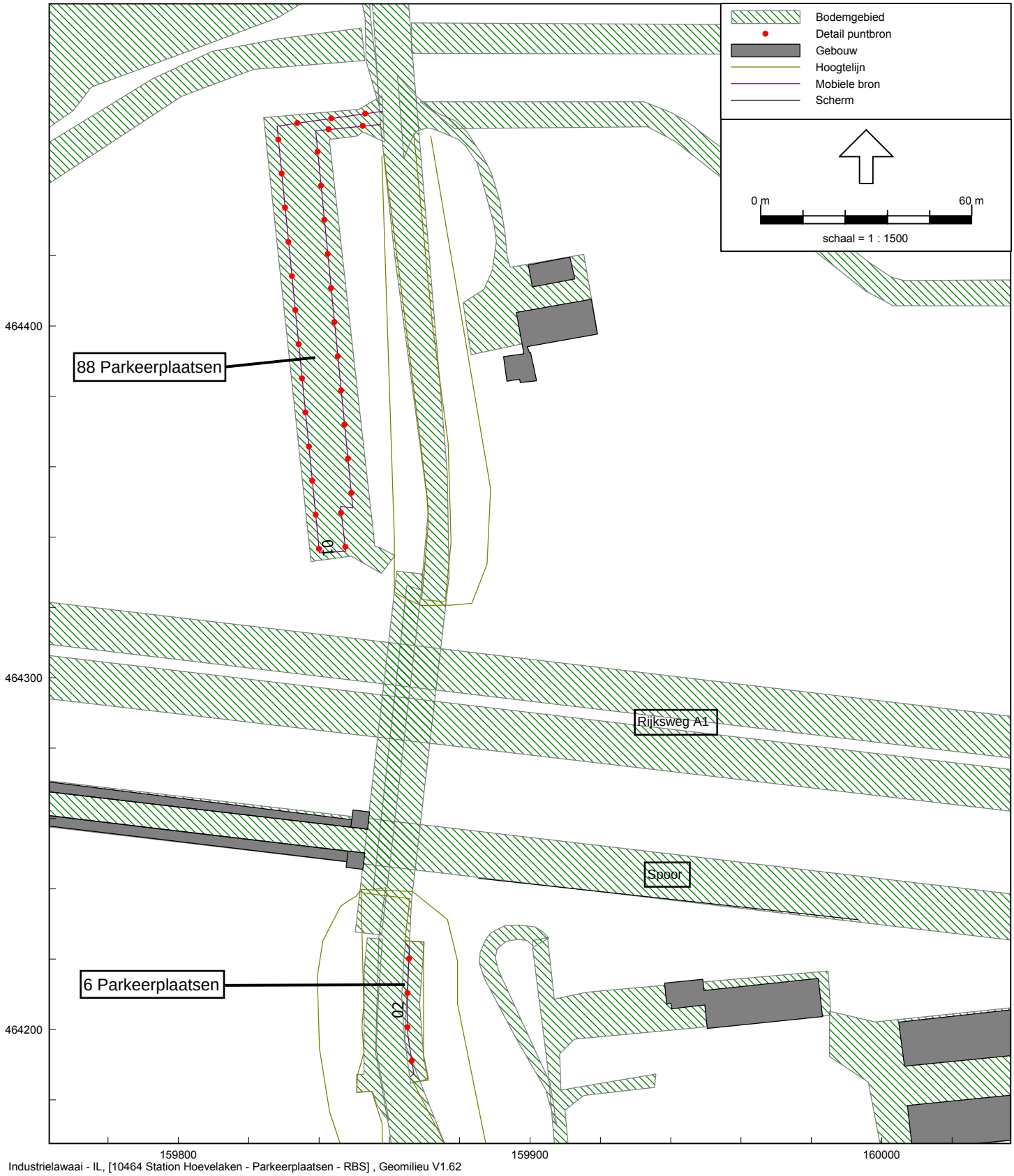
Figuur 1



Industrielawaai - IL, [10464 Station Hoevelaken - Parkeerplaatsen - RBS] , Geomilieu V1.62

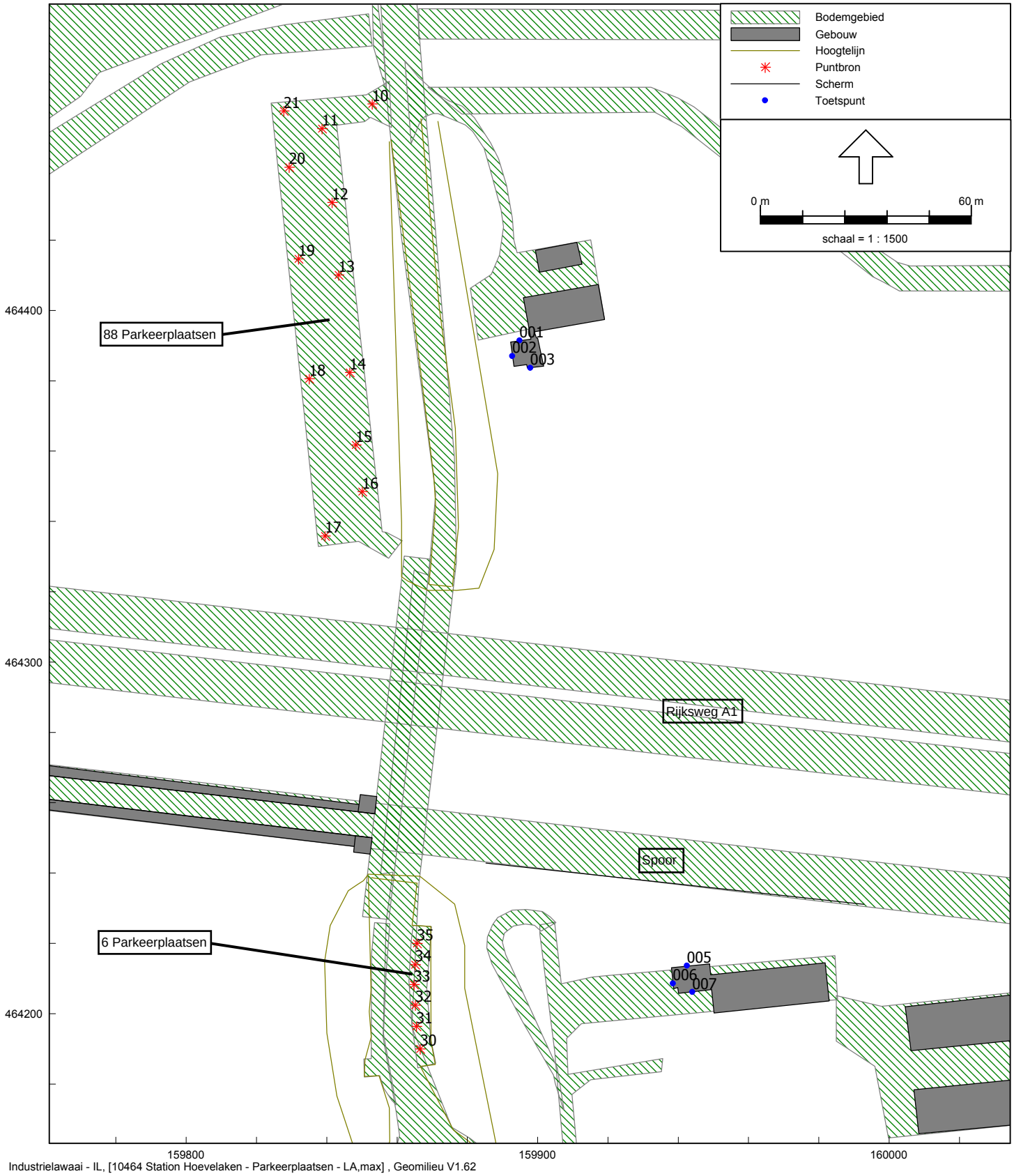
Parkeerterreinen Station Hoevelaken - gemeente Nijkerk

Locatie 2 parkeerterreinen en de directe omgeving



Parkeerterreinen Station Hoevelaken - gemeente Nijkerk

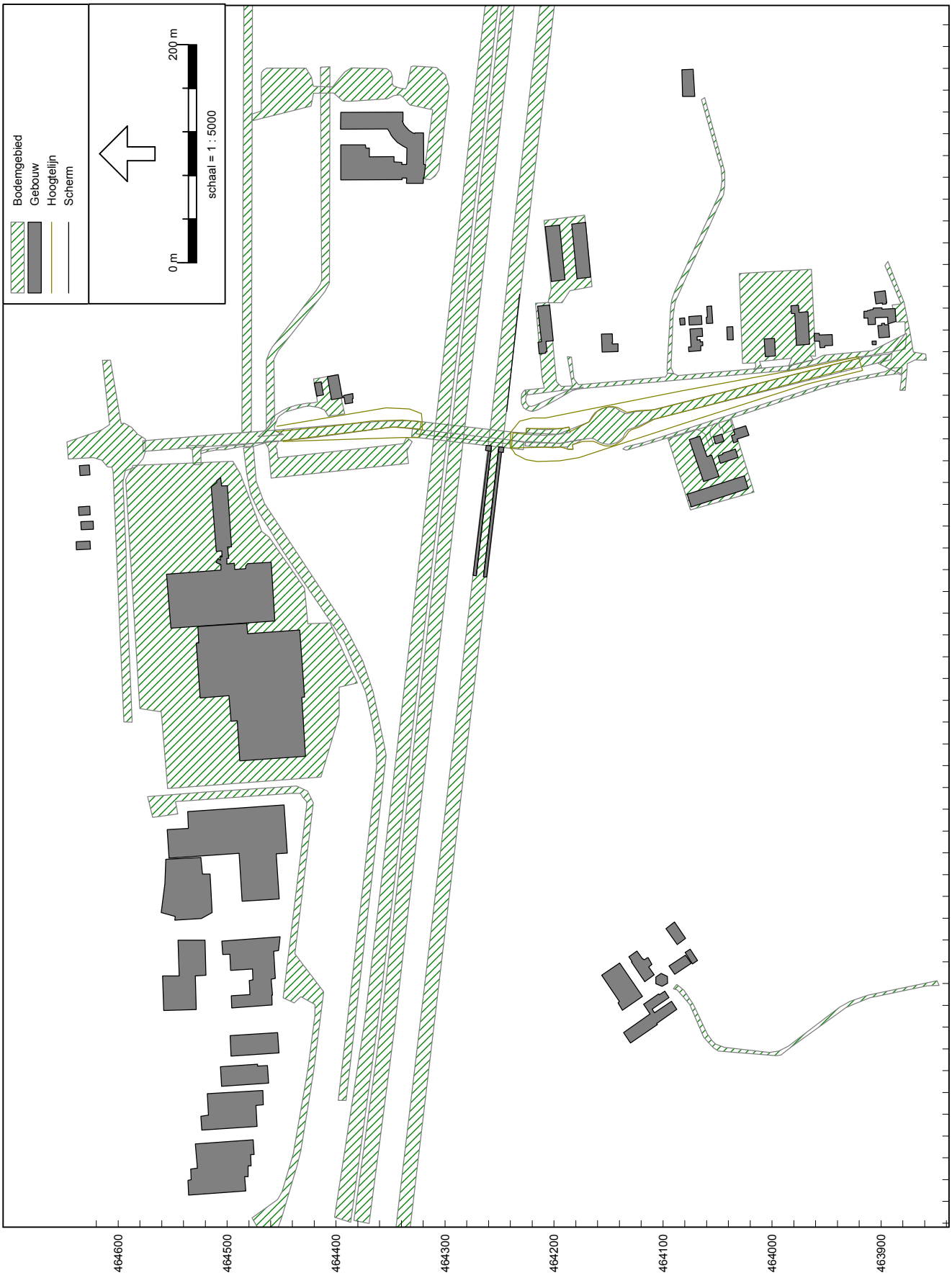
Ingevoerde geluidbronnen 01 en 02 tbv Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus



Industrielawaai - IL, [10464 Station Hoevelaken - Parkeerplaatsen - LA,max] , Geomilieu V1.62

Parkeerterreinen Station Hoevelaken - gemeente Nijkerk

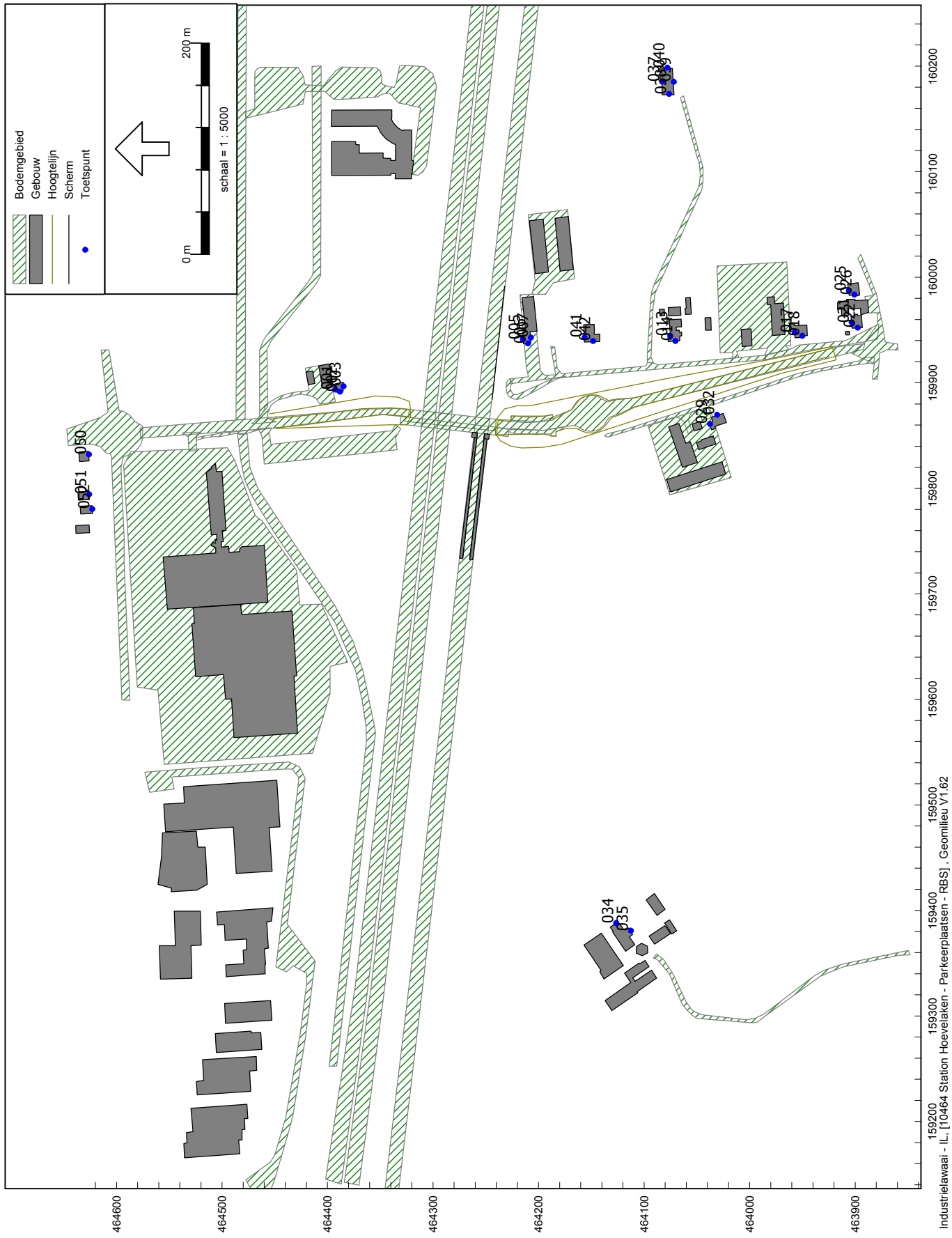
Ingevoerde geluidbronnen tbv LA,max



Parkeerterreinen Station Hoevelaken - gemeente Nijkerk

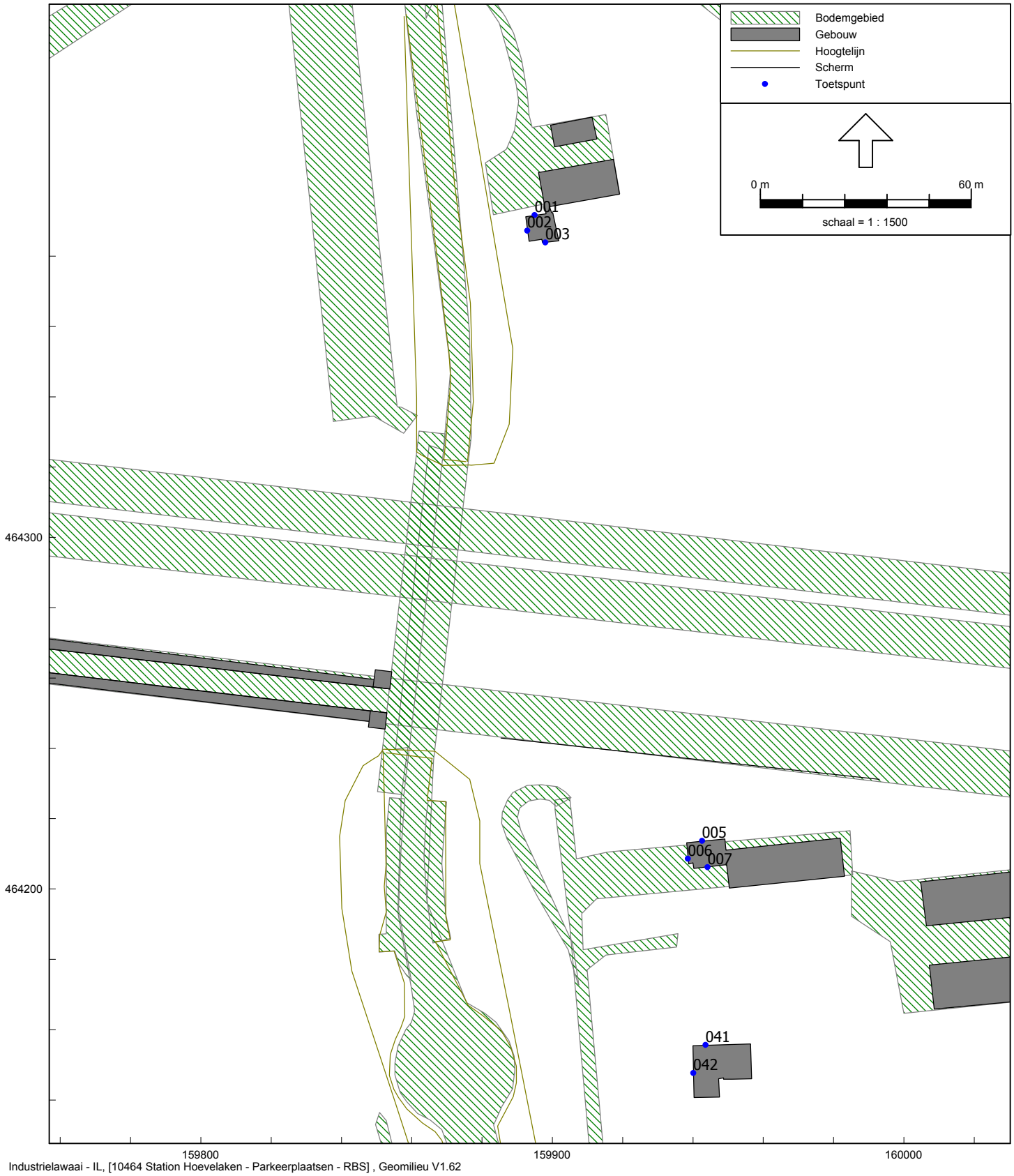
Rekenmodel

Figuur 4.1



Parkeerterreinen Station Hoevelaken - gemeente Nijkerk

Ingevoerde rekenpunten



Parkeerterreinen Station Hoevelaken - gemeente Nijkerk

Ingevoerde rekenpunten - nabij parkeerterreinen

“Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer”

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.17
1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) en het maximaal geluidsniveau LAmax, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:
a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus LAmax niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
c. de in tabel 2.17a aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
d. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein;
e. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten; en
f. de in tabel 2.17a aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.

Ad.b.: conform de toelichting wordt onder laden en lossen, tevens aanverwante activiteiten verstaan zoals het slaan van autoportieren, het starten en gasgeven bij het wegrijden van de voertuigen.
Ook volgens de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (nr. 200306411/1, d.d. 28 april 2004) zijn hogere maximale geluidsniveaus in de dagperiode tengevolge van transportbewegingen en laad- en losbewegingen toelaatbaar, als deze voor het bedrijf noodzakelijk zijn en er geen maatregelen mogelijk zijn.

2. Ten aanzien van een inrichting die is gelegen op een gezoneerd industrieterrein, waarbij binnen een afstand van 50 meter geen gevoelige objecten, anders dan gevoelige objecten gelegen op het gezoneerde industrieterrein, zijn gelegen, bedraagt in afwijking van het eerste lid, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door die inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten niet meer dan de in tabel 2.17b bij het betreffende tijdstip aangegeven waarde. De eerste volzin is niet van toepassing op windturbines.

Tabel 2.17b

	07.00–19.00 uur	19.00–23.00 uur	23.00–07.00 uur
$L_{Ar,LT}$ op een afstand van 50 meter vanaf de grens van de inrichting	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

3. In afwijking van het eerste lid geldt voor een inrichting die is gelegen op een bedrijventerrein, dat:
a. het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) en het maximaal geluidsniveau (LAmax) op de in tabel 2.17c genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;
b. de in de periode tussen 07:00 uur en 19:00 uur in tabel 2.17c opgenomen maximale geluidsniveaus (LAmax) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
c. de in tabel 2.17c aangeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet van toepassing zijn, indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
d. de in tabel 2.17c aangegeven waarden op de gevel ook van toepassing zijn bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein;
e. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten, en

f. de in tabel 2.17c aangegeven waarden gelden niet op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.

Tabel 2.17c

	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	75 dB(A)	70 dB(A)	65 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

4. In afwijking van het eerste en het tweede lid, geldt voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) en het maximaal geluidsniveau (LAmax, bij een inrichting die uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor openbare verkoop van vloeibare brandstoffen, mengsmering of aardgas aan derden voor motorvoertuigen voor het wegverkeer, dat:
a. de geluidsniveaus op de in tabel 2.17d genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;
b. de in de periode tussen 07.00 en 21.00 uur in tabel 2.17d opgenomen maximale geluidsniveaus LAmax niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Tabel 2.17d

	07:00–21:00 uur	21:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	40 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	60 dB(A)

c. de in tabel 2.17d aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein;
d. indien de inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein en binnen een afstand van 50 meter geen gevoelige objecten, anders dan gevoelige objecten gelegen op het gezoneerde industrieterrein zijn gelegen, de waarden van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) uit tabel 2.17d gelden op een afstand van 50 meter vanaf de grens van de inrichting; en
e. de in tabel 2.17d aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.

Artikel 2.18
1. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19, 2.20 dan wel 6.12, blijft buiten beschouwing:
a. het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
b. het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
c. het geluid ten behoeve van het oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging of het bijwonen van godsdienstige of levensbeschouwelijke bijeenkomsten en lijkplechtigheden, alsmede geluid in verband met het houden van deze bijeenkomsten of plechtigheden;
d. het geluid van het traditioneel ten gehore brengen van muziek tijdens het hijsen en strijken van de nationale vlag bij zonsopkomst en zonsondergang op militaire inrichtingen;
e. het ten gehore brengen van muziek vanwege het oefenen door militaire muziekcorpsen in de buitenlucht gedurende de dagperiode met een maximum van twee uren per week op militaire inrichtingen;
f. het ten gehore brengen van onversterkte muziek tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
g. het traditioneel schieten, tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
h. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
i. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang.

2. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17 wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.

3. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau LAmax, bedoeld in artikel 2.17 blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:
a. het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
b. het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan.

4. De maximale geluidsniveaus LAmax, bedoeld in artikel 2.17 zijn tussen 23.00 en 7.00 uur niet van toepassing ten aanzien van aandrijfgeluid van motorvoertuigen bij laad- en losactiviteiten indien:
a. degene die de inrichting drijft aantoont dat het maximaal geluidsniveau L_{Amax}, genoemd in tabel 2.17a, niet te bereiken is door het treffen van maatregelen; en
b. het niveau van het aandrijfgeluid op een afstand van 7,5 meter van het motorvoertuig niet hoger is van 65dB(A).

5. Bij gemeentelijke verordening kunnen ten behoeve van het voorkomen van geluidhinder regels worden gesteld met betrekking tot:
a. het ten gehore brengen van onversterkte muziek, en
b. het traditioneel schieten.

Artikel 2.19 [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]
1. Bij gemeentelijke verordening kunnen voorwaarden worden vastgesteld op grond waarvan krachtens de verordening gebieden worden aangewezen waarin de in de verordening opgenomen geluidsnormen gelden die afwijken van de waarden, bedoeld in artikel 2.17 indien de in dat artikel genoemde waarden gelet op de aard van de gebieden niet passend zijn. Alvorens een gebied wordt aangewezen worden de gevolgen hiervan voor de in die gebieden gelegen inrichtingen, de bewoners van die gebieden en andere belanghebbenden in kaart gebracht.

2. In een gebied als bedoeld in het eerste lid bedragen de waarden binnen een geluidsgevoelige ruimte of een verblijfsruimte voor zover deze niet zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein, op de volgende tijdstippen niet meer dan de in tabel 2.19 aangegeven waarden:

Tabel 2.19

	07.00–19.00 uur	19.00–23.00 uur	23.00–07.00 uur
$L_{Ar,LT}$	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{A}max	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

3. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau (LAmax), bedoeld in het tweede lid, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:
a. het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
b. het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan.

4. De in het tweede lid genoemde waarden gelden niet indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen.

5. In een verordening als bedoeld in het eerste lid kan worden bepaald dat het bevoegd gezag ten aanzien van een gebied dat krachtens de verordening is aangewezen overeenkomstig artikel 2.20 maatwerkvoorschriften kan stellen.

Artikel 2.20
1. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) en het maximaal geluidsniveau LAmax vaststellen.

2. Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarden vaststellen dan de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, indien binnen geluidsgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten van gevoelige gebouwen, die zijn gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting, een etmaalwaarde van maximaal 35 dB(A) wordt gewaarborgd.

3. De in het tweede lid bedoelde etmaalwaarde is niet van toepassing indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen.

4. Het bevoegd gezag kan maatwerkvoorschriften stellen over de plaats waar de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, voor een inrichting gelden.

5. Het bevoegd gezag kan bij maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen in de inrichting worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen teneinde aan geldende geluidsnormen te voldoen.

6. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12 kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift voor bepaalde activiteiten in een inrichting, anders dan festiviteiten als bedoeld in artikel 2.21, andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) en het maximaal geluidsniveau LAmax vaststellen. Het bevoegd gezag kan daarbij voorschriften vaststellen met betrekking tot de duur van de activiteiten, het treffen van maatregelen, de tijdstippen waarop de activiteiten plaatsvinden of het vooraf melden per keer dat de activiteit plaatsvindt.

Artikel 2.21
1. De waarden bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19, 2.20 dan wel 6.12 zijn voor zover de naleving van deze normen redelijkerwijs niet kan worden gevergd, niet van toepassing op dagen of dagdelen in verband met de viering van:
a. festiviteiten die bij of krachtens een gemeentelijke verordening zijn aangewezen, in de gebieden in de gemeente waarvoor de verordening geldt;
b. andere festiviteiten die plaatsvinden in de inrichting, waarbij het aantal bij of krachtens een gemeentelijke verordening aan te wijzen dagen of dagdelen per gebied of categorie van inrichtingen kan verschillen en niet meer mag bedragen dan twaalf per kalenderjaar.

2. Bij of krachtens gemeentelijke verordening kunnen voorwaarden worden verbonden aan de festiviteiten ter voorkoming of beperking van geluidhinder.

3. Een festiviteit als bedoeld in het eerste lid die maximaal een etmaal duurt, maar die zowel voor als na 00.00 uur plaatsvindt, wordt beschouwd als plaatshebbende op één dag.

Artikel 2.22
1. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau LAmax, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19, 2.20 dan wel 6.12, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van het uitrukken van motorvoertuigen ten behoeve van ongevallenbestrijding en brandbestrijding en het vrijmaken van de weg na een ongeval.
2. Het bevoegd gezag kan maatwerkvoorschriften stellen met betrekking tot het treffen van technische en organisatorische maatregelen ten aanzien van het uitrukken van motorvoertuigen bij ongevallenbestrijding en brandbestrijding, indien dat bijzonder is aangewezen in het belang van het milieu.

Model: Parkeerplaatsen - RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	M-1	H-1	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte	Gem.snelheid	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
01	Personenwagens Noord - Rijden/manoevreren	159858.00	464461.13	0.00	0.75	50.00	60.00	69.00	75.00	79.00	86.00	84.00	76.00	66.00	89.10	302.24	10	68	13	7
02	Personenwagens Zuid - Rijden/manoevreren	159866.05	464186.59	5.90	0.75	50.00	60.00	69.00	75.00	79.00	86.00	84.00	76.00	66.00	89.10	38.92	10	68	13	7

Model: Parkeerplaatsen - LA,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Pb(u)(D)	Pb(u)(A)	Pb(u)(N)
10	LA,max auto's - P-noord	159853.03	464459.09	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
11	LA,max auto's - P-noord	159838.75	464452.02	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
12	LA,max auto's - P-noord	159841.60	464431.01	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
13	LA,max auto's - P-noord	159843.45	464410.33	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
14	LA,max auto's - P-noord	159846.65	464382.60	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
15	LA,max auto's - P-noord	159848.33	464361.92	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
16	LA,max auto's - P-noord	159850.18	464348.64	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
17	LA,max auto's - P-noord	159839.59	464336.03	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
18	LA,max auto's - P-noord	159835.05	464380.75	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
19	LA,max auto's - P-noord	159832.02	464414.87	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
20	LA,max auto's - P-noord	159829.33	464440.93	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
21	LA,max auto's - P-noord	159827.82	464456.90	0.00	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
30	LA,max auto's - P-zuid	159866.64	464190.01	5.96	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
31	LA,max auto's - P-zuid	159865.58	464196.40	6.09	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
32	LA,max auto's - P-zuid	159865.26	464202.46	6.24	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
33	LA,max auto's - P-zuid	159864.83	464208.31	6.39	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
34	LA,max auto's - P-zuid	159865.15	464213.95	6.53	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000
35	LA,max auto's - P-zuid	159865.68	464220.02	6.69	0.75	Normale puntbron	0.00	360.00	61.00	71.00	80.00	86.00	90.00	97.00	95.00	87.00	77.00	100.10	12.000	4.000	8.000

Model: Parkeerplaatsen - RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Refl. 31	Cp	HDef.
001	boerderij	Polygoon	159899.54	464417.45	0.00	6.00	0.80	0 dB	Eigen waarde
002	boerderij	Polygoon	159896.13	464403.98	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
	gebouw	Polygoon	159367.72	464155.95	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
1	gebouw	Polygoon	159384.59	464130.91	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
2	gebouw	Polygoon	159323.27	464105.51	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
3	gebouw	Polygoon	159360.28	464095.35	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
4	gebouw	Polygoon	159368.44	464088.82	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
5	gebouw	Polygoon	159388.58	464079.21	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
6	gebouw	Polygoon	159395.84	464086.46	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
7	gebouw	Polygoon	159938.31	464213.22	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
8	gebouw	Polygoon	160004.87	464202.09	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
9	gebouw	Polygoon	160057.48	464183.44	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
12	gebouw	Polygoon	159940.44	464140.74	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
13	gebouw	Polygoon	159859.50	464075.49	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
14	gebouw	Polygoon	159837.89	464046.92	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
15	gebouw	Polygoon	159862.17	464053.26	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
16	gebouw	Polygoon	159863.58	464020.60	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
17	gebouw	Polygoon	159826.35	464024.93	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
18	gebouw	Polygoon	159940.45	464075.78	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
19	gebouw	Polygoon	159964.69	464083.68	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
20	gebouw	Polygoon	159964.77	464075.33	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
21	gebouw	Polygoon	159966.26	464059.51	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
22	gebouw	Polygoon	159951.18	464040.54	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
23	gebouw	Polygoon	159935.76	464005.61	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
24	gebouw	Polygoon	159946.23	463976.96	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
25	gebouw	Polygoon	159946.21	463943.84	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
26	gebouw	Polygoon	159946.69	463907.32	0.00	6.00	0.80	0 dB	Relatief
27	gebouw	Polygoon	159971.12	463914.88	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
28	gebouw	Polygoon	159953.12	463901.27	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
29	gebouw	Polygoon	159984.26	463904.03	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
30	gebouw	Polygoon	160144.74	464395.64	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
31	gebouw	Polygoon	159686.55	464551.48	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
32	gebouw	Polygoon	159622.86	464431.27	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
33	gebouw	Polygoon	159479.23	464454.79	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
34	gebouw	Polygoon	159390.31	464452.64	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
35	gebouw	Polygoon	159367.63	464519.26	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
36	gebouw	Polygoon	159419.79	464523.49	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
37	gebouw	Polygoon	159296.41	464452.13	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
38	gebouw	Polygoon	159268.71	464461.62	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
39	gebouw	Polygoon	159248.75	464466.47	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
40	gebouw	Polygoon	159202.94	464475.13	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
		Polygoon	160174.76	464081.48	0.00	9.00	0.80	0 dB	Relatief
	_L	Polygoon	159734.94	464273.97	0.00	1.20	0.80	0 dB	Relatief
	(Rechts)	Polygoon	159733.70	464264.40	0.00	1.20	0.80	0 dB	Relatief
		Rechthoek	159849.07	464257.59	0.00	10.00	0.80	0 dB	Relatief
		Rechthoek	159853.02	464250.20	0.00	10.00	0.80	0 dB	Relatief
100	woning 27	Rechthoek	159766.44	464625.77	0.00	8.00	0.80	0 dB	Relatief
101	woning 4	Rechthoek	159784.59	464622.85	0.00	8.00	0.80	0 dB	Relatief
102	woning 2	Rechthoek	159798.37	464625.98	0.00	8.00	0.80	0 dB	Relatief
103	woning 62	Rechthoek	159827.13	464625.64	0.00	8.00	0.80	0 dB	Relatief

Model: Parkeerplaatsen - LA,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Bf	Oppervlak
300_G	300_Bodemgebied	Polygoon	159001.07	464360.43	0.00	21868.26
		Polygoon	159858.43	464577.31	0.00	7135.10
3	A1	Polygoon	160584.59	464224.18	0.00	17587.86
4	A1	Polygoon	159139.74	464369.35	0.00	17578.39
		Polygoon	159862.35	464471.37	0.00	1027.89
		Polygoon	159341.81	464072.30	0.00	957.92
1		Polygoon	159849.76	464133.06	0.00	1046.27
2		Polygoon	160000.11	464164.70	0.00	2657.49
3		Polygoon	159900.85	464222.71	0.00	2094.59
		Polygoon	159924.02	464016.21	0.00	5558.51
1		Polygoon	159923.26	463983.79	0.00	664.81
2		Polygoon	159932.41	463857.54	0.00	1129.60
		Polygoon	159919.93	464089.52	0.00	918.93
		Polygoon	159878.56	464456.26	0.00	2594.24
1		Polygoon	159866.35	464477.63	0.00	3284.25
2		Polygoon	159852.04	464484.83	0.00	5004.76
3		Polygoon	159145.80	464449.39	0.00	4798.32
4		Polygoon	160152.27	464477.24	0.00	5708.64
5		Polygoon	159636.03	464380.27	0.00	44666.26
6		Polygoon	159836.57	464530.90	0.00	152.49
7		Polygoon	159794.97	464074.40	0.00	4235.33
		Polygoon	159857.19	464462.42	0.00	126.51
		Polygoon	159862.16	464330.39	0.00	774.83
		Polygoon	159901.13	464223.61	0.00	245.26
01	Hard bodemgebied P-Noord	Polygoon	159857.92	464465.59	0.00	2479.42
02	Hard bodemgebied P-Zuid+stoep	Polygoon	159864.76	464225.25	0.00	204.36
03	Hard bodemgebied BUSSTROOK	Polygoon	159858.05	464225.74	0.00	211.66
001	weg+rotonde	Polygoon	159600.03	464587.07	0.00	4515.60

Model: Parkeerplaatsen - LA,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Lengte
		159871.81	464454.16	0.00	149.78
1		159866.95	464454.92	0.00	134.04
1		159926.33	463923.13	1.00	336.39
		159000.76	464358.50	0.50	9.18
1		159000.86	464359.49	0.00	17.69
2		160671.14	464161.76	0.50	9.12
3		160671.24	464162.82	0.00	14.58
		159852.23	464239.83	0.00	697.65
1		159852.83	464238.85	7.00	354.23
1		159875.45	464321.70	7.00	134.05
		159868.85	464320.65	0.00	132.32

Model: Parkeerplaatsen - LA,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	H-n	Lengte	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k	M-1	M-n
001	Hartlijn traject 300 _L	159734.57	464270.98	0.50	0.50	120.05	0 dB	0.80	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.80	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.00	0.00
001	Hartlijn traject 300 (Rechts)	159733.71	464264.41	0.50	0.50	120.14	0 dB	0.80	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.80	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.00	0.00
	(Rechts)	159885.43	464243.00	2.00	2.00	108.38	0 dB	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.50	0.50

Model: Parkeerplaatsen - RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
001	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	159895.06	464391.82	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
002	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	159892.93	464387.36	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
003	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	159898.11	464383.98	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
005	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	159942.69	464213.75	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
006	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	159938.66	464208.68	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
007	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	159944.20	464206.25	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
013	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	159945.95	464073.88	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
014	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	159940.85	464069.04	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
017	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	159948.90	463955.91	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
018	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	159945.81	463948.67	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
021	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	159958.38	463901.83	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
022	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	159953.39	463896.04	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
025	Koedijkerweg 42 - noordzijde	159988.48	463904.66	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
026	Koedijkerweg 42 - westzijde	159984.77	463899.25	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
029	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	159861.82	464036.43	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
032	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	159870.50	464029.66	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
034	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	159388.54	464125.49	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
035	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	159381.28	464111.57	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
037	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	160186.55	464081.95	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
038	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	160174.66	464075.40	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
039	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	160186.17	464070.97	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
040	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	160199.58	464077.09	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
041	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	159943.63	464155.66	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
042	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	159940.17	464147.67	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
050	Woning 62 (noord)	159832.66	464626.02	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
051	Woning 2 (noord)	159794.76	464625.75	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--
052	Woning 4 (noord)	159780.80	464622.70	0.00	1.50	4.50	7.50	--	--	--

Rapport: Resultatentabel
Model: Parkeerplaatsen - RBS
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
001_A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1.50	24	22	16	27	51
001_B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4.50	30	28	22	33	54
001_C	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	7.50	34	31	25	36	56
002_A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1.50	21	19	13	24	48
002_B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4.50	28	26	20	31	52
002_C	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	7.50	33	30	24	35	55
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1.50	16	13	7	18	42
003_B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4.50	19	17	11	22	44
003_C	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	7.50	25	23	17	28	48
005_A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1.50	19	16	11	21	45
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4.50	21	18	13	23	46
005_C	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	7.50	22	20	14	25	46
006_A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1.50	21	19	13	24	48
006_B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4.50	23	21	15	26	48
006_C	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	7.50	25	22	16	27	48
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1.50	16	13	7	18	42
007_B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4.50	17	15	9	20	41
007_C	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	7.50	19	16	11	21	41
013_A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1.50	15	12	7	17	42
013_B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4.50	16	14	8	19	43
013_C	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	7.50	17	14	9	19	43
014_A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1.50	16	13	8	18	43
014_B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4.50	17	15	9	20	44
014_C	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	7.50	18	15	10	20	44
017_A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1.50	11	8	3	13	38
017_B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4.50	14	12	6	17	41
017_C	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	7.50	15	13	7	18	42
018_A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1.50	-5	-7	-13	-2	23
018_B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4.50	-5	-8	-13	-3	22
018_C	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	7.50	-1	-4	-10	1	25
021_A	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	1.50	8	5	-1	10	35
021_B	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	4.50	9	6	1	11	36
021_C	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	7.50	13	10	5	15	39
022_A	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	1.50	11	9	3	14	38
022_B	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	4.50	12	10	4	15	39
022_C	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	7.50	13	10	5	15	39
025_A	Koedijkerweg 42 - noordzijde	1.50	3	0	-5	5	30
025_B	Koedijkerweg 42 - noordzijde	4.50	12	10	4	15	39
025_C	Koedijkerweg 42 - noordzijde	7.50	12	10	4	15	39
026_A	Koedijkerweg 42 - westzijde	1.50	8	6	0	11	35
026_B	Koedijkerweg 42 - westzijde	4.50	14	12	6	17	42
026_C	Koedijkerweg 42 - westzijde	7.50	15	12	7	17	41
029_A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1.50	5	3	-3	8	32
029_B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4.50	7	5	-1	10	34
029_C	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	7.50	18	16	10	21	44
032_A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1.50	16	14	8	19	43
032_B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4.50	17	14	9	19	43
032_C	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	7.50	17	15	9	20	43
034_A	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	1.50	9	6	1	11	36
034_B	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	4.50	10	7	2	12	37
034_C	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	7.50	10	8	2	13	37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Parkeerplaatsen - RBS
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
035_A	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	1.50	8	6	0	11	36
035_B	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	4.50	9	7	1	12	36
035_C	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	7.50	7	5	-1	10	34
037_A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1.50	6	3	-2	8	33
037_B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4.50	7	4	-1	9	34
037_C	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	7.50	7	5	-1	10	34
038_A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1.50	7	4	-2	9	34
038_B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4.50	8	5	0	10	35
038_C	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	7.50	8	6	0	11	35
039_A	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	1.50	-12	-14	-20	-9	15
039_B	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	4.50	-11	-14	-19	-9	16
039_C	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	7.50	-10	-12	-18	-7	17
040_A	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	1.50	-12	-14	-20	-9	15
040_B	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	4.50	-11	-14	-19	-9	16
040_C	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	7.50	-10	-12	-18	-7	17
041_A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1.50	19	16	11	21	45
041_B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4.50	20	18	12	23	46
041_C	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	7.50	22	19	14	24	46
042_A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1.50	19	16	10	21	45
042_B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4.50	20	18	12	23	46
042_C	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	7.50	22	19	14	24	46
050_A	Woning 62 (noord)	1.50	21	18	13	23	48
050_B	Woning 62 (noord)	4.50	21	19	13	24	47
050_C	Woning 62 (noord)	7.50	21	19	13	24	47
051_A	Woning 2 (noord)	1.50	15	13	7	18	42
051_B	Woning 2 (noord)	4.50	16	13	7	18	42
051_C	Woning 2 (noord)	7.50	17	14	8	19	42
052_A	Woning 4 (noord)	1.50	13	11	5	16	40
052_B	Woning 4 (noord)	4.50	13	11	5	16	40
052_C	Woning 4 (noord)	7.50	15	12	7	17	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Parkeerplaatsen - LA,max
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
001_A	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	1.50	51	51	51
001_B	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	4.50	53	53	53
001_C	Stoutenburgerlaan 31 - noordzijde	7.50	55	55	55
002_A	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	1.50	48	48	48
002_B	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	4.50	50	50	50
002_C	Stoutenburgerlaan 31 - westzijde	7.50	54	54	54
003_A	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	1.50	39	39	39
003_B	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	4.50	43	43	43
003_C	Stoutenburgerlaan 31 - zuidzijde	7.50	53	53	53
005_A	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	1.50	46	46	46
005_B	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	4.50	48	48	48
005_C	Stoutenburgerlaan 22 - noordzijde	7.50	50	50	50
006_A	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	1.50	47	47	47
006_B	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	4.50	49	49	49
006_C	Stoutenburgerlaan 22 - westzijde	7.50	51	51	51
007_A	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	1.50	49	49	49
007_B	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	4.50	50	50	50
007_C	Stoutenburgerlaan 22 - zuidzijde	7.50	52	52	52
013_A	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	1.50	39	39	39
013_B	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	4.50	40	40	40
013_C	Stoutenburgerlaan 19 - noordzijde	7.50	41	41	41
014_A	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	1.50	40	40	40
014_B	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	4.50	41	41	41
014_C	Stoutenburgerlaan 19 - westzijde	7.50	42	42	42
017_A	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	1.50	39	39	39
017_B	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	4.50	39	39	39
017_C	Stoutenburgerlaan 17a - noordzijde	7.50	41	41	41
018_A	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	1.50	18	18	18
018_B	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	4.50	18	18	18
018_C	Stoutenburgerlaan 17a - westzijde	7.50	22	22	22
021_A	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	1.50	34	34	34
021_B	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	4.50	36	36	36
021_C	Stoutenburgerlaan 17 - noordzijde	7.50	36	36	36
022_A	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	1.50	34	34	34
022_B	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	4.50	36	36	36
022_C	Stoutenburgerlaan 17 - westzijde	7.50	36	36	36
025_A	Koedijkerweg 42 - noordzijde	1.50	27	27	27
025_B	Koedijkerweg 42 - noordzijde	4.50	34	34	34
025_C	Koedijkerweg 42 - noordzijde	7.50	34	34	34
026_A	Koedijkerweg 42 - westzijde	1.50	35	35	35
026_B	Koedijkerweg 42 - westzijde	4.50	38	38	38
026_C	Koedijkerweg 42 - westzijde	7.50	38	38	38
029_A	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	1.50	32	32	32
029_B	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	4.50	34	34	34
029_C	Stoutenburgerlaan 16a - noordzijde	7.50	44	44	44
032_A	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	1.50	43	43	43
032_B	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	4.50	43	43	43
032_C	Stoutenburgerlaan 16a - oostzijde	7.50	44	44	44
034_A	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	1.50	29	29	29
034_B	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	4.50	30	30	30
034_C	Koedijkerweg 32/34 - noordoostzijde	7.50	31	31	31
035_A	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	1.50	29	29	29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Parkeerplaatsen - LA,max
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
035_B	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	4.50	30	30	30
035_C	Koedijkerweg 32/34 - zuidoostzijde	7.50	29	29	29
037_A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1.50	30	30	30
037_B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4.50	31	31	31
037_C	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	7.50	32	32	32
038_A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1.50	31	31	31
038_B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4.50	31	31	31
038_C	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	7.50	32	32	32
039_A	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	1.50	13	13	13
039_B	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	4.50	13	13	13
039_C	Stoutenburgerlaan 20 - zuidzijde	7.50	15	15	15
040_A	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	1.50	11	11	11
040_B	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	4.50	12	12	12
040_C	Stoutenburgerlaan 20 - oostzijde	7.50	13	13	13
041_A	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	1.50	45	45	45
041_B	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	4.50	47	47	47
041_C	Stoutenburgerlaan 20 - noordzijde	7.50	49	49	49
042_A	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	1.50	45	45	45
042_B	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	4.50	47	47	47
042_C	Stoutenburgerlaan 20 - westzijde	7.50	49	49	49
050_A	Woning 62 (noord)	1.50	41	41	41
050_B	Woning 62 (noord)	4.50	41	41	41
050_C	Woning 62 (noord)	7.50	41	41	41
051_A	Woning 2 (noord)	1.50	40	40	40
051_B	Woning 2 (noord)	4.50	40	40	40
051_C	Woning 2 (noord)	7.50	40	40	40
052_A	Woning 4 (noord)	1.50	40	40	40
052_B	Woning 4 (noord)	4.50	40	40	40
052_C	Woning 4 (noord)	7.50	40	40	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

SPA, uw eigen adviseur voor:

MILIEU
Aanvraag vergunningen (Wm, Wvo, Wabo)
ABM toets/Proteus II
Afvalpreventie onderzoek
Akoestisch- en of trillingsonderzoek
BBT/IPPC
Bedrijfsmilieuplan
Biobrandstoffen
Bio-energie
Brandveiligheid en brandcompartimentering
Brzo/VBS
Duurzaamheid
Energiebesparing onderzoek
Externe veiligheid (PR, GR, risico-analyse)
Gas/stofontploffing (ATEX)
Geurhinder
Luchtkwaliteit (NER, BEES, BEMS)
Luchtkwaliteit op de werkplek
Meldingen activiteitenbesluit (BARIM)
Milieuverslagen
Milieuzorgsysteem KAM-zorg
Onderzoek Luchtkwaliteit
Opslag gevaarlijke stoffen
Reach
Trillingsonderzoek
Wet geurhinder en veehouderij (Wgv)

GELUID
Advies geluidbelaste locaties
Geluidonderzoek agrarische bedrijven
Geluidonderzoek BARIM
Geluidonderzoek Wet milieubeheer
Geluidwering van gevels
Horecalawaai
Geluid op de werkplek
Productontwikkeling
Railverkeerlawaai
Referentieniveaumetingen
Wegverkeerlawaai
Zonering industrieterreinen
Herzonering industrieterreinen
Dezonering industrieterreinen

BRANDVEILIGHEID
Beoordeling en advies bestaande situaties
Bouwbesluit/bouwvergunning
Brand beheersen in grote compartimenten
Brandoverslag stralingsberekeningen
Industriële brandveiligheid
Veilige ontvluchting

RUIMTELIJKE ORDENING
Archeologisch onderzoek
Bestemmingsplanprocedures en projectbesluit
Bodemonderzoek
Bouwen op milieubelaste locaties
Ecologisch onderzoek
Externe veiligheid
Geluidbelaste locaties
Haalbaarheidscan
Luchtkwaliteit onderzoek
Milieuzonering
Omgevingsvergunning
Planschade risicoanalyse
Quickscan locatieontwikkeling
Ruimtelijke onderbouwing
Spuitzones agrarische bedrijven
Watertoets
Weg- en railverkeerslawaai
Wet geurhinder en veehouderij

BELEIDSADVIES
Beleidsregel luchtkwaliteit en RO
Duurzaamheidprojecten
Gebiedsgericht uitvoeringsgericht
Geluidbeleid
Geluidkaarten
Hogere grenswaarden beleid
Milieukundige begeleiding bij ruimtelijke plannen
Provinciaal actieplan geluid

.

BOUWADVIES
Binnenmilieu
Duurzaam bouwen
Bouwfysica van gevels en daken
Energiezuinigheid (epn)
Bouwen op geluidbelaste locaties
Contactgeluid
Geluid van gebouwinstallaties
Geluidisolatie
Geluidwering gevels
Luchtdichtheid
Toetsing Bouwbesluit
Vochtbeheersing
Zaalakoestiek
Zomercomfort

SPA Ede	SPA Terneuzen
Postbus 374	
6710 BJ EDE	
Klinkenbergerweg 30a	Oostelijk Bolwerk 9
6711 MK EDE	4531 GP TERNEUZEN
T: 0318 614 383	T: 0115 649 680
F: 0318 614 251	F: 0115 649 392
E: Ede@spaede.nl	E: Terneuzen@spaede.nl

www.spaede.nl

BIJLAGE 8 Berekeningen luchtkwaliteit

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar
Hoevelaken	Stoutenburgerlaan	159995	464100	3200	0,9	0,05	0,05

Fractie autobus	Parkeer bewegingen	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
0	150	Buitenweg algemeen	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,5	14	0

Rapportage NO_2 / PM_{10}	
Naam	Giel Jansen
Versie	9.0
Stratenbestand	Station Hoevelaken
Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m^3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				NO_2 (µg/m^3)	NO_2 (µg/m^3)	NO_2 (µg/m^3)	NO_2 (µg/m^3)
Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**Jaargemiddelde**	**Jm achtergrond**	**Overschrijdingen grenswaarde**	**Overschrijdingen plandrempel**
Hoevelaken	Stoutenburgerlaan	159995	464100	34,5	21,2	0	0

PM_{10} (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)
Jaargemiddelde	**Jm achtergrond**	**Overschrijdingen grenswaarde**	**Overschrijdingen plandrempel**
26,2	24,9	13	0

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar
Hoevelaken	Stoutenburgerlaan	159995	464100	3535	0,9	0,05	0,05

Fractie autobus	Parkeer bewegingen	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
0	150	Buitenweg algemeen	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,5	14	0

Rapportage NO_2 / PM_{10}	
Naam	Giel Jansen
Versie	9.0
Stratenbestand	Station Hoevelaken
Jaartal	2015
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m^3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO_2 (µg/m^3) Jaargemiddelde	NO_2 (µg/m^3) Jm achtergrond	NO_2 (µg/m^3) Overschrijdingen grenswaarde	NO_2 (µg/m^3) Overschrijdingen plandrempel
Hoevelaken	Stoutenburgerlaan	159995	464100	30,3	19	0	0

PM_{10} (µg/m^3) Jaargemiddelde	PM_{10} (µg/m^3) Jm achtergrond	PM_{10} (µg/m^3) Overschrijdingen grenswaarde	PM_{10} (µg/m^3) Overschrijdingen plandrempel
24,8	23,7	9	0

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar
Hoevelaken	Stoutenburgerlaan	159995	464100	3905	0,9	0,05	0,05

Fractie autobus	Parkeer bewegingen	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
0	150	Buitenweg algemeen	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,5	14	0

Rapportage NO_2 / PM_{10}	
Naam	Giel Jansen
Versie	9.0
Stratenbestand	Station Hoevelaken
Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m^3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				NO_2 (µg/m^3)	NO_2 (µg/m^3)	NO_2 (µg/m^3)	NO_2 (µg/m^3)
Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**Jaargemiddelde**	**Jm achtergrond**	**Overschrijdingen grenswaarde**	**Overschrijdingen plandrempel**
Hoevelaken	Stoutenburgerlaan	159995	464100	23,5	15,5	0	0

PM_{10} (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)	PM_{10} (µg/m^3)
Jaargemiddelde	**Jm achtergrond**	**Overschrijdingen grenswaarde**	**Overschrijdingen plandrempel**
23,4	22,3	6	0

BIJLAGE 9 Bodemonderzoek

ARCADIS
Infrastructuur, milieu, gebouwen

ARCADIS NEDERLAND BV
Het Rietveld 59a
Postbus 673
7300 AR Apeldoorn
Tel 055 5815 999
Fax 055 5815 599
www.arcadis.nl

Gemeente Nijkerk
T.a.v. de heer M. Loos
Postbus 1000
3860 BA NIJKERK

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Onderwerp:
Briefrapportage historisch onderzoek plangebied toekomstig station Hoevelaken

Apeldoorn,
12 augustus 2009

Contactpersoon:
G.G.B. Smeulders

Telefoonnummer:
06-4664 7330

E-mail:
gino.smeulders@arcadis.nl

Ons kenmerk:
110301/OF9/0L9/001725/yp

Geachte heer Loos,

Hierbij ontvangt u de resultaten van het historisch onderzoek dat door ARCADIS werd uitgevoerd op het terrein langs de Stoutenburgerlaan te Hoevelaken. Het onderzoek is uitgevoerd conform de NVN 5725 richtlijn in het kader van de geplande realisatie van station Hoevelaken.

Wij vertrouwen erop hiermee naar tevredenheid aan uw opdracht te hebben voldaan.

Met vriendelijke groet,
ARCADIS Nederland BV

Ing. H.J.H. Rorink
Teammanager Bodem

Bijlage:
- Briefrapportage historisch onderzoek terrein van toekomstig station Hoevelaken met kenmerk 110301/OF9/0M0/001725/yp

Divisie Milieu en Ruimte is gecertificeerd voor: ISO 9001, VCA** en SIKB BRL's

Handelsregister
9036504

Imagine the result

ARCADIS
Infrastructuur, milieu, gebouwen

BIJLAGE BIJ BRIEF MET KENMERK 110301/OF9/0L9/001725/YP

Opdrachtgever:	**Gemeente Nijkerk**
Project:	**Historisch onderzoek aan de Stoutenburgerlaan Amersfoort/Nijkerk** **Het betreft het plangebied voor het toekomstige station Hoevelaken**
Projectnummer:	**110301.001725**

1. AANLEIDING EN DOELSTELLING

In opdracht van gemeente Nijkerk heeft ARCADIS in april 2008 een historisch onderzoek uitgevoerd in het gebied bij het spoor, langs de Stoutenburgerlaan ten zuiden van Hoevelaken.

Doel van het uit te voeren historisch onderzoek is inzicht verschaffen in het huidige en het historische gebruik van het plangebied en de aanwezigheid van potentiële "verdachte deellocaties" om een inschatting te maken van de potentiële (financiële) risico's in de bodem ter plaatse van het plangebied.

Aanleiding voor het historisch onderzoek is de geplande bouw van station Hoevelaken met bijbehorende faciliteiten (autoparkeerplaats, bushalte en fietsenstalling).

2. ALGEMENE ONDERZOEKSGEGEVENS

De onderzoekslocatie is gelegen binnen de gemeentegrenzen van zowel Amersfoort als de gemeente Nijkerk. Het gedeelte ten noorden van de A1 autosnelweg (zie bijlage 1 voor een tekening) ligt binnen de gemeentegrenzen van Nijkerk. Het gedeelte ten zuiden van de autosnelweg inclusief de spoorlijn ligt binnen de gemeentegrenzen van Amersfoort. Beide gemeenten zijn benaderd voor het verzamelen van informatie over het historische gebruik van het gebied.

Het totale oppervlak van het onderzochte gebied is ca. 5 ha. De regionale ligging van de onderzoekslocatie(s) is weergegeven in bijlage 1. Het plangebied waarop het onderzoek betrekking heeft is weergegeven in bijlage 3.

De onderzoekslocatie ligt in agrarisch gebied buiten de bebouwde kom van Hoevelaken. De onderzoekslocatie omvat twee weilanden en wordt aan de oostzijde begrensd door de Stoutenburgerlaan. Dwars door het onderzoeksgebied lopen de spoorlijn Zwolle-Amersfoort en de autosnelweg A1 (Amersfoort-Apeldoorn). Een luchtfoto van de situatie is opgenomen in bijlage 2. Rondom het onderzoeksgebied liggen een aantal veehouderijen. De Stoutenburgerlaan ligt verhoogd op een talud richting brug over het spoor en snelweg. Het talud is begroeid met gras en bomen.

3. AANPAK
Bij het opstellen van het historisch bodemonderzoek is uitgegaan van de NVN 5725 (richtlijn voor vooronderzoek).

In het kader van het onderzoek zijn bij het bevoegd gezag gegevens opgevraagd uit (oude) Hinderwet-, Wet milieubeheer- en relevante bouwvergunningen. Daarnaast is een inventarisatie gemaakt van de (relevante) bodemonderzoeken die op en in de nabijheid van het plangebied zijn uitgevoerd.

Tevens is nagegaan of binnen het plangebied (bedrijfs)activiteiten, opslag van (brand)stoffen in boven/ondergrondse tanks, dempingen, ophogingen en/of calamiteiten hebben plaatsgevonden en of er een aanleiding is asbest in de bodem te verwachten.

4. RESULTATEN
De onderzoekslocatie betreft in de huidige vorm een agrarisch gebied.
Op de onderzoekslocatie zijn volgens de gemeentelijke bouw- en milieu-archieven en het BOOT-bestand voor zover bekend geen tanks aanwezig of aanwezig geweest. In de directe nabijheid van de onderzoekslocatie zijn wel tanks aanwezig, namelijk aan de Stoutenburgerlaan 17, 19/19A en 22.

Nijkerk

- Er zijn in het archief van de gemeente Nijkerk geen eerdere bodemonderzoeken bekend op de onderzoekslocatie.
- Het perceel is agrarisch. Er heeft enkele jaren geleden een boerderij met schuren gestaan op het gedeelte dat nu nog te herkennen is aan het witte puinvlak aan de noordzijde grenzend aan de Stoutenburgerlaan. In het archief is de oude hinderwetvergunning te vinden. Het gedeelte wordt als verdacht aangemerkt wat betreft puinresten.
- Uit de gegevens van de gemeente Nijkerk is bekend dat de beek die ten noorden langs het perceel loopt in de jaren '60, begin '70 is gekanaliseerd. Alle bochten zijn gedempt. Deze bochten, die deels over het terrein liepen, zijn verdacht aangezien er geen duidelijkheid bestaat over de hoeveelheid en het soort materiaal waarmee de bochten van de beek zijn gedempt.
- Tijdens de uitvoering van dit historische onderzoek was de precieze begrenzing van het plangebied niet bekend. Hierdoor is het mogelijk dat bovenstaande verdachte locaties buiten het plangebied vallen, waardoor het perceel ten noorden van A1 als onverdacht kan worden aangemerkt.
- Volgens de geraadpleegde bronnen hebben zich op of in de nabijheid van de onderzoekslocatie geen calamiteiten voorgedaan die een verontreiniging van grond en/of grondwater veroorzaakt kunnen hebben.

Amersfoort

- Er zijn in het archief van de gemeente Amersfoort geen eerdere bodemonderzoeken bekend van de onderzoekslocatie.
- In de directe omgeving zijn op de Stoutenburgerlaan 16, 17, 19 en 22 zijn onder meer benzineservicestations en brandstoftanks aanwezig.
- Op Stoutenburgerlaan 16 en 22 is in 2006 een historisch onderzoek uitgevoerd door Geofox.
- Op het perceel aan de Stoutenburgerlaan 22 (50 m ten oosten van het plangebied) is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Fugro in 1994. Uit het onderzoek blijkt dat er geen bodemverontreiniging aanwezig is die perceeloverschrijdend is of van invloed kan zijn op het plangebied.
- Het perceel bestaat uit weilanden.
- Volgens de geraadpleegde bronnen hebben zich op of in de nabijheid van de onderzoekslocatie geen calamiteiten voorgedaan die een verontreiniging van grond en/of grondwater veroorzaakt kunnen hebben.

5. REGIONALE BODEMOPBOUW EN GRONDWATERSTROMING

De onderzoekslocatie ligt in de Gelderse Vallei net ten oosten (aan de voet) van de Utrechtse Heuvelrug. Gedurende de ijstijd zijn, onder invloed van binnendringende ijslobben, diepe tongbekkens ontstaan in de huidige Gelderse Vallei. Na terugtrekking van het landijs zijn in de Gelderse Vallei mariene zanden en kleien uit de Eem Formatie afgezet, waar overheen later periglaciale afzettingen van de Formatie van Twente en Holocene kleien en venen zijn afgezet.

De onderzoekslocatie bevindt zich globaal op +5,5 meter boven NAP-niveau. De regionale bodemopbouw ter plaatse van de onderzoekslocatie wordt als volgt beschreven.

Tabel 5.1

Schematische weergave van regionale bodemopbouw

Geohydrologische eenheid	Samenstelling	Diepte (m-mv)
Watervoerende deklaag (Twente)	matig fijne tot matig grove zanden. hier en daar afgewisseld met veen- of leemlagen	0-15
Scheidende laag (Eem)	mariene kleilagen	15-18
2e watervoerend pakket (Enschede, Hardewijk)	uiterst grove tot matig grove zanden met soms klei- of grindlagen	18-138
Scheidende laag (Tegelen)	kleien	138-143
Basis (Tegelen)	fijne en grove, soms grindhoudende zanden	143
Bron : Dienst Grondwaterverkenning TNO, 1978, kaartbladen Utrecht 31, 38O en 32, 39W		

Het grondwater in het eerste watervoerend pakket (= freatisch grondwater) stroomt globaal in noordoostelijke richting en bevindt zich in het zuidwesten van de locatie op circa 4,5 m-mv.

6. CONCLUSIES

In februari 2008 is een historisch onderzoek conform NVN 5725 uitgevoerd ter plaatse van het gebied bij het spoor, langs de Stoutenburgerlaan ten zuiden van Hoevelaken.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan het volgende worden geconcludeerd met betrekking tot het historische en huidige gebruik van de onderzoekslocatie:

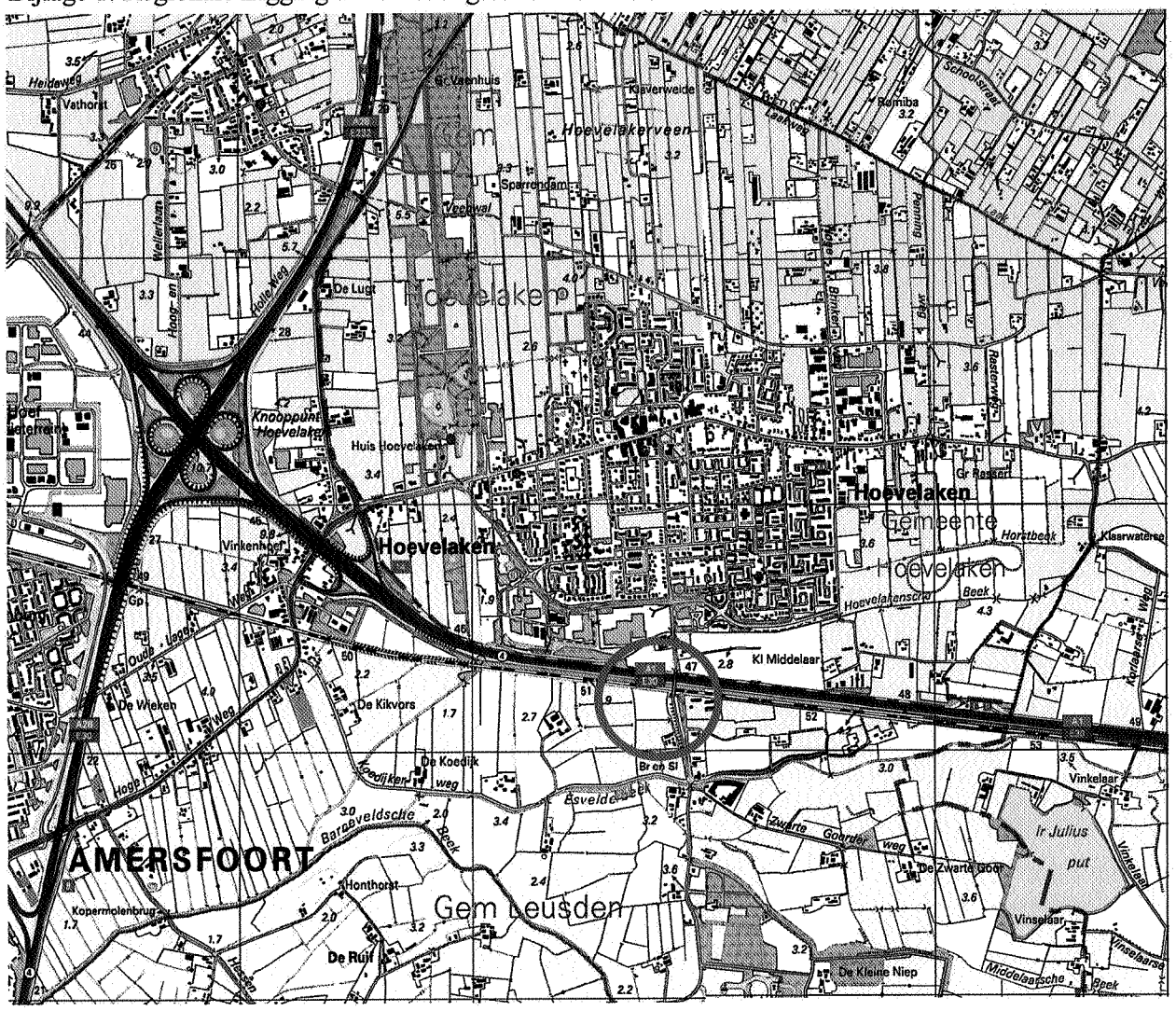
- Het terreindeel van de gemeente Nijkerk omvat een tweetal verdachte locaties, welke gelegen zijn aan de noordgrens van het plangebied. Hier zijn in het verleden bij het kanaliseren van de beek een aantal bochten en sloten gedempt. Ten noorden van het gebied heeft eerder een boerderij gestaan met een aantal schuren.
- Over het zuidelijke terreindeel, welke ligt binnen de gemeente Amersfoort, zijn geen gegevens in de archieven gevonden. Het gebied heeft altijd een agrarische bestemming gekend.
- In de directe omgeving van het onderzoeksgebied aan de Stoutenburgerlaan zijn op verschillende percelen onder meer benzineservicestations en brandstoftanks aanwezig. Verder is in de omgeving van de locatie op het perceel bij de Buitenveldseweg aan de Stoutenburgerlaan een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in 1994. Uit dit onderzoek blijkt dat bovenstaande verdachte locaties geen negatieve invloed hebben op de bodemkwaliteit van de locatie in het plangebied.

- Op basis van de resultaten van het vooronderzoek wordt de strategie voor het milieukundig bodemonderzoek vastgesteld voor het zuidelijke perceel (Amersfoort) en het noordelijke perceel (Nijkerk) als een grootschalig onverdachte locatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat voor het perceel ten noorden van de A1 (Nijkerk) alleen de strategie van een onverdachte locatie kan worden aangehouden als blijkt dat het noordelijkste gedeelte met de gekanaliseerde beek en het witte puinvlak niet binnen het plangebied van het toekomstige station Hoevelaken vallen. Anders zal de strategie voor het milieukundig bodemonderzoek voor het noordelijk perceel (Nijkerk) moeten worden aangepast naar strategie voor verdachte locatie waarbij de plaats van bodembelasting bekend is.

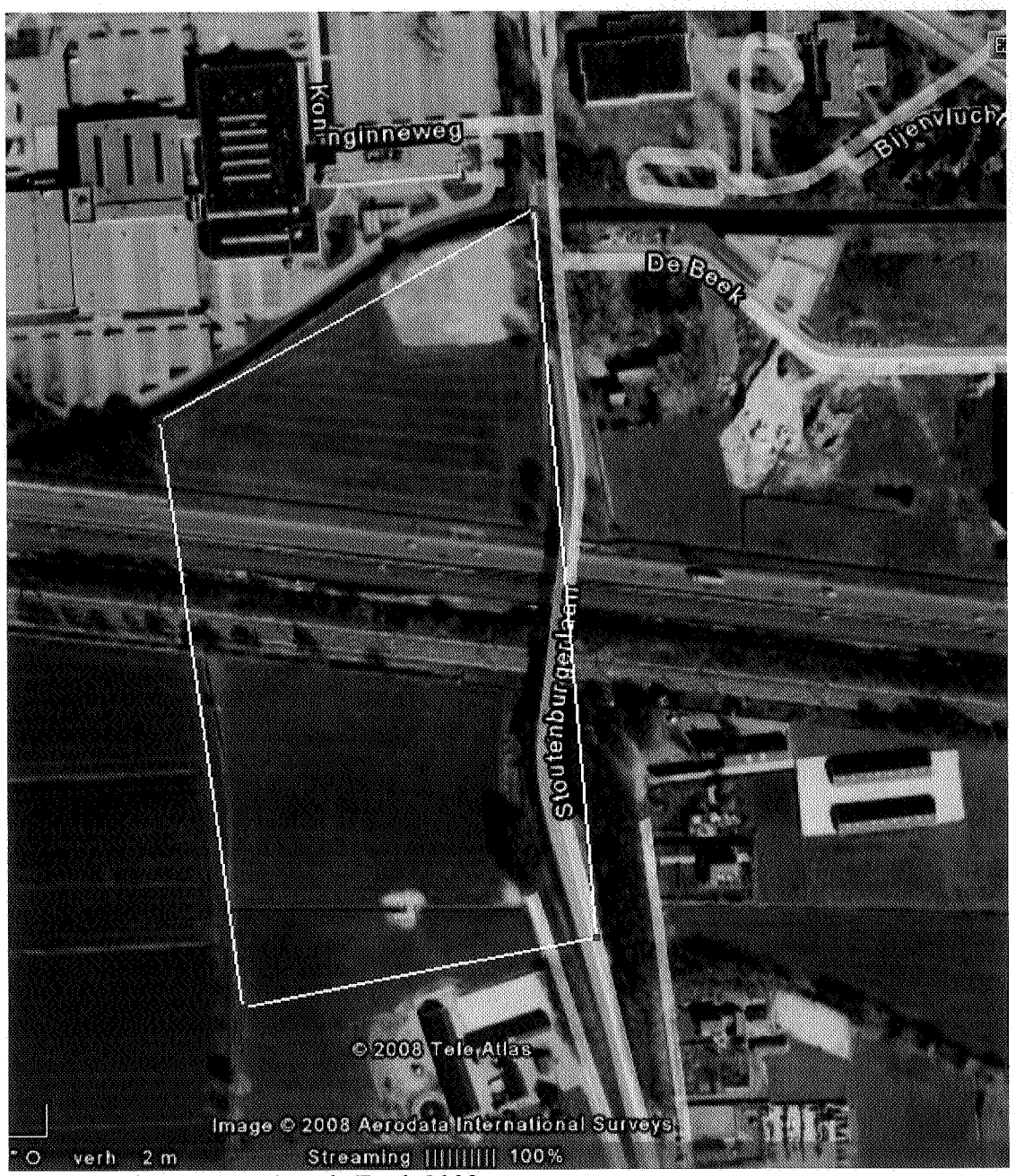
Bijlagen:

1. Regionale ligging
2. Luchtfoto
3. Situatietekening plangebied
4. Tekening met verdachte locaties gemeente Nijkerk

Bijlage 1: Regionale Ligging Onderzoeksgebied Hoevelaken

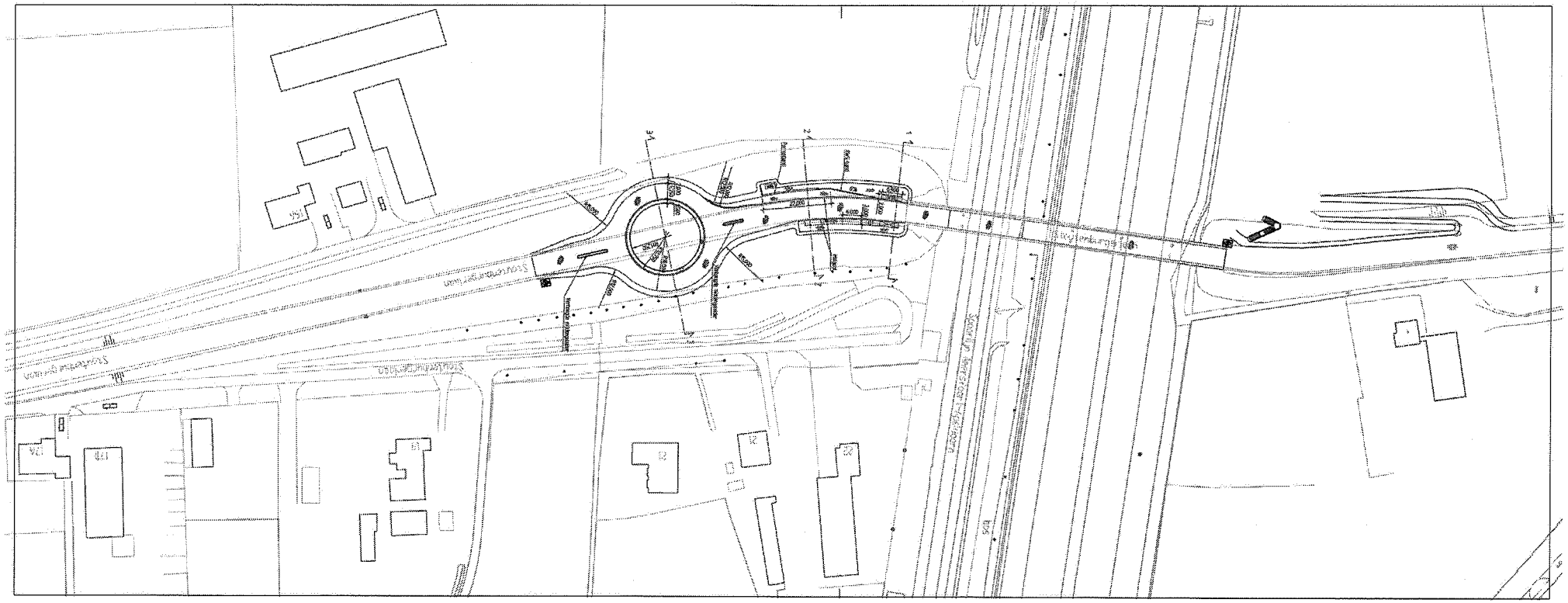


Bijlage 2: Luchtfoto onderzoeksgebied HO Stoutenburgerlaan.

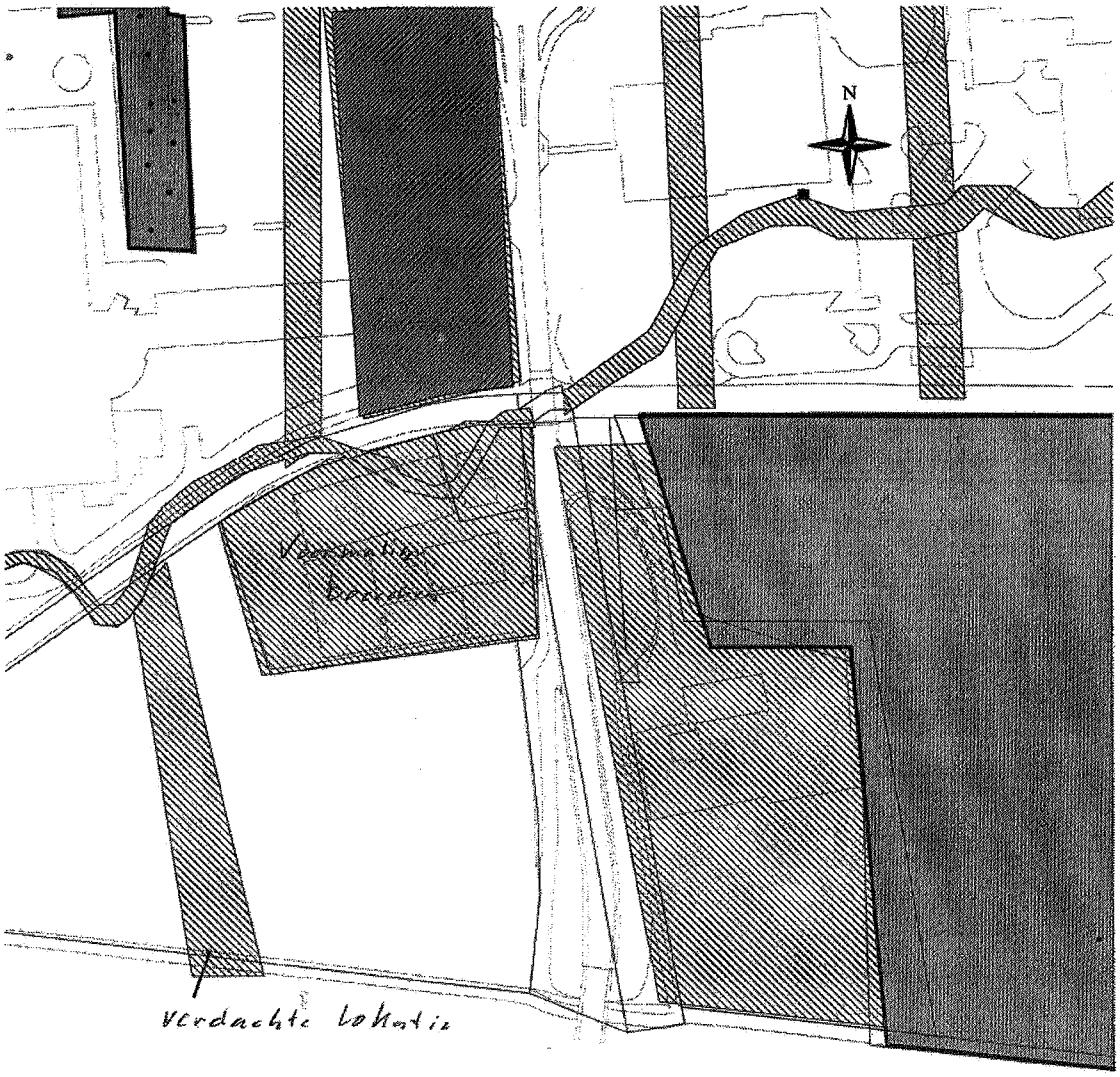


Kaartje verkregen met Google Earth 2008.

Bijlage 3: Plangebied van het toekomstig station Hoevelaken



Bijlage 4: Verdachte locaties Stoutenburgerlaan62-64, Hoevelaken (gemeente Nijkerk)



schaal 1 : 1500

BIJLAGE 10 Externe veiligheid

BESTEMMIGSPLAN HOEVELAKEN
QUICK SCAN EXTERNE VEILIGHEID
SPOORVERVOER

14 mei 2009
definitief

ARCADIS

Inhoud

1 Inleiding **2**

2 Wet- en regelgeving **2**
2.1 Inleiding 2
2.2 Beleid 2
2.3 Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 2

3 Situatiebeschrijving **2**
3.1 Inleiding 2
3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen 2
3.3 Bereikbaarheid hulpverlening en zelfredzaamheid 2
3.4 Conclusie 2

Bijlage 1 Referenties 2

Colofon **2**

HOOFDSTUK 1 Inleiding

In het kader van het bestemmingplan voor het station in Hoevelaken wordt een quick scan uitgevoerd voor externe veiligheid.
Dit station wordt gepland aan de Stoutenburgerlaan, aan het traject Amersfoort-Hoevelaken.
In dit onderzoek wordt aangegeven wordt aangegeven wat het toetsingskader is voor dit plan. Tevens wordt aangegeven wat de verwachtingen zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject.

HOOFDSTUK 2 Wet- en regelgeving

2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt naast de van toepassing zijnde wet- en regelgeving ook het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen besproken. Het beleid voor het Basisnet wordt ook toegelicht

2.2 BELEID

In 2006 heeft het ministerie van V&W de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen [1] uitgebracht. De nota is opgesteld met als doel om een toekomstvaste oplossing voor de borging van veiligheid bij toenemende ruimtelijke ontwikkelingen en toenemende transporten van gevaarlijke stoffen te bieden. Deze toekomstvastheid komt tot uiting in vorming van het zogenaamde Basisnet (spoor I van de nota) voor de modaliteiten Spoor, Weg en Water. Binnen een Basisnet worden de transportassen ingedeeld in categorieën. In spoor II van de nota, wordt beleid geformuleerd om het vervoer van gevaarlijke stoffen door middel van bronmaatregelen veiliger te maken. Het Basisnet wordt momenteel ontwikkeld en gaat over de hoofdroutes voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.3 CIRCULAIRE RISICONORMERING VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is sinds 2004 de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen [2] van toepassing. Deze Circulaire is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen [3] en het BEVI [4]. In de Circulaire wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het BEVI. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de uitwerking van de normen/grenswaarden voor het Plaatsgebonden Risico en hoe een verhoogd groepsrisico verantwoord moet worden.

Plaatsgebonden Risico

Het Plaatsgebonden Risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit.

Het PR wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het PR is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. Het PR kan als contour worden weergegeven op een topografische kaart door middel van lijnen die getrokken zijn door de punten met een gelijk risico.

De grenswaarde van het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Nieuwe (beperkt) kwetsbare

bestemmingen mogen niet binnen deze contour worden toegevoegd. Op termijn zal de 10^{-6} ook voor bestaande situaties als grenswaarde gaan gelden.
Als het plaatsgebonden risico 10^{-8} per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

Groepsrisico

Het Groepsrisico (GR) wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het GR wordt er getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is geen norm of grenswaarde, maar geldt als ijkpunt. In de praktijk wordt de oriëntatiewaarde vaak als richtlijn genomen. Het lokale bevoegd gezag bepaalt echter zelf of zij een groepsrisico in een bepaalde situatie acceptabel vindt of niet. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen. Op basis van deze informatie kan het bevoegd gezag zijn standpunt bepalen.

In de Circulaire is aangegeven dat bij overschrijding van de oriëntatiewaarde of bij significante verhoging van het GR, de Verantwoordingsplicht doorlopen moet worden. Dit geldt voor zowel wijzigingen in de ruimtelijke ordening als voor wijzigingen in verkeersbesluitvorming / transportstromen.

Verantwoordingsplicht Groepsrisico

De Verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen en is zodanig opgebouwd dat deze in het bestemmingsplan opgenomen kan worden. De onderdelen van de Verantwoordingsplicht zijn:

- Vaststellen van de bestaande risico's van de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico voor nieuwe situaties na realisatie van RO- en vervoersontwikkelingen.
- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's. (bronmaatregelen)
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

HOOFDSTUK 3 Situatiebeschrijving

3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke situatie toegelicht en tevens wordt ingegaan op de toekomstige ruimtelijke situatie. In het onderstaande figuur is de locatie van het mogelijke station aangeduid.

Afbeelding 3.1

Overzicht studiegebied

3.2 VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

Op dit moment vindt over dit traject (Amersfoort- Apeldoorn/ Ede) vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het gerealiseerde vervoer is weergegeven in de onderstaande tabel. [bron: ProRail Capaciteitsmanagement]. Ten tijde van het schrijven van deze quick scan waren de cijfers voor 2008 nog niet beschikbaar.

Tabel 3.1

Gerealiseerd vervoer per spoor in 2007

Stofcategorie	Gerealiseerd vervoer 2007
A (brandbare gassen)	1800
B2(giftige gassen)	40
B3 (zeer giftige gassen)	38
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	900
D3 (giftige vloeistoffen)	900
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100

Bij dit vervoer wordt het volgende plaatsgebonden risico berekent met RBMII, het risicomodel voor het bepalen van risico's van transportassen.
Op basis van het bovenstaande vervoer is, op basis van een indicatieve berekening, geen 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico gevonden

Het groepsrisico is voor deze situatie niet berekend vanwege de lage bevolkingsdichtheid langs het spoor.

In 2008 zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject deels over de Betuweroute plaatsvinden. Conform de vigerende prognoses [5] blijft er vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vinden. Dit vervoer is in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 3.2

Prognose vervoer gevaarlijke stoffen 2020

Stofcategorie	Prognose vervoer 2020
A (brandbare gassen)	6010
B2(giftige gassen)	180
B3 (zeer giftige gassen)	200
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	1120
D3 (giftige vloeistoffen)	1420
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100

Op basis van de prognoses is, op basis van een indicatieve berekening, geen 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico gevonden

Het groepsrisico is voor deze situatie niet berekend vanwege de lage bevolkingsdichtheid langs het spoor.

3.3 BEREIKBAARHEID HULPVERLENING EN ZELFREDZAAMHEID

Het feit dat de reizigers niet meegenomen worden in een groepsrisicoberekening wil natuurlijk niet zeggen dat er bij het ontwerp van het station geen rekeningen gehouden kan worden met de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

Voor zelfredzaamheid geldt dat mensen het perron moeten kunnen verlaten in geval van een calamiteit. Dit betekent dat als toegangspoortjes op het station komen, deze in geval van een calamiteit automatisch opengaan en blijven, om mensen van het perron te krijgen.

Voor hulpverlening gelden er aandachtspunten voor de aanrijdroutes voor de brandweer, deze route is bij voorkeur niet gelijk aan de route waarlangs mensen het station verlaten. Ook kan het nodig zijn dat er toegang tot het spoor is. Overige aandachtspunten zijn dat er op het station voldoende opstelmogelijkheden zijn en er voldoende bluswater aanwezig is.

3.4 CONCLUSIE

Op basis van het huidige vervoer wordt er geen 10-6 contour voor het plaatsgebondern risico berekend. In de omgeving van de voorgenomen ontwikkeling is de bebouwing laag. Er wordt om deze reden geen groepsrisico berekend.
Op basis van de prognoses is er eveneens geen PR10-6 contour uit de berekeningen gekomen. Daarmee legt het plaatsgebonden risico geen beperking op aan de omgeving. In dien de ontwikkeling van het station gepaard gaat met realisatie van bedrijventerreinen en of woongebieden, wordt aanbevolen een groepsrisico beschouwing uit te voeren.

BIJLAGE 1 Referenties

1	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Tweede Kamer, maart 2006
2	Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Tweede Kamer, Staatscourant augustus 2004
3	Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Tweede Kamer, 1996
4	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, Ministerie van VROM, Staatscourant mei 2004
5	Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor, ProRail september 2007

COLOFON

BESTEMMIGSPLAN HOEVELAKEN

QUICK SCAN EXTERNE VEILIGHEID SPOORVERVOER

OPDRACHTGEVER:

STATUS:

Definitief
Versie 1.0

AUTEUR:

Mevrouw drs. M.M.A.G. Lubbers

GECONTROLEERD DOOR:

Mevrouw drs. M.M.A.G. Lubbers

VRIJGEGEVEN DOOR:

Mevrouw drs. M.M.A.G. Lubbers

14 mei 2009
definitief

ARCADIS NEDERLAND BV
Piet Mondriaanlaan 26
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Tel 033 4771 000
Fax 033 4772 000
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

BIJLAGE 11 Vooroverleg bestemmingsplan Hoevelaken

Verslag vooroverleg bestemmingsplan Station Hoevelaken

1. Inleiding

De gemeente Nijkerk heeft in overleg met gemeente Amersfoort het bestemmingsplan Station Hoevelaken opgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet er in om de realisatie van station Hoevelaken planologisch mogelijk te maken. Omdat het station en de bijbehorende voorzieningen zijn geprojecteerd in de gemeente Nijkerk en de gemeente Amersfoort zijn twee (deel)plannen opgesteld. Één voor het deel dat is gelegen in de gemeente Nijkerk en één voor het deel dat is gelegen in de gemeente Amersfoort.

2. Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan Station Hoevelaken (twee delen) op 8 oktober 2009 namens de gemeente Nijkerk en Amersfoort per post en/of digitaal toegezonden aan de volgende instanties:

1. Gemeente Leusden
2. N.V. Nederlandse Gasunie
3. Provincie Utrecht
4. Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort
5. Rijkswaterstaat (Oost Nederland)
6. ProRail b.v.
7. Provincie Gelderland
8. Waterschap Vallei & Eem

3. Reacties

Er zijn 7 reacties ontvangen. Deze reacties van de organisaties/instanties worden in dit hoofdstuk behandeld. Indien een organisatie/instantie in een reactie meerdere punten naar voren brengt worden deze apart beoordeeld. Per punt wordt aangegeven of er gevolgen zijn voor het bestemmingsplan. De officiële reacties worden als bijlage aan dit verslag gevoegd.

3.1 **Gemeente Leusden** (ontvangen op 27 november 2009)

1. De bestemmingsplannen Station Hoevelaken bevatten als zodanig geen elementen die strijdig zijn met het belang van de gemeente Leusden.

   <u>Beoordeling:</u>
   Dit punt van de reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

2. Verzocht wordt om in de verdere planvorming rekening te houden met sluipverkeer over de Stoutenburgerlaan. Om sluipverkeer tegen te gaan is een aantal jaren geleden een geslotenverklaring ingesteld. In de ochtendspits mag er geen autoverkeer vanuit het noorden richting het zuiden plaatsvinden in de avondspits geldt dit verbod andersom. De gemeente Leusden hecht aan het handhaven van deze geslotenverklaring.

   <u>Beoordeling:</u>
   De bedoelde geslotenverklaring is een instrument uit de Wegenverkeerswet en kan niet in een bestemmingsplan worden gereguleerd. Er bestaat overigens geen aanleiding om deze periodieke geslotenverklaring te beëindigen. De geslotenverklaring is in goed overleg met de gemeente Leusden in het leven geroepen. Aanpassing zal altijd eerst met de gemeente Leusden worden besproken. Overigens ligt het verzorgingsgebied van het Station ten noorden van de spoorlijn (Hoevelaken) en in het ontwerp van de stationsomgeving is rekening gehouden met een verkeerskundige inrichting die hierop aansluit. Hierdoor kan autoverkeer op de te realiseren keerlus draaien en terugrijden naar het noorden waardoor het niet noodzakelijk is om door te rijden richting het gebied Stoutenburg.

Voor de volledigheid zal aan de geslotenverklaring / beoogde verkeersafwikkeling in de plantoelichting aandacht worden besteed. Dit punt van de reactie leidt tot aanpassing van het plan te weten de toelichting.

3. De realisatie van het station mag niet betekenen dat er op termijn woningbouw of andere vormen van stedelijke bebouwing in die omgeving gaat komen. Graag wordt een expliciet standpunt hierover vernomen waarbij wordt aangegeven op welke wijze dit is geborgd.

   Beoordeling:
   De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken de realisatie van een station met de daarbij behorende voorzieningen mogelijk. In het plan wordt geen woningbouw mogelijk gemaakt. Voor het overige geldt voor het gebied Stoutenburg het bestemmingsplan Buitengebied Oost. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 februari 2009 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Utrecht op 10 november 2009. Dit plan maakt, behoudens de in dat plan vastgelegde bouwrechten en de bijbehorende vrijstellingsregelingen en wijzigingsmogelijkheden geen verdere bebouwing mogelijk. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

4. Bij de gemeentelijke herindeling in 1998 is in de overdracht een omissie ontstaan rond de overdracht van een perceel grond dat nodig is om het plan te realiseren. De gemeente Leusden is bereid mee te werken aan de overdracht en wacht uw initiatief daarvoor af.

   Beoordeling:
   De omissie is bekend en tussen de gemeente Amersfoort en de gemeente Leusden zijn over een overdracht bestuurlijke afspraken gemaakt. De gemeente Amersfoort neemt voor de overdracht het initiatief. Gelet op de positieve grondhouding van de gemeente Leusden over dit punt staat de eigendomssituatie planrealisatie niet in de weg. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

3.2 **N.V. Nederlandse Gasunie** (ontvangen op 28 oktober 2009)

1. Zoals op de plankaart en in de toelichting is vermeld ligt in het plangebied van de gemeente Amersfoort een 4” 40 bar gastransportleiding. De leiding is gelegen in een gebied waarvoor een bestemming geldt die het oprichten van bouwwerken en/of aanbrengen van beplanting toestaat. Dit is niet toegestaan zonder schriftelijke toestemming van de leidingbeheerder.

   Beoordeling:
   Tussen de spoorlijn en de Rijksweg A1 ligt een gasleiding. Deze is op de plankaart van de gemeente Amersfoort als zodanig aangegeven in de vorm van een dubbelbestemming met een breedte van 8 meter (4 meter aan elke zijde van de hartlijn van de leiding. De dubbelbestemming in artikel 5 bepaalt een bouwverbod ten aanzien van de basisbestemming (Verkeer) met dien verstande dat na overleg en advies van de betrokken leidingbeheerder ontheffing van dit bouwverbod kan worden verleend voor de basisbestemming. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

2. De transportleiding vormt uit het oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid een planologisch relevant gegeven. Hiervoor kan worden volstaan met een dubbelbestemming en verzoeken wij u de regels van het onderhavige plan uit te breiden met een artikel “Leidingen”, waarbij desgewenst gebruik kan worden gemaakt van bijgevoegd tekstvoorstel.

   Beoordeling:
   Bij onderzoek naar externe veiligheid is geconstateerd dat de gasleiding aanwezig is, maar vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen risico vormt voor de voorgenomen bestemmingen. Uit het oogpunt van energieleveringszekerheid is de leiding opgenomen als dubbelbestemming, artikel 5 Leiding- Gas in het bestemmingsplan Station Hoevelaken, Amersfoort. In het tekstvoorstel is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Ten behoeve van

de bescherming van de leiding zal dit stelsel worden toegevoegd aan de bestemming Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting en de regels.

3. Over eventueel te treffen maatregelen wordt verzocht tijdig contact te leggen met de tracébeheerder en dient ten alle tijden een KLIC-melding plaats te vinden.

   Beoordeling:
   Voor de feitelijke uitvoering van bouw- en aanlegplannen die het bestemmingsplan Station Hoevelaken mogelijk maakt wordt voorafgaand een KLIC-melding gedaan en waar nodig in overleg getreden met kabel- en of leidingbeheerders. Dit ligt echter buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

3.3 **Provincie Utrecht** (ontvangen op 11 november 2009)

1. In de toelichting van het plan wordt gesteld dat voor het zuidelijke deel van het plangebied een hoge verwachting volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) geldt. Het gebied aangeven op de plankaart met de dubbelbestemming “Waarde- Archeologie” komt echter niet overeen met de IKAW. De begrenzing van de dubbelbestemming behoeft nadere onderbouwing of aanpassing.

   Beoordeling:
   De op de plankaart opgenomen begrenzing is in tegenstelling tot hetgeen in de toelichting is vermeld niet gebaseerd op de begrenzing van de IKAW. De op de plankaart opgenomen begrenzing komt overeen met een gebied dat door de gemeente Amersfoort is aangewezen als Archeologische Belangrijke Plaats (ABP 28, Esverlderbeek, oeverwallen). Uitgangspunt is dat deze gebieden in het bestemmingsplan worden beschermd door middel van het opnemen van een dubbelbestemming. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

2. In de regels ontbreekt voor het gebied met de dubbelbestemming “Waarde –Archeologie” een aanlegvergunningenstelsel. Dit moet worden toegevoegd dan wel worden onderbouwd waarom deze ontbreekt.

   Beoordeling:
   Er zal een aanlegvergunningstelsel worden opgenomen voor de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie”. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de voorschriften.

3.4 **ProRail b.v.** (ontvangen op 13 november 2009)

1. In artikel 5, lid 2 van de bouwregels staat vermeld dat op de locaties met de bestemming “Groen” uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming mogen worden gebouwd. Voor de realisatie van het station is het de bedoeling een brug te realiseren die deels is geprojecteerd op terrein dat is bestemd als “Groen”. Verzocht wordt dit aan te passen.

   Beoordeling:
   In de doeleindenomschrijving van het artikel is aangegeven dat de gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor bruggen (5.1 onder c.). Realisatie van de brug in deze bestemming is hiermee planologisch mogelijk gemaakt. Omwille van het voorkomen van onduidelijkheid wordt de brug separaat bestemd en/of aangeduid in een passende bestemming (Verkeer), volgens de situering zoals deze in het definitieve ontwerp is weergeven. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de plankaart.

3.5 Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA) (ontvangen op 4 november 2009)

1. Benadrukt wordt dat de realisatie van het station niet mag leiden tot een verdere bebouwing van Stoutenburg Noord.

   Beoordeling:
   De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken de realisatie van een station met de daarbij behorende voorzieningen mogelijk. In het plan wordt geen woningbouw mogelijk gemaakt. Voor het overige geldt voor het gebied Stoutenburg het bestemmingsplan Buitengebied Oost. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 februari 2009 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Utrecht op 10 november 2009. Dit plan maakt, behoudens de in dat plan vastgelegde bouwrechten en de bijbehorende vrijstellingsregelingen en wijzigingsmogelijkheden geen verdere bebouwing mogelijk. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

2. SGLA staat achter de uitvoering van het convenant dat indertijd is geloten met onder andere Rijkswaterstaat. Station Hoevelaken is daar een uitvloeisel van. Wij staan positief tegenover de verbetering van het openbaar vervoer.

   Beoordeling:
   Station Hoevelaken wordt gerealiseerd om het aanbod aan openbaar vervoer mogelijkheden in Hoevelaken te vergroten en te verbeteren. Voor het overige wordt dit punt van de reactie voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

3. Er is één informatieavond geweest en afgezien van het organiseren van inspraak. Verzocht wordt om nog een informatieavond te organiseren nadat het vooroverleg is afgerond omdat het een grootschalige ontwikkeling betreft waarvan de nodige overlast is te verwachten.

   Beoordeling:
   Over de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken is in 2008 een goed bezochte informatieavond georganiseerd. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken zal via de uniforme openbare voorbereidingsprocedure worden voorbereid volgens de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht en de Wet ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat een ieder in de gelegenheid wordt gesteld om over het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze in te dienen. Na besluitvorming door de gemeenteraden beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State. Dit is voor de planologische procedure voldoende. Voor wat betreft de uiteindelijke uitvoeringswerkzaamheden en beperking van de overlast wordt in overleg met de uitvoerende partijen bezien op welke wijze belangstellenden en omwonenden verder kunnen worden geïnformeerd. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

4. Verzocht wordt om de zin “bij het ontwerpen van het voorliggende plan is er in principe van uitgegaan dat de situatie zoals die zich tot op heden heeft ontwikkeld en als zodanig manifesteert , in zijn algemeenheid als een gegeven wordt geaccepteerd en dat daarom geen uitgebreid onderzoek nodig is” uit hoofdstuk 3 te verwijderen.

   Beoordeling:
   Doel van de zin is om aan te geven dat de huidge situatie als een gegeven wordt beschouwd en slecht op basis van de nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken naar de motivering (onderzoek) van het bestemmingsplan. De zin wordt aangepast. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

5. Station Hoevelaken is niet opgenomen in het VVP van de gemeente Amersfoort. SGLA wil weten of het station invloed heeft op de verkeerscirculatie in Amersfoort en of de infrastructuur in het verkeersmodel 2020 is opgenomen.

Beoordeling:
Station Hoevelaken is in het huidige VVP van Amersfoort niet opgenomen, omdat er indertijd nog onzekerheid was over de mogelijkheid om het station te realiseren. Inmiddels is realisatie binnen handbereik. Het station heeft nauwelijks invloed op de verkeerscirculatie in Amersfoort. Er zijn geen aanpassingen voorzien in de verkeersstructuur in Amersfoort in de buurt van het station en de verwachting is dat maar een zeer klein aantal extra auto's naar het station gaat rijden. Het station is opgenomen in het huidige verkeersmodel 2020, zodat er met toekomstige modelberekeningen rekening mee kan worden gehouden. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

6. SGLA vraagt zich af in hoeverre aan sluipverkeer vanuit Leusden is gedacht via de Stoutenburgerlaan?

Beoordeling:
Tijdens de spitsuren geldt voor de Stoutenburgerlaan een gedeeltelijke geslotenverklaring. Deze maatregel vloeit voort uit de Wegenverkeerswet en valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Zoals is aangegeven in de reactie aan de gemeente Leusden (3.2 onder 2) bestaat er geen aanleiding deze verkeersmaatregel aan te passen. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

7. In de plantoelichting is sprake van busvervoer. Tussen welke bestemmingen rijdt deze bus?

Beoordeling:
Ter plaatse van het te realiseren station is voorzien in een halteplaats voor busvervoer. Het voornemen bestaat om de busroute door Hoevelaken (Amersfoort – Voorthuizen v.v.) hier te laten halteren. Om die reden is in de planvorming ook voorzien in een keerlus op het talud in de Stoutenburgerlaan. De bus kan ter plaatse keren en de route via Hoevelaken vervolgen. Overigens valt het routenet onder de verantwoordelijkheid van de concessieverlener (provincie) en de concessiehouder (nu Connexxion) en afspraken tussen deze partijen. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

8. Er is slechts één onderzoek gedaan naar ecologie. Wanneer vindt vervolgonderzoek plaats en wat is de status van deze onderzoeken? Aansluitend is niet duidelijk hoe wordt omgegaan met eventuele maatregelen en of in de uitvoering rekening wordt gehouden met de perioden waarin deze werkzaamheden de minste schade aanrichten.

Beoordeling:
Door Ecogroen Advies is een "quickscan natuurtoets Station Hoevelaken" uitgevoerd. Dit onderzoek is van 5 november 2007 en als bijlage in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen. Het onderzoek is mede gebaseerd op eerdere onderzoeken en verkenningen in het gebied. Uit de quickscan komt naar voren dat op bepaalde onderdelen vervolgonderzoek nodig is. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd en de resultaten daarvan worden in de plantoelichting opgenomen. In dit onderzoek wordt ook ingegaan op de eventueel noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen en/of noodzaak tot aanvraag van een ontheffing in het kader van de Flora en Faunawet. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

9. Volgens onderzoek wordt voor in ieder geval één woning de maximale ontheffingswaarde overschreden. Welke vervolgstappen worden genomen en is daarover overleg met deze en andere bewoners over hogere grenswaarden en worden hiervoor nog speciale maatregelen genomen?

Beoordeling:
Uit akoestisch onderzoek van BVA blijkt dat als gevolg van railverkeerslawaai er mogelijk een overschrijding is van de maximale ontheffingswaarde. Op basis hiervan wordt gewerkt aan een nader akoestisch onderzoek. In dit onderzoek worden de eerdere (geluid)besluiten voor

deze woning bekeken en wordt onderzocht of maatregelen aan de bron of in het overgangsgebied mogelijk en doelmatig zijn.
De resultaten van dit onderzoek worden in de plantoelichting opgenomen. Indien op basis van de Wet geluidhinder procedures en of maatregelen nodig zijn worden deze volgens de regels van deze wet gestart of ten uitvoer gebracht. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

10. Er ontbreekt inzicht in en een overzicht van de planbegroting zodat niet duidelijk is hoe de economische uitvoerbaarheid is. SGLA verzoekt deze financiële informatie te vestrekken.

    Beoordeling:
    In de plantoelichting wordt het hoofdstuk over economische uitvoerbaarheid aangepast. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

11. In hoofdstuk 2, artikel 4 verkeer- en railvervoer is opgenomen in het bestemmingsplan van de gemeente Nijkerk, terwijl volgens de plankaart dit bij de gemeente Amersfoort. Omgekeerd is hoofdstuk 2 artikel 4 Verkeer-parkeerterreinen opgenomen in het bestemmingsplan van de gemeente Amersfoort en in strijd met die plankaart. Verzocht wordt dit corrigeren.

    Beoordeling:
    Een correctie is niet nodig. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken bestaat uit twee delen. Één deel heeft betrekking op die onderdelen van het station van Hoevelaken die zijn gelegen binnen de grenzen van de gemeente Amersfoort en één deel is heeft betrekking op de onderdelen van het station die zijn gelegen binnen de grenzen van de gemeente Nijkerk. Dit omdat elke gemeenteraad slechts een bestemmingsplan kan vaststellen voor het eigen grondgebied.
    Voor de volledigheid zijn in elk plan als bijlage in de toelichting ook de plankaart en de voorschriften/regels opgenomen van het andere deel van plan. Hier is mogelijk verwarring ontstaan bij de lezer(s) waardoor een onjuiste conclusie is getrokken. De voorschriften van het bestemmingsplan Station Hoevelaken, Amersfoort bevat slechts voorschriften die betrekking hebben op in het in het betreffende plangebied voorkomende bestemmingen. Datzelfde geldt voor het plan dat betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Nijkerk. In de leeswijzer van het bestemmingsplan wordt dit ter verduidelijking verwoord.
    Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

12. In hoofdstuk 1 is de nummering van beide plannen niet gelijk aangezien begrip 1.5 archeologische waarde in het bestemmingsplan Nijkerk is ingevoegd. Om de plannen goed te kunnen lezen en te vergelijken verdient het de aanbeveling de nummering gelijk te houden.

    Beoordeling:
    Omdat de voorschriften specifiek betrekking hebben op de bestemmingen die voorkomen in het betreffende plangebied, en in de twee plangebied verschillende bestemmingen en aanduidingen voorkomen, zijn de voorschriften ook niet gelijk. In het bestemmingsplan Station Hoevelaken, Amersfoort komt de bestemming “Archeologische waarde” voor. Het spreekt voor zich dat het begrip in de begripsomschrijving is opgenomen. Omdat dit in Nijkerk niet het geval is heeft een omschrijving van het begrip in dit plan geen doel en is deze weggelaten. Slechts begrippen die voorkomen in het betreffende plan worden opgenomen. De nummering van beide plannen verschilt om die reden en er is geen aanleiding de nummering gelijk te houden. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

13. In het Nijkerkse plan is onder 4.3.1 een ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor bouwwerken tot 15 meter. Dit is een verhoging van 50%. SGLA verzoekt aan te sluiten bij de regeling in het Amersfoortse plan onder 4.21.

Beoordeling:
De twee plannen zijn door elkaar gehaald. In de bestemming “Verkeer – Railverkeer” (Station Hoevelaken, Amersfoort) is onder 4.3.1 een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om een hoogte voor bouwwerken geen gebouw zijnde (zoals palen en masten) toe te staan van maximaal 15 meter. Deze hoogte is niet bijzonder in deze bestemming omdat voor gebouwen in deze bestemming al een dergelijke bouwhoogte bij recht is toegestaan.
De regeling in het Nijkerkse plan waarnaar wordt verwezen betreft een ander bestemming, “Verkeer - Parkeerterrein”. In de bestemming zijn gebouwen uitgesloten en wordt een bouwhoogte van 10 meter voldoende geacht voor bouwwerken geen gebouw zijnde. Er bestaat geen aanleiding om de bouw en ontheffingsmogelijkheden van deze verschillende bestemmingen gelijk aan elkaar te maken omdat elke bestemming een ander doel heeft. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

14. In artikel 6.3.2. wordt onder afwegingskader voor een ontheffing aangegeven dat bouwen op een plek met archeologische waarde kan mits daartegen geen bezwaar bestaat uit hoofde van de archeologische waarde. Dit zou moeten blijken uit een rapport. Is dit rapport er al? SGLA verzoekt de bescherming van archeologische waarden te waarborgen.

Beoordeling
De bestemming in artikel 6 (Station Hoevelaken, Amersfoort) beschermt de mogelijk aanwezige archeologische waarden in de bodem. Bouwen in het gebied met deze bestemming is niet zonder meer mogelijk, maar kan slechts na ontheffing. Hiervoor dient door onderzoek te worden aangetoond of de ontheffing kan worden verleend. Het bedoelde rapport is er niet. Dit rapport is pas noodzakelijk als gebruik (moet) worden gemaakt van de bedoelde ontheffing. Dit is afhankelijk van de bouwvergunningaanvraag. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

15. Algemene ontheffingregels zijn in beide plannen niet gelijk. Het is ongewenst dat de plannen niet gelijkluidend zijn.

Beoordeling:
De algemene ontheffingsregels (artikel 9 in beide plannen) verschillen omdat de in elk plan voorkomende bestemmingen anders zijn. In het bestemmingsplan Station Hoevelaken, Amersfoort is een extra sublid ingevoegd. Dit lid heeft betrekking op ontheffingen voor gebouwen. Omdat gebouwen in het bestemmingsplan Station Hoevelaken, Nijkerk niet zijn toegestaan is die in dat bestemmingsplan achterwege gelaten. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

16. In bijlage 2 zijn de plankaarten verwisseld en zijn de plankaarten onduidelijk, onvolledig en geven te weinig informatie. De rotonde en fietsvoorzieningen ontbreken in de legenda en zijn niet op de plankaart te herleiden net zo min als de gehandicaptenparkeerplaatsen, taxistandplaatsen en de Kiss en Ride voorziening. Verzocht wordt de plankaarten te verduidelijken.

Beoordeling:
In bijlage 2 van de plantoelichtingen zijn de plankaarten weergeven van het andere bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Station Hoevelaken, Amersfoort is in bijlage 2 een kopie van de plankaart van Nijkerk weergegeven en vice versa. Dit is gedaan om de lezer een volledig beeld te geven van de toekomstige planologische situatie.
Een bestemmingsplankaart geeft slechts de bestemmingen voor een stuk grond weer. De bijbehorende voorschriften regelen het gebruik en het bouwen binnen een dergelijke bestemming. De mogelijke toekomstige inrichting hoort niet thuis op een plankaart. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

17. In de planbeschrijving ontbreken tekeningen en situatieschetsen van het nieuw station. Om de plannen correct te kunnen beoordelen wordt verzocht deze gegevens alsnog in de planbeschrijving te voegen.

Beoordeling:
Het bestemmingsplan Station Hoevelaken maakt planologisch de realisatie van een station met bijbehorende voorzieningen mogelijk. De toekomstige ontwerpen voor de bebouwing en de terreininrichting moeten voldoen aan de planologische regeling. Het opnemen hiervan in het bestemmingsplan is niet nodig. In beginsel kan volstaan kan worden met een plantoelichting zoals deze in hoofdstuk vier is opgenomen. Indien tijdig impressietekeningen gereed zijn worden hiervan afbeeldingen in de toelichting opgenomen. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

3.6 Waterschap Vallei & Eem (WVE) (1 december 2009)

1. Door het WVE zijn al eerder randvoorwaarden aangedragen voor de verlegging van de Hoevelakense Beek, de inrichting van het station en de uitbreiding van Intres. Deze opmerkingen zien wij niet terug in het bestemmingsplan.

   Beoordeling:
   Het bestemmingsplan Station Hoevelaken heeft slechts betrekking op het planologisch mogelijk maken van Station Hoevelaken. Voor het terrein van Intres b.v. wordt een apart bestemmingsplan voorbereid. De opmerkingen, die in de reactie nogmaals zijn bijgevoegd zijn bekend bij de gemeente, welke betrekking hebben op Station Hoevelaken worden opgenomen en verwerkt in de waterparagraaf van het bestemmingsplan Station Hoevelaken. Dit punt van de reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting.

2. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken betreft een kleiner gebied dan een concept bestemmingsplan bedrijfsterrein Overhorst 3 dat eerder is voorgelegd. In beide plannen is de nieuwe loop van de Hoevelakense beek ingetekend. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken komt echter maar een deel van de nieuwe loop. Het WVE vraagt zich af hoe de benedenstroomse loop bestemd wordt en op welke termijn deze bestemmingsplanwijziging gaat lopen.

   Beoordeling:
   Zoals eerder aangegeven wordt voor het terrein van Intres, dat gelegen is naast het te realiseren P&R terrein voor Station Hoevelaken, een apart bestemmingsplan voorbereid, Overhorst 3. Het omleggen van de loop van de Hoevelakense beek is planologisch voorzien in zowel het bestemmingsplan voor Station Hoevelaken als in het bestemmingsplan Overhorst 3. Beide bestemmingsplannen lopen in procedure zoveel mogelijk gelijk op zodat de totale omlegging van de beekloop planologisch is verzekerd. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

3. Over het concept bestemmingsplan Overhorst 3 is door het WVE aangegeven dat het terrein van Intres niet zonder meer kan worden uitgebreid. Voor de toename van verharding dient waterberging te worden gerealiseerd.

   Beoordeling:
   De opmerking is bekend, maar ligt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Station Hoevelaken. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

4. Het WVE dient bij de verdere uitwerking van het plan te worden betrokken, ook voor de uitbreiding van Intres. Aansluitend vernemen het WVE graag hoe de opmerkingen in het bestemmingsplan worden verwerkt.

   Beoordeling:
   Voor zowel Station Hoevelaken als het bestemmingsplan Overhorst 3 wordt een ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Daarin zijn de resultaten van het vooroverleg verwerkt en wordt ook ingegaan op de randvoorwaarden die het WVE stelt in het kader van

de watertoets. Het WVE wordt hiervan in kennis gesteld. Overigens zijn een aantal gestelde randvoorwaarden niet planologisch relevant omdat deze niet in het bestemmingsplan kunnen worden gereguleerd. Specifiek voor het omleggen van de Hoevelakense beek en de uitvoering daarvan vindt overleg plaats tussen gemeente en het WVE om te komen tot een optimaal ontwerp. In deze ontwerpopgave komen deze randvoorwaarden aan de orde. Dit punt van de reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

3.7 Provincie Gelderland (6 januari 2010)

1. De provinciale afdelingen achten het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan een plan van lokale aard. Vanuit de provinciale verantwoordelijkheid (conform de op 19 maart 2008 door Provinciale Staten vastgestelde Wro-agenda) geen redenen om hierover advies uit te brengen.

   Beoordeling:
   De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, regels en/of plankaart.

BIJLAGE 12 Zienswijzennota bestemmingsplan Hoevelaken Amersfoort

Zienswijzennota

Bestemmingsplan “Station Hoevelaken”

1. INLEIDING 1

1.1. ALGEMEEN 1
1.2. STATUS ZIENSWIJZENNOTA 1
1.3. LEESWIJZER 1
1.4. VOORGESCHIEDENIS 1
1.5. PROCEDURE BESTEMMINGSPLAN 2
1.6. INGEKOMEN ZIENSWIJZEN 2
1.7. ONTVANKELIJKHEID 2

2. DE ZIENSWIJZEN INGEKOMEN IN AMERSFOORT 3

2.1. INLEIDING 3
2.2. FAMILIE D. TE STOUTENBURG NOORD 3
2.3. FAMILIE S –VN TE STOUTENBURG NOORD 4
2.4. FAMILIE VAN DER H. TE STOUTENBURG NOORD 7
2.5. F. VAN N. TE STOUTENBURG NOORD 9
2.6. FAMILIE VAN D. TE STOUTENBURG NOORD 9
2.7. L.C.A. VAN B. TE STOUTENBURG NOORD 11
2.8. MEVROUW J. K. VAN DE H. TE STOUTENBURG NOORD 15
2.9. FAMILIE J.G. H. TE STOUTENBURG NOORD 19
2.10. FAMILIE E. VAN D. TE STOUTENBURG NOORD 19
2.11. D. R. – D. TE STOUTENBURG NOORD 22
2.12. SAMENWERKENDE GROEPERINGEN LEEFBAAR AMERSFOORT 25
2.13. VAN WESTREENEN B.V. TE BARNEVELD (NAMENS G.J. H. TE STOUTENBURG NOORD) 28
2.14. VAN DEUVEREN TRAFFIC B.V. EN SIERBESTRATING B.V. TE STOUTENBURG NOORD 34
2.15. P.H. K. TE STOUTENBURG NOORD 37

3. WIJZIGINGEN IN HET BESTEMMINGSPLAN 39

3.1. WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE ZIENSWIJZEN 39
3.2. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN 39

4. BIJLAGEN 41

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Station Hoevelaken is geprojecteerd op grondgebied van de gemeente Nijkerk (provincie Gelderland) en de gemeente Amersfoort (provincie Utrecht). De realisatie van het station wordt beschouwd als één ruimtelijk ontwikkeling. Omdat het bestuursrechtelijk is vastgelegd dat een gemeenteraad slechts voor het eigen grondgebied een bestemmingplan kan vaststellen, zijn in formele zin twee ontwerpbestemmingsplannen in procedure gebracht. Eén plan voor de station voorzieningen op grondgebied van de gemeente Nijkerk en één voor de station voorzieningen die zijn geprojecteerd om grondgebied van de gemeente Amersfoort.

1.2. Status zienswijzennota

In de voorliggende zienswijzennota "Station Hoevelaken" worden de zienswijzen behandeld die zijn ontvangen over het bestemmingsplan "Station Hoevelaken". Omdat het station wordt beschouwd als één ruimtelijk ontwikkeling, zijn zowel de zienswijzen die zijn binnen gekomen zijn bij de gemeente Amersfoort als bij de gemeente Nijkerk gezamenlijk behandeld. Beide gemeenten laten wel een afzonderlijke zienswijzennota behandelen door hun eigen gemeenteraad. De zienswijzennota's maken daarna vervolgens onderdeel uit van de besluiten van beide gemeenteraden over de vaststelling van de bestemmingsplannen "Station Hoevelaken".

1.3. Leeswijzer

De zienswijzennota bestaat uit 3 hoofdstukken. Hoofdstuk 1 geeft in het kort een beeld van de voorgeschiedenis, beschrijft de procedure en geeft een overzicht van de ingekomen zienswijzen en de ontvankelijkheid daarvan. In hoofdstuk 2 zijn alle zienswijzen van Amersfoort samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Hierbij wordt aangeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van wijzigingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden voorgesteld. Deze wijzigen komen voort uit de zienswijzen of worden ambtshalve voorgesteld. De behandeling van de zienswijzen ingekomen in Nijkerk is opgenomen in bijlage 1 van deze nota.

1.4. Voorgeschiedenis

Met het ondertekenen van de "Overeenkomst inzake optimalisering (auto)infrastructuur Vathorst en omgeving" heeft Amersfoort de inspanningsverplichting richting Nijkerk tot het realiseren van een nieuw station Hoevelaken op zich genomen. Dit heeft in eerste instantie geresulteerd in de startnotitie Station Hoevelaken welke op 30 juni 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld. Met deze startnotitie is ingestemd met de procedure volgens model 2 uit de notitie "Rol van de Raad in RO procedures".

Na de startnotitie zijn twee ontwerpbestemmingsplannen gemaakt waarin het station planologisch geregeld wordt. Een bestemmingsplan voor het grondgebied van Amersfoort en een bestemmingsplan voor het grondgebied van Nijkerk. Over deze bestemmingsplannen is met een aantal instanties vooroverleg gevoerd zoals genoemd in artikel 3.1.1. van Besluit op de Ruimtelijke ordening. Het college heeft op 23 maart 2010 ingestemd met de beantwoording van deze vooroverlegreacties. Vervolgens heeft zij het bestemmingsplan vrij gegeven voor de verdere procedure. De raad is hier gelijktijdig per Raadsinformatiebrief (2010-38) over geïnformeerd.

1.5. Procedure bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft na publicatie in Amersfoort Nu, De Stad Nijkerk, de Staatscourant, www.amersfoort.nl en www.nijkerk.eu met ingang van 7 mei 2010 tot en met 17 juni 2010 voor iedereen ter inzage gelegen in de informatiewinkel De Observant te Amersfoort en bij de publieksbalie van Nijkerk. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke websites. Dit is in overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Gedurende ter termijn van terinzagelegging kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen bij de gemeenteraad van Amersfoort dan wel Nijkerk.

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. Zij weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. De vaststelling wordt bekendgemaakt in Amersfoort Nu, De Stad Nijkerk, de Staatscourant en via de gemeentelijke websites. In deze bekendmaking wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor het indienen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alle indieners van een zienswijze worden hierover schriftelijk geïnformeerd.

1.6. Ingekomen zienswijzen

Tijdens de periode van terinzageligging zijn er in Amersfoort 14 zienswijzen ingekomen en in Nijkerk 10 zienswijzen. Alle zienswijzen zijn schriftelijke ingediend.

1.7. Ontvankelijkheid

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 7 mei 2010 tot en met 17 juni 2010 ter inzage gelegen. Dit betekent dat 17 juni 2010 de laatste dag was waarop een zienswijze aan de gemeenteraad verzonden kon worden. Alle zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn ingekomen en daarmee ontvankelijk.

2. De zienswijzen ingekomen in Amersfoort

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zijn alle zienswijzen die bij de gemeenteraad van Amersfoort zijn ingekomen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Hierbij is de gemeentelijke reactie steeds cursief afgedrukt. In de conclusie is aangegeven of er aanleiding bestaat tot het wijzigen van het bestemmingsplan.

2.2. Familie D. te Stoutenburg Noord

1. Het is niet wenselijk dat er midden op de brug een rotonde wordt aangelegd voor het draaien van het verkeer. Hiervoor wordt dan natuurgebied vernietigd en het leefgebied van vogels en klein wild verstoord.

   De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken. Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel. Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van de planologische mogelijkheden om een station en de bijbehorende voorzieningen te realiseren. Door dit compact te ontwerpen is de impact op het landschap beperkt. De landschappelijke inpassing is daarnaast een ontwerpopgave in verband met de definitieve terreininrichting en de bouwvergunning(en). Voor wat betreft de uiteindelijke terreinrichting is bijvoorbeeld voorzien in het terugplaatsen van beplanting. De welstand beoordeelt in dat geval of een bouwvergunningaanvraag door vormgeving en materiaalgebruik past in de omgeving.
   Voor de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht, omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. Dit houdt onder andere verband met de kap van bomen op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). De flora en fauna aldaar heeft geen bijzondere natuurwaarden die dient te worden beschermd. Voor wat betreft definitieve inrichting wordt deze zo terughoudend mogelijk uitgevoerd om bestaande groenstructuren zoveel als mogelijk in stand te laten. De herinrichting is er op gericht het aantal te kappen bomen tot een minimum te beperken.

2. De huidige verkeerssituatie is al gevaarlijk en wordt met de komst van het station alleen maar gevaarlijker, met name op de brug. Voorgesteld wordt het parkeren te verplaatsen naar Hoevelaken en een fietsbrug te realiseren.

Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein. Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/u. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Zie ook de reactie onder punt 1.

3. Tegen het gedurende een lange tijd afsluiten van het viaduct bestaat bezwaar. De alternatieve route voor met name fietsende kinderen is te gevaarlijk.

   Uitgangspunt is dat gedurende de realisatie van (de voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.
   Op dit moment wordt, los van de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken, al overwogen om voor de Koedijkerweg een maximumsnelheid van 60 km/h in te stellen. Een maximumsnelheid van 60 km/h past heel goed bij het dwarsprofiel van de Koedijkerweg (breedte: ca. 4,50 m en geen lengtemarkeringen).
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsbeperkende maatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevinden waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd
   Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

4. Stoutenburg krijgt alle ellende en Hoevelaken heeft alle ruimte. De fietsen staan straks onbewaakt en er is geen controle op het perron.

   Zie op de eerste plaats de reactie bij punt 1.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen. Er komen fietsrekken met het 'fietsparkeurmerk' waardoor fietsen veilig gestald kunnen worden.

2.2.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

2.3. Familie S –vN te Stoutenburg Noord

1. Halverwege het viaduct in Amersfoort wordt een rotonde gemaakt vanwege de sociale- en verkeersveiligheid. Aan de oversteek over de A1 wordt niets gedaan. Hiermee wordt voorbij gegaan aan de enorme verkeersdrukte vanuit Hoevelaken. De huidige situatie is levensgevaarlijk en wordt met een toename van verkeer door de komst van het station onhoudbaar.

Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein. Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/u. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.
De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen is voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.

2. 300 fietsrekken komen boven op de brug en 1200 extra reizigers worden verwacht. Door de toename aan verkeer en de grote hoeveelheid fietsers, komt het verkeer naar Amersfoort muurvast te zitten.

   Het merendeel van de treinreizigers komt in de ochtendspits aan, maar doordat de Stoutenburgerlaan in de ochtendspits verboden is voor doorgaand verkeer, komt het verkeer naar Amersfoort zeker niet "muurvast" te staan. Buiten de spits is doorgaand verkeer op de Stoutenburgerlaan wel toegestaan, maar ook dan ontstaan er tijdens normale omstandigheden geen files.

3. De keerlus aan de kant van Amersfoort is onlogisch nu er aan de kant van Hoevelaken voldoende ruimte is. Daar hoeven ook geen bomen gekapt te worden of groen verwijderd.

   Allereerst wordt verwezen naar de 2e alinea in de reactie bij punt 1.
   Een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
   Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

4. Voor wachtende reizigers boven op het viaduct is geen sprake van (sociale) veiligheid. Door gebrek aan bewaking/controle neemt de overlast voor omwonenden toe.

   In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt. Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd. De reizigers worden

gebundeld nabij de twee stijgpunten. De stijgpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder (ProRail) is een stijgpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstopt achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen en abri's. Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.

5. Het kappen van tientallen oude eiken strookt niet met het uitgangspunt "behoud van het landelijk karakter'. Aan de kant van Hoevelaken hoeft niets gekapt te worden.

   Voor de realisatie van het station is het noodzakelijk dat verschillende locaties in het plangebied bomen worden gekapt en het aangezicht ter plaatse wijzigt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair). Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd.
   De locatie van het station ligt in het overgangsgebied van een stedelijke omgeving en het landelijke gebied. De aanwezige grootschalige infrastructuur draagt enerzijds bij aan een sterke scheiding tussen deze twee gebieden, maar draagt er anderszins aan bij dat van een landelijk karakter geen sprake is. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud wordt ook in de nieuwe situatie weer groen terug geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt en aansluiting worden gezocht bij de huidige inrichting. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

6. Het ecologisch onderzoek is gebaseerd op oude bronnen uit 2000 en 2001 en is hiermee niet actueel. Er komen ter plaatse diverse vogels voor alsmede klein wild. Met deze uitvoering van het station gaat een uniek stukje natuur verloren.

   Voor de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). De flora en fauna aldaar heeft geen bijzondere natuurwaarden die dient te worden beschermd. Het onderzoek is actueel en voor zover het, het plangebied betreft, volledig. In het kader van een andere planologische wijziging is recenter onderzoek beschikbaar gekomen. Dit onderzoek (bijlage 1) wordt voor de volledigheid toegevoegd aan de plantoelichting.

7. Omwonenden hadden geïnformeerd moeten worden over de plannen en ook nauw betrokken moeten worden bij het ontwerp. Dit is niet gebeurd en daarover bestaat veel boosheid.

   In de ontwerpfase van het plan voor station Hoevelaken is er niet voor gekozen om bewoners te betrekken in het proces. Wel is er in april 2008 een informatieavond gehouden voor bewoners en belangstellen waar het eerste ontwerp voor het station gepresenteerd is. De aankondiging van deze avond is in de lokale kranten gepubliceerd. Op 29 april 2010 is er wederom een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die nu voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting

van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan in Nijkerk is toegezegd dat in overleg afspraken gemaakt worden om de communicatie met de omwonenden voor de inrichting van de stationsomgeving gezamenlijk te bespreken.

8. Over het benodigde saneringsplan voor de woning wordt ook geen informatie verstrekt.

   De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft.
   Prorail stelt voor de schermplaatsing een saneringsplan op en dient dat in bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te bieden. In overleg met de gemeentes Amersfoort en Nijkerk, Prorail en de eigena(a)r(en) van de betreffende woning wordt hierover gesproken. Ondanks dat de procedurevoor het saneringsplan los staat van de bestemmingsplanprocedure, wordt er bij Prorail en Nijkerk op aangedrongen dit overleg op korte termijn te laten plaatsvinden.
   Het aangepaste akoestische onderzoek (bijlage 3) wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

9. De gemeente wordt aansprakelijk gesteld voor waardevermindering van de woning en het woongenot via planschade. Overlast wordt veroorzaakt door stoppende en weer optrekkende treinen en overlast van reizigers op stille uren.

   Voor zover planlogisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

10. Verzocht wordt het ontwerp van het station zodanig aan te passen dan de omwonenden aan Amersfoortse zijde niet met de lasten worden opgezadeld.

    Zie de gemeentelijke reactie bij punt 3.

2.3.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting met de bij de punten 6 en 9 genoemde onderzoeken. De regels en/of verbeelding blijven ongewijzigd.

2.4. Familie van der H. te Stoutenburg Noord

1. Reclamant is niet tegen de komst van het station maar wel tegen het ontwerp daarvan.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Het viaduct is in de huidige vorm al een levensgevaarlijk route door de grote hoeveelheid auto's fietsers en ander verkeer. Verbreding van de brug is niet voorzien in het ontwerp. Wel vindt een forse toename van verkeer plaats waardoor er een onhoudbare en levensgevaarlijke situatie ontstaat.

   Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein. Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

3. Als oplossing voor de verkeersveiligheid wordt een rotonde gemaakt en een 30 kilometerzone ingevoerd. Hiervoor moeten 90 eiken gekapt worden. Hierdoor wordt het landelijk karakter verwoest en verdwijnt alle flora en fauna.

   Voor de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Voor de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht, omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Voor de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.
   Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud voor de stationsvoorzieningen moeten bomen verdwijnen. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft het de kap van 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

4. Geruime tijd afsluiten van de verbindingsweg is niet gewenst omdat alles hierdoor praktisch onbereikbaar wordt.

   Uitgangspunt is zijn dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

5. Aan de kant van Hoevelaken is voldoende ruimte, waarom wordt daar geen oplossing gezocht. De veiligheid kan daar wel gewaarborgd worden. Verzocht wordt deze optie serieus in overweging te nemen en het ontwerp aan te passen.

   De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd

om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

2.4.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

2.5. F. van N. te Stoutenburg Noord

1. Bezwaar bestaat tegen het ontwerp van het station. Zorg bestaat over de toekomstige bereikbaarheid van het bedrijventerrein aan de Zwarte Goorderweg als gevolg van het aanpassen en afsluiten van het viaduct. Dagelijks moeten hier 35 à 40 vrachtwagencombinaties laden en lossen. Eventuele schade wordt verhaald op de gemeente.

   De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van het bedrijventerrein verandert door de realisatie van station Hoevelaken niet. Het ligt niet in het voornemen om hoogte- of gewichtsbeperkingen voor het verkeer op de Stoutenburgerlaan in te stellen.

2.5.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

2.6. Familie van D. te Stoutenburg Noord

1. Reclamant is niet tegen de komst van het station maar wel tegen het ontwerp daarvan.

   Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Het viaduct is in de huidige vorm al een levensgevaarlijk route door de grote hoeveelheid auto's fietsers en ander verkeer. Verbreding van de brug is niet voorzien in het ontwerp. Wel vindt een forse toename van verkeer plaats waardoor er een onhoudbare en levensgevaarlijke situatie ontstaat.

   Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en

naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein. Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/u. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd

3. Als oplossing voor de verkeersveiligheid wordt een rotonde gemaakt en een 30 kilometerzone ingevoerd. Hiervoor moeten 90 eiken gekapt worden. Hierdoor wordt het landelijk karakter verwoest en verdwijnt alle flora en fauna.

   Voor de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Voor de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht, omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Voor de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.
   Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud voor de stationsvoorzieningen moeten bomen verdwijnen. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft het de kap van 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

4. Geruime tijd afsluiten van de verbindingsweg is niet gewenst omdat alles hierdoor praktisch onbereikbaar wordt.

   Uitgangspunt is zijn dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

5. Aan de kant van Hoevelaken is voldoende ruimte, waarom wordt daar geen oplossing gezocht. De veiligheid kan daar wel gewaarborgd worden. Verzocht wordt deze optie serieus in overweging te nemen en het ontwerp aan te passen.

   De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
   Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter

plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

2.6.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

2.7. L.C.A. van B. te Stoutenburg Noord

1. In het huidige bestemmingsplan is de Stoutenburgerlaan en het gebied daaromheen bestemd als verblijfsdoeleinden. In het nieuwe plan is dit gewijzigd in verkeersdoeleinden. Dit betekent een ongewenste aanzienlijke toename van verkeer.

   In het bestemmingsplan "Buitengebied Oost" zijn aan alle wegen (m.u.v. van de Rijksweg A1) bestemd als verblijfsdoeleinden. In het bestemmingsplan Station Hoevelaken is, voor zover begrepen in het plangebied van dit bestemmingsplan, aan dezelfde grond de bestemming "Verkeer" toegekend. Het feit dat een andere bestemmingsnaam is gekozen heeft te maken met de gekozen plansystematiek en niet zonder meer met de gebruikintensiteit van de gronden.

2. In het plan wordt de woning van reclamant genoemd in verband met de overschrijding van de geluidsnorm. In het rapport is niet aangegeven welke maatregelen de gemeente neemt. Bovendien is reclamant hierover niet geïnformeerd. Gegarandeerd moet worden dat dit binnen de wettelijke normen blijft en in het onderzoek dient gebruik te worden gemaakt van een actuele plattegrond.

   De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft.
   Prorail stelt voor de schermplaatsing een saneringsplan op en dient dat in bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te bieden. In overleg met de gemeentes Amersfoort en Nijkerk, Prorail en de eigena(a)r(en) van de betreffende woning wordt hierover gesproken. Ondanks dat de procedurevoor het saneringsplan los staat van de bestemmingsplanprocedure, wordt er bij Prorail en Nijkerk op aangedrongen dit overleg op korte termijn te laten plaatsvinden.
   Het aangepaste akoestische onderzoek (bijlage 3) wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

3. Door de realisatie van een keerlus moeten circa 100 bomen worden gekapt. Het landelijke karakter gaat hierdoor volkomen verloren.

Voor de realisatie van het station is het noodzakelijk dat verschillende locaties in het plangebied bomen worden gekapt en het aangezicht ter plaatse wijzigt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing worden verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair). Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. De locatie van het station ligt in het overgangsgebied van een stedelijke omgeving en het landelijke gebied. De aanwezige grootschalige infrastructuur draagt enerzijds bij aan een sterke scheiding tussen deze twee gebieden, maar draagt er anderszins aan bij dat van een landelijk karakter geen sprake is. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud wordt ook in de nieuwe situatie weer groen terug geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt en aansluiting worden gezocht bij de huidige inrichting. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

4. Door de realisatie van een keerlus wordt de privacy in het huis en de tuin enorm aangetast.

Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie kunnen ertoe leiden dat het gevoel van privacy wordt aangetast. Een en ander hangt samen met het feit dat de realisatie van een station en de bijbehorende voorzieningen als een ontwikkeling in het kader van het algemene belang wordt beschouwd en op individueel niveau als ongewenst of storend kan worden beschouwd. Dit leidt ertoe om in dat verband de ruimtelijke impact van een nieuwe ontwikkeling zo compact mogelijk te houden en de ruimtelijke uitstraling zo veel als mogelijk te beperken. Aanvullende maatregelen in de terreininrichting kunnen nog bijdragen aan optimale inpassing in de omgeving.
Voor zover planologisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

5. De keerlus aan de zijde van Hoevelaken is een logischer oplossing. Daar is voldoende ruimte beschikbaar, staan minder bomen en geen huizen.

De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te

kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

6. De huidige situatie op het verouderde viaduct is al onveilig voor wandelaars, fietsers mede als gevolg van sluipverkeer. Door het station wordt de situatie verder verslechterd.

   De verkeersruimte op en rond het viaduct wordt ingericht als een 30 km-zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

7. De informatieverstrekking is tot nog toe summier geweest en de bewoners van Stoutenburg zijn eerst uitgenodigd voor een bijeenkomst eind april 2010. Zij voelen zich hierdoor miskent.

   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planologisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrift is de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de beoogde planologische verandering.

8. Door de toename van verkeer op de A1, de spritsstrook, extra treinen, sluipverkeer vanuit Leusden en nu ook nog bussen neemt de uitstoot van schadelijke stoffen verder toe.

   De toename van verkeer op de Rijksweg A1, de aanleg van de spitstrook, de toename van treinverkeer en sluipverkeer zijn geen ontwikkelingen die het gevolg zijn van de realisatie van station Hoevelaken. Voor de realisatie van het station is , zoals de wet dit voorschrijft, beoordeeld of de verkeerstoename die door het station wordt gegenereerd leidt tot een grenswaarde-overschrijding voor wat betreft de luchtkwaliteit. Dit is niet het geval.

9. Toen reclamant de woning acht jaar geleden kocht in agrarisch gebied waren alle ontwikkelingen niet te voorzien. Planschade wordt zeker geclaimd.

   De woning is gelegen aan een drukke snelweg en een landelijke spoorbaan. Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat een koper hiervan op de hoogte was ten tijde van de aankoop en het te verwachten is dat het gebruik van deze infrastructuur zou intensiveren. Voor zover planologisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken mogelijk maken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

10. Door de realisatie van een station ontstaat er zeker voor de bewoners van Stoutenburg overlast als gevolg van parkeren van auto's, het stallen van fietsen en scooters en laat aankomende

uitgaansjeugd. Hier wordt volledig aan voorbij gegaan.

Beoordeling van geluidshinder vindt plaats en heeft plaatsgevonden volgens de voorgeschreven wijze uit de Wet geluidhinder. Hierin is de afwikkeling van verkeersbewegingen opgenomen. De buslus en de verlaging van de toegestane maximale rijsnelheid zijn in een nu uitgevoerde actualisatie van het akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer en railverkeer opgenomen. De wegaanpassingen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen die het noodzakelijk maakt om aanvullende maatregelen te treffen. Het meest actuele onderzoek naar weg- en railverkeer wordt toegevoegd aan de plantoelichting.
De Wet geluidhinder ziet niet toe op de in de zienswijze genoemde aspecten ten aanzien van de fietsenstalling en de taxistandplaats.
De fietsenstalling is een onderdeel van de stationsinrichting binnen de bestemming "Verkeer-Railverkeer" waarvan in het kader van een goede woon- en leefomgeving in beginsel rekening dient te worden gehouden met bijvoorbeeld de richtafstanden van de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering.
Hierin wordt voor een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn (en Amersfoort- Ede) zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen.
Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek (bijlage 4) wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

11. Door het verwijderen van bomen wordt de leefsituatie van diverse soorten vogels en vleermuizen aangetast. Op Bloeidaal wordt moeite gedaan voor natuurrealisatie en bij station Hoevelaken wordt dit teniet gedaan.

Voor de realisatie van het station moeten op diverse locaties in het plangebied bomen verdwijnen. De leefomgeving voor de fauna verandert hierdoor. Uit onderzoek blijkt dat de ter plaatse voorkomende soorten niet beschermd zijn in het kader van de flora- en faunewet dan wel dat de nieuwe inrichting dermate verstorend is dat leefgebieden van beschermde soorten worden aangetast.
De realisatie van Bloeidaal kent een andere aanleiding en staat niet in verband met de realisatie van Station Hoevelaken. In Bloeidaal is op een daarvoor geschikte locatie structureel nieuwe natuur gerealiseerd. De natuuropgave die ter plaatse is gerealiseerd staat in geen verhouding tot de beperkte ingreep die noodzakelijk is voor realisatie Station Hoevelaken.

2.7.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting met bij de punten 3 en 10 genoemde onderzoeken. De regels en de verbeelding worden niet gewijzigd naar aanleiding van deze zienswijze.

2.8. Mevrouw J. K. van de H. te Stoutenburg Noord

1. Het huidige viaduct in de Stoutenburgerlaan blijft gehandhaafd. Zonder stationsvoorzieningen is het viaduct al levensgevaarlijk. Voor parkeerplaatsen, in- en uitstappen van mensen, halteplaats OV en taxi's en (brom) fietsstalling is voldoende ruimte beschikbaar op het braakliggende terrein van Intres Hoevelaken. Met uitzondering van de parkeervoorzieningen worden alle activiteiten geprojecteerd op of na het levensgevaarlijke viaduct.

   Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein. Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/u. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd
   De genoemde stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen zijn voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.
   De veronderstelde ruimte op het terrein van Intres in Hoevelaken, dat door de afstand tot de stationentree niet geschikt is voor de situering van alle stationsvoorzieningen, is niet aanwezig. Op basis van vigerende bestemmingsplannen kan de nu onbebouwde grond direct worden bebouwd voor bedrijvigheid.

2. In het bestemmingsplan "Buitengebied Oost" heeft de Stoutenburgerlaan de bestemming "Verblijfsdoeleinden". In het nieuwe bestemmingsplan heeft dit de bestemming "Verkeerdoeleinden". Gezien de eerder aangenomen bestemming en het landelijke karakter is de bestemmingswijziging in strijd met het reeds aangenomen bestemmingsplan "Buitengebied Oost".

   De bestemming "Verkeer"en de daarbij behorende doeleindenomschrijving past beter bij de voorgenomen inrichting van het talud en de Stoutenburgerlaan. Dat is ook de reden dat hiervoor het bestemmingsplan wordt aangepast. Het feit dat er nu een anders geformuleerde bestemming geldt staat niet in de weg dat gegeven de voorgenomen ontwikkelingen de gemeenteraad een nieuwe bestemming kan toekennen.

3. Er worden verschillende verkeerintensiteiten gebruikt. Met de laagste getallen wordt gerekend om de geluidsoverlast te bepalen. Er moet overeenstemming zijn in de in het bestemmingsplan gehanteerde verkeerscijfers.

   In het akoestische onderzoek worden andere verkeersintensiteiten gebruikt dan in het luchtkwaliteitonderzoek. De gegevens die zijn gebruikt voor het akoestische onderzoek zijn het resultaat van een feitelijke mechanische verkeerstelling van juli 2007. Om ook te kunnen berekenen wat de geluidsbelasting is over 10 jaar, wordt in de berekening die voor 2020/2021 is gedaan gerekend met een hogere verkeersintensiteit, omdat het de verwachting is dat de verkeersintensiteit in de komende jaren toeneemt. Dit wordt ook uitgelegd in paragraaf 3.2 van het akoestische onderzoek dat als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

De verkeersintensiteiten die zijn gebruikt voor het luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op een "worst-case" scenario, om aan te kunnen tonen dat ook in dat geval de grenswaarden uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden. Hierbij zijn dus hogere verkeersaantallen gebruikt dan op basis van de feitelijk situatie is geconstateerd.

4. Voor de verdeling van de verkeersbewegingen wordt een verdeling gebruikt die leidt tot 2574 personenauto's, 140 bestelbusjes en 140 zware vrachtauto's. Hoe wordt de verkeersveiligheid gegarandeerd en gehandhaafd in relatie tot de rotonde, de fietsenstallingen op het viaduct, en de grote groepen schoolkinderen die van het viaduct gebruik maken.

   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het voor automobilisten duidelijk is dat zij zich in een gebied bevinden waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

5. Door de aanleg van een rotonde wordt en eventueel verkeersdrempels wordt de verkeersdoorstroming op de Stoutenburgerlaan ernstig belemmerd.

   De voorgenomen verkeersmaatregelen dragen bij de verkeersveiligheid op het viaduct en de daarbij behorende stationsomgeving. Het aanleggen van de keerlus en eventueel verkeersdrempels dragen bij aan het verlagen van rijsnelheid ter plaatse. Bij de vormgeving van deze verkeersmaatregelen wordt voldaan aan normen die het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) stelt. De doorstroming is daarmee gegarandeerd en uitsluitend de doorstroomsnelheid wordt teruggebracht in verband met de verkeersveiligheid.

6. De ventwegen langs de Stoutenburgerlaan worden straks misbruikt als parkeerplaats. Hiervoor zijn de ventwegen niet bedoeld en bestemd en leiden er toe dat aanwonenden er niet meer in of uit kunnen.

   In het bestemmingsplan zijn de wegen regulier bestemd voor verkeersdoeleinden om het bestaande gebruik mogelijk te maken en te houden. Vanaf de ventwegen is het fysiek niet mogelijk om direct toegang te krijgen tot de entree van het station. Dit maakt het aannemelijk dat de ventwegen niet oneigenlijk worden gebruikt. Oneigenlijk gebruik te behoeve van parkeren valt overigens buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan. Handhaving vindt plaats op basis van de Wegenverkeerswet.

7. Voor de realisering van een rotonde op de helling in de Stoutenburgerlaan moeten circa 90 eikenbomen worden gekapt. Hierdoor wordt de natuur op vele jaren achterstand gezet en de verplichting uit de Boswet doet hier niets aan af.

   Voor de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Voor de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht, omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Voor de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste

verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.
Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud voor de stationsvoorzieningen moeten bomen verdwijnen. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft het de kap van 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

8. Het onderzoeksgebied is te klein. Bovendien is er geen duidelijke omschrijving van het onderzochte gebied. Er moet nieuw ecologisch onderzoek worden uitgevoerd waarbij ook de aanleg van de rotonde en overige aanpassingen aan de Amersfoortse kant van de Stoutenburgerlaan zijn onderzocht.

   Het uitgevoerde ecologisch onderzoek hanteert een ruim onderzoeksgebied, dat groter is dan de plangebieden van de bestemmingsplannen voor station Hoevelaken. Bovendien is in het kader van de gebiedsbescherming ook de omgeving van het onderzoeksgebied betrokken. De aanleg van de rotonde en overige voorzieningen aan Amersfoortse zijde zijn in het ecologisch onderzoek betrokken. Er bestaat geen aanleiding het onderzoeksgebied te vergroten of het ecologisch onderzoek op dit punt aan te passen.

9. In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een continue snelheid van 60 km/uur. Door de rotonde treedt een wisseling op in geluidsniveau als gevolg van snelheidswisselingen. Hiervan is in het onderzoek niets terug te vinden. Daarnaast zorgt het verdwijnen van de eikenbomen, die altijd hebben gediend als natuurlijk geluidscherm, voor een hogere geluidsoverlast.

   In het akoestisch onderzoek is de bestaande situatie gemodelleerd voor het bepalen van geluidsbelastingen. De voorgenomen snelheidverlaging alsmede de rotonde waren niet meegenomen. In aanvulling op het uitgevoerde onderzoek is deze omissie hersteld. Uit de aanpassing van het onderzoek blijkt dat voor wegverkeerslawaai er als gevolg van de ontwikkeling van station Hoevelaken geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De conclusies zijn daarmee gelijk aan de comclusies van het eerder uitgevoerde onderzoek. De wettelijk te hanteren berekeningsmethode laat het overigens niet toe om rekening te houden met effecten van bomen. Het aangepaste akoestische onderzoek (bijlage 3) wordt in de plantoelichting opgenomen.

10. De uitgangspunten voor het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn onjuist. De gehanteerde factor voor bomen, de uniforme verdeling in verkeer en het niet meenemen van de rotonde leiden zijn onzorgvuldig en moeten opnieuw en op basis van juiste uitgangspunten worden uitgevoerd.

    De gehanteerde uitgangspunten voor het onderzoek zijn correct gehanteerd. De aangehouden verdeling is correct toegepast binnen het gehanteerde rekenmodel. Het al dan niet opnemen van een rotonde in het tracé is geen variabele die in de berekening kan worden ingevoerd. Aangenomen mag worden dat een rotonde in het tracé geen grote invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor het meest actuele beeld is in aanvulling op het uitvoerende naar luchtkwaliteit een nieuw onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele versie van het rekenprogramma. ARCADIS heeft de luchtkwaliteitberekeningen opnieuw uitgevoerd in het programma CAR II versie 9.0 en hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn voor de maatgevende stoffen NO2 en PM10. Deze nieuwe berekeningen (bijlage 5) worden toegevoegd aan het plan.

11. De termijn om op het bestemmingsplan te reageren is te kort.

    De ontwerpbestemmingsplannen voor Station Hoevelaken hebben voor de duur van zes weken ter visie gelegen. Dit is de wettelijke termijn die is gesteld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro)/ Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hiervan kan niet worden afgeweken.

12. Nagedacht moet worden over een alternatieve inrichting waarbij de stationsvoorzieningen zijn gesitueerd aan de noordzijde van het station op Nijkerkse zijde.

    De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

13. Hoe wordt de (sociale) veiligheid op de perrons gegarandeerd.

    De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken het mogelijk dat binnen de gegeven bestemmingen en daarbij behorende bouw- en gebruiksmogelijkheden de realisatie een compact en functioneel station te realiseren. In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt. Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd. De reizigers worden gebundeld nabij de twee stijgpunten. De stijgpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder (ProRail) is een stijgpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstopt achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen en abri's. Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.
    Op de perrons wordt door middel van bankjes (met windschermen) en abri's zit- en wachtruimte geboden en tevens beschutting tegen wind en neerslag. Er worden naar de trappen en de liften blindengeleidelijnen op de perrons aangebracht. Door het clusteren van deze voorzieningen wordt een plek gecreëerd waar met name in de rustige uren de reizigers zich concentreren, terwijl ze wachten op de trein.

2.8.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting met de bij punt 9 en 10 genoemde onderzoeken. De regels en verbeelding blijven ongewijzigd.

2.9. Familie J.G. H. te Stoutenburg Noord

1. Een station op deze locatie is niet gewenst. Bij het ontwerp is totaal niet gedacht aan schoolgaande kinderen die met de fiets naar Hoevelaken gaan. Voor deze groep moet een afgezette strook komen. Voor de treinreizigers komt een apart loopbrug. De rotonde op het viaduct is onveilig voor fietsers vanwege draaiende passagiersbussen.

   De verkeersruimte op en rond het viaduct wordt ingericht als een 30 km-zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct. Een rotonde met een gemengde verkeersafwikkeling heeft een relatief gering aantal conflictpunten ten opzichte van een rotonde met aparte fietsvoorzieningen. Bij de verwachte verkeersintensiteiten is daarom een rotonde met aparte fietsvoorzieningen niet nodig. De maatvoering van de rotonde is zodanig dat bussen achter de fietsers blijven rijden. Hierdoor worden bijvoorbeeld "afdekongevallen" voorkomen.

2. Het station trekt extra verkeer aan. De Koedijkerweg is al druk vanwege de afsluiting in de spits en wordt met de komst van het station nog vele malen drukker.

   In het kader van de realisatie van Station Hoevelaken zijn geen (verkeers-) maatregelen voorzien op de Koedijkerweg. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken laten de route over de Stoutenburgelaan zoals deze nu is in stand, waardoor de verkeerstructuur en verkeerstromen in het gebied niet of nauwelijks wijzigen.

3. Door het ontbreken van snelheidsbeperkende maatregelen op de Koedijkerweg is het een racebaan geworden. Voor fietsende kinderen zeer gevaarlijk. Op de Stoutenburgerlaan zijn wel maatregelen getroffen. Reclamant vraagt om een aparte fietsstrook over het viaduct en meer veilige maatregelen voor de Koedijkerweg.

   Op dit moment wordt, los van de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken, al overwogen om voor de Koedijkerweg een maximumsnelheid van 60 km/h in te stellen. Een maximumsnelheid van 60 km/h past heel goed bij het dwarsprofiel van de Koedijkerweg (breedte: ca. 4,50 m en geen lengtemarkeringen).

2.9.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

2.10. Familie E. van D. te Stoutenburg Noord

1. Bewoners van Stoutenburg Noord hebben niet om een station gevraagd maar krijgen wel de meeste overlast te verduren. De locatie van het Station is niet logisch en leidt tot een waslijst aan gevaren en overlast. De aanleg van een station in het gebied De Wieken lijkt logischer.

   Gezocht is naar een locatie voor een openbaar vervoervoorziening voor de kern Hoevelaken. Daarom is

een locatie gezocht in de directe nabijheid van deze kern om de bruikbaarheid van de voorziening te waarborgen. Op de huidige locatie ligt 50% van de kern Hoevelaken binnen een afstand van minder dan 1 kilometer van het station Locatie de Wieken ligt op circa 2 kilometer van de rand van de kern van Hoevelaken. Dit is een te grote afstand voor een adequate voorziening voor de kern Hoevelaken.

2. De Stoutenburgerlaan is al gevaarlijk en belast met sluipverkeer. Het station zorgt voor een toename van het verkeersaanbod (o.a. ook door gratis parkeervoorzieningen). Nergens wordt een oplossing gegeven voor dit probleem.

   Verwacht wordt dat het merendeel van de toename van verkeersaanbod als gevolg van het station afkomstig is vanuit Hoeveleken. Gelet op de korte afstand wordt verwacht dat het merendeel van dit extra verkeer fietser betreft die de fiets gebruiken voor voor- en natransport. Ook het autoverkeer kan vanuit Hoevelaken adequaat worden afgewikkeld op de bestaande wegenstructuur en van daaruit direct de P&R voorziening bereiken.

3. De inrichting van taxistandplaats, fietsenstalling en buslus komt aan Amersfoortse zijde en dit leidt tot geluidsoverlast voor bewoners die niet om het station gevraagd hebben.

   Beoordeling van geluidshinder vindt plaats en heeft plaatsgevonden volgens de voorgeschreven wijze uit de Wet geluidhinder. Hierin is de afwikkeling van verkeersbewegingen opgenomen. De buslus en de verlaging van de toegestane maximale rijsnelheid zijn in een nu uitgevoerde actualisatie van het akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer en railverkeer opgenomen. De wegaanpassingen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen. Het is daarom niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen. Het meest actuele onderzoek (bijlage 3) naar weg- en railverkeer wordt toegevoegd aan de plantoelichting.
   De Wet geluidhinder ziet niet toe op de in de zienswijze genoemde aspecten ten aanzien van de fietsenstalling en de taxistandplaats.
   De fietsenstalling is een onderdeel van de stationsinrichting binnen de bestemming "Verkeer-Railverkeer" waarvan in het kader van een goede woon- en leefomgeving in beginsel rekening dient te worden gehouden met bijvoorbeeld de richtafstanden van de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering.
   Hierin wordt voor een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn (en Amersfoort- Ede) zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek (bijlage 4) wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

4. Het kappen van 100 bomen tast de directe woon- en leefomgeving van aanwonenden aan.

   Voor de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en

inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Voor het instandhouden van de huidige woon- en leefomgevingvoor omwonenden is gekozen voor een zo compact mogelijke stationsontwikkeling. Voor de verkeers- en inrichtingsmaatregelen op het zuidelijk talud moeten evenwel een aantal bomen verdwijnen
Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud wordt ook in de nieuwe situatie weer groen terug geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

5. De gehele inrichting en aanleg kan beter aan Hoevelakense zijde worden gerealiseerd. Hier staan geen huizen, er is ruimte genoeg en dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

   De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
   Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
   Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het voor automobilisten duidelijk is dat zij zich in een gebied bevinden waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

6. Het viaduct gaat voor de duur van 6 maanden tot 1 jaar dicht, waardoor al het verkeer over de Koedijkerweg rijdt dat is geen oplossing omdat deze weg niet is berekend op veel en zwaar verkeer. Daarnaast wordt het zeer gevaarlijk voor met name de fietsers (schooljeugd).

   Uitgangspunt is dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander

kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

7. Bewoners zijn slecht en laat geïnformeerd en weten niet waar ze aan toe zijn. Hierdoor is worden zij gedwongen de nodige stappen te ondernemen en zich te verdedigen tegen de aanleg van een station waar zij niet om gevraagd hebben.

   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrift is de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de beoogde planologische verandering.
   Aanvullend wordt opgemerkt dat in het kader van de ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ontwikkelingen een afweging gemaakt tussen algemene en individuele belangen. Het kan daarbij voorkomen dat individuen worden geconfronteerd met voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving waarom zij niet specifiek hebben verzocht, maar die in het kader van een algemeen belang wel degelijk gewenst zijn. Een station is hiervan een voorbeeld.

8. Het viaduct wordt niet verbreed en dit zorgt voor gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties door af en aan rijdende bussen en taxi's, lopende mensen(reizigers), fietsers en doorgaan verkeer.

   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone, waar nu nog een snelheid limiet van 60 km/uur geldt. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het voor automobilisten duidelijk is dat zij zich in een gebied bevinden waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

2.10.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting met het bij punt 3 genoemde onderzoek. De regels en verbeelding blijven ongewijzigd.

2.11. D. R. – D. te Stoutenburg Noord

1. Bewoners van Stoutenburg Noord hebben niet om het station gevraagd maar worden wel met de lasten opgezadeld. De gehele inrichting komt in Amersfoort. Het gebied De Wieken is een alternatieve locatie;

   In het kader van de ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ontwikkelingen een afweging gemaakt tussen algemene en individuele belangen. Het kan daarbij voorkomen dat individuen worden geconfronteerd met voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving waarom zij niet specifiek hebben verzocht, maar die in het kader van een algemeen belang wel degelijk gewenst zijn. Een station is hiervan een voorbeeld.
   Gezocht is naar een locatie voor een openbaar vervoervoorziening voor de kern Hoevelaken. Daarom is een locatie gezocht in de directe nabijheid van deze kern om de bruikbaarheid van de voorziening te waarborgen. Op de huidige locatie ligt 50% van de kern Hoevelaken binnen een afstand van minder

dan 1 kilometer van het station. Locatie de Wieken ligt op circa 2 kilometer van de rand van de kern van Hoevelaken. Dit is een te grote afstand voor een adequate voorziening voor de kern Hoevelaken. Bij het ontwerp van het station en de bijbehorende voorzieningen is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen zijn voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.

2. Er moeten ongeveer 100 bomen gekapt worden voor de komst van het station. In plaats van uitzicht op groen krijgen bewoners uitzicht op verkeer en last van geluidsoverlast;

   Voor de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting is het nodig dat voor deze voorzieningen 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en18 eikenbomen aan de oostzijde van dit taludmoeten worden gekapt. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd.
   De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen zodat het directe zicht op verkeer wordt beperkt.
   De wettelijk te hanteren berekeningsmethode laat het niet toe om rekening te houden met effecten van bomen. Bomen hebben in die hoedanigheid ook geen geluidwerende functie. De kap van bomen heeft geen effect op de geluidbelasting van woningen.In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

3. De aanleg van de “buslus” in Amersfoort is onbegrijpelijk, in Hoevelaken is meer ruimte. Nu de loopbrug aan de kant van Hoevelaken wordt gemaakt is het logisch de bus en taxi onderaan die brug te laten stoppen. Voor mensen die moeilijk ter been zijn, kan eventueel een uitstapplaats aan Amersfoortse zijde gemaakt worden, zij gaan immers niet met de bus. De fietsenstalling kan beter bij het parkeerterrein gerealiseerd worden. Boven bij het spoor is niet logisch en vandalisme gevoelig;

   De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
   Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, “halers”

en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

4. Er is niet aangetoond welke verkeerstoename er te verwachten is over de Stoutenburgerlaan. Deze laan is al te zwaar belast en er kan niets meer bij. Gevreesd wordt dat extra reizigers hier gaan vertrekken vanwege het parkeerprobleem bij het centraal station.

   Uitgegaan wordt van een reizigersaantal van circa 1.200. Een belangrijk deel daarvan komt naar verwachting met de fiets. De toename van het autoverkeer op de Stoutenburgerlaan is daarnaast relatief gering omdat het verzorgingsgebied van het station met name Hoevelaken betreft. Gelet op het bereikbaarheidsprofiel,de ligging en de reismogelijkheden is het niet de verwachting dat station Hoevelaken een structureel alternatief is voor treinreizigers buiten Hoevelaken die nu gebruik maken van station Amersfoort. Station Hoevelaken heeft met name een vervoersfunctie voor Hoevelaken.

5. Betrokkenen zijn gebrekkig geïnformeerd over de plannen: een inloopavond in Hoevelaken in 2008 en vervolgens in april 2010 een informatieavond met een volledig uitgewerkt plan.

   Op 29 april 2010 is er een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

6. Het viaduct wordt 6 maanden tot een jaar afgesloten voor alle verkeer met als gevolg een gevaarlijke onoverzichtelijke omleiding via de Koedijkerweg. Deze weg kent geen snelheidsbeperking, is nu al ongeschikt voor veel en zwaar verkeer en is levensgevaarlijk. Vrachtwagens vanaf de Koedijkerweg naar de Zwarte Goorderweg kunnen de draai naar rechts over de brug niet maken, gaan manoeuvreren en zorgen voor een gevaarlijke situatie.

   Uitgangspunt is dat gedurende de realisatie van (de voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.
   Op dit moment wordt, los van de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken, al overwogen om voor de Koedijkerweg een maximumsnelheid van 60 km/h in te stellen. Een maximumsnleheid van 60 km/h past heel goed bij het dwarsprofiel van de Koedijkerweg (breedte: ca. 4,50 m en geen lengtemarkeringen).

7. Afgevraagd wordt hoe de verkeerssituatie van de Koedijkerweg naar de Hogeweg opgelost wordt. Dit geldt ook voor de fietsende schooljeugd richting Hoevelaken.

   In het kader van de realisatie van Station Hoevelaken zijn geen (verkeers-) maatregelen voorzien op de Koedijkerweg. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken laten de route over de Stoutenburgelaan zoals deze nu is in stand, waardoor de verkeerstructuur en verkeerstromen in het gebied niet of nauwelijks wijzigen.

8. Er wordt nergens aangegeven hoe de veiligheid van de gebruikers van het viaduct wordt gegarandeerd.

   Het bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing voor dit gebruik mag worden gerealiseerd. Binnen de toegekende bestemmingen is een adequate aanleg van veilige verkeersvoorzieningen mogelijk. De verkeersveiligheid op zich is niet te reguleren in een bestemmingsplan, maar hangt af van de feitelijk inrichting die wordt gerealiseerd in een gebied.
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het voor automobilisten duidelijk is dat zij zich in een gebied bevinden waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren.
   Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

2.11.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

2.12. Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort

1. Gevraagd is om voor het formele proces minstens nog een informatieavond te houden. Ons is gebleken dat dit pas kort geleden is gebeurd, nadat het ontwerpbestemmingsplan bekend was. Dit is geen goede methode.

   Op 29 april 2010 is er een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

2. Tijdens het vooroverleg was er één procedure voor beide gemeenten. Nu voeren beide gemeenten weer apart de ontwerpprocedure. De communicatie hierover is niet geheel duidelijk waar bezwaar moet worden gemaakt.

   Het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) is gevoerd door beide gemeenten. In de aanbiedingsbrief is dit ook als zodanig aangeven en beide plannen zijn toegezonden. Uitsluitend de coördinatie is vanuit de gemeente Nijkerk gevoerd.
   De realisatie van Station Hoevelaken is één ruimtelijke ontwikkeling. Deze is echter geprojecteerd in twee gemeenten (en twee provincies). De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaald dat een gemeente(raad) uitsluitend voor haar eigen grondgebied een bestemmingsplan kan vaststellen. Om die reden zijn voor de ontwikkeling van Station Hoevelaken twee ontwerpbestemmingsplannen opgesteld en in procedure gebracht. In de publicaties en in de ontwerpbestemmingsplannen is dit zo duidelijk als mogelijk verwoord.
   Zoals aangegeven in deze notitie worden de ingediend zienswijzen in gezamenlijkheid beoordeeld omdat het één ruimtelijke ontwikkeling betreft. Dit laat onverlet dat de gemeenteraden van beide gemeentes zelfstandig moeten beslissen.

3. Gesteld wordt dat Station Hoevelaken nauwelijks invloed heeft op de verkeerscirculatie in Amersfoort. De realisatie van het Station heeft wel degelijk invloed op de verkeerssituatie in Stoutenburg. Vanuit Leusden is Station Hoevelaken sneller te bereiken dan Station Amersfoort. Dit zorgt voor een toename van woonverkeer op het toch al drukke situatie die zonder verbreding van het huidige viaduct zorgt voor verkeersgevaarlijke situaties.

   De verkeersruimte op en rond het viaduct wordt ingericht als een 30 km/h zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

4. De rotonde en buslus aan Amersfoortse zijde, zorgen door het enorm ruimtebeslag, voor een aantasting van het landelijke gebied en de landelijke uitstraling die wordt geroemd in het bestemmingsplan Buitengebied Oost. Dit geldt ook voor overkapping zoals deze is gepland op het viaduct De voorzieningen kunnen aan Nijkerkse zijde worden ondergebracht. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

   De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
   Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
   Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.
   Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van de planologische mogelijkheden om een station en de bijbehorende voorzieningen te realiseren. Door dit compact te ontwerpen is de impact op het landschap beperkt. De landschappelijke inpassing is daarnaast een ontwerpopgave in verband met de definitieve terreininrichting en de bouwvergunning(en). Voor wat betreft de uiteindelijke terreinrichting is bijvoorbeeld voorzien in het terugplaatsen van beplanting. De welstand beoordeelt in dat geval of een bouwvergunningaanvraag door vormgeving en materiaalgebruik past in de omgeving.

5. Door de aanleg van de buslus en rotonde en de daarbij noodzakelijk ophoging dienen er circa 92 bomen te verdwijnen. Hierdoor verdwijnt foerageergebied voor vleermuizen en is de Flora- en faunawet van toepassing. Het landelijk gebied wordt onevenredig aangetast en ook e overkapping

doet afbreuk aan de landelijke uitstraling.

Voor de realisatie van het station en de bijbehorende voorzieningen moeten bomen worden gekapt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair). Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud wordt ook in de nieuwe situatie weer groen terug geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt en aansluiting worden gezocht bij de huidige inrichting. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

Voor de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Voor de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Voor de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.

6. Voor twee woningen is sprake van een saneringssituatie. Er is nog niet overlegd met de bewoners van deze woningen en dit is onbegrijpelijk. Verzocht wordt dit verzuim zo snel mogelijk goed te maken.

   De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft.
   Prorail stelt voor de schermplaatsing een saneringsplan op en dient dat in bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te bieden. In overleg met de gemeentes Amersfoort en Nijkerk, Prorail en de eigena(a)r(en) van de betreffende woning wordt hierover gesproken. Ondanks dat de procedurevoor het saneringsplan los staat van de bestemmingsplanprocedure, wordt er bij Prorail en Nijkerk op aangedrongen dit overleg op korte termijn te laten plaatsvinden.
   Het aangepaste akoestische onderzoek (bijlage 3) wordt voor de volledigheid als bij de plantoelichting gevoegd.

7. Hoe is de sociale controle op de perrons gewaarborgd. Het bedachte zicht vanaf de stallingen en kiss & ride voorzieningen is er niet, er wordt over de perrons heen gekeken. Zicht vanaf de A1 is niet van belang gelet op de snelheid van dat verkeer.

'De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken het mogelijk om binnen de gegeven bestemmingen de realisatie van een compact en functioneel station te realiseren.
In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt.
Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd. De reizigers worden gebundeld nabij de twee stijgpunten. De stijgpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder (ProRail) is een stijgpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstopt achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen en abri's. Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.

8. Voorgesteld wordt om alle voorzieningen aan de zijde van Hoevelaken te situeren omdat daar voldoende ruimte beschikbaar is.

   De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen is voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.
   Een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot. Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
   Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

2.12.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting met het bij punt 6 genoemde onderzoek. Regels en verbeelding blijven ongewijzigd.

2.13. Van Westreenen b.v. te Barneveld (namens G.J. H. te Stoutenburg Noord)

1. Meerdere malen wordt vermeld dat de Boswet van toepassing kan zijn. Het is van belang dat in dit stadium reeds duidelijkheid hierover bestaat en op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

   Voor de realisatie van het station en de bijbehorende voorzieningen moeten bomen worden gekapt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast wordt op dit deel van het talud de onderbegroeiing deels verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair). Afhankelijk van de stamdoorsnede moet voor het kappen van de eikenbomen een vergunning worden aangevraagd. Gelet op deze aantallen, de situering en de daarbij betrokken oppervlakte is het niet aannemelijk dat de Boswet van toepassing is.

2. Op circa 100 meter van het plangebied loopt de Esvelderbeek. Deze behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur. Gezien de korte afstand tot de beek in relatie tot de aard en omvang van de ruimtelijke ingreep kan niet zonder deugdelijk onderzoek worden gesteld dat negatieve significante effecten (nee, tenzij) uitgesloten zijn.

   De Esvelderbeek ligt in een ecologische verbindingszone welke onderdeel is van de EHS. Binnen deze zone geldt het zogenaamde "Nee, tenzij beleid" Het station wordt gerealiseerd buiten de zone en dit beleid is dan ook niet van toepassing. Wel dient gekeken te worden naar eventueel effecten.
   In het deskundigenonderzoek, dat onderdeel uitmaakt van de stukken van het bestemmingsplan, is aandacht besteed aan de ligging van het plangebied, de voorgestane ingrepen en de ligging van de Esvelderbeek. Geconcludeerd is dat geen negatieve effecten zijn te verwachten op de Esvelderbeek. Er bestaat geen aanleiding voor nader onderzoek op dit punt.

3. Flora en Fauna onderzoek is incompleet ten aanzien van de waterspitsmuis, de buizerd en amfibieën. Bovendien moet op voorhand duidelijk zijn dat voor de soorten Bermpje en Kleine modderkruiper een ontheffing kan worden verleend en voldaan kan worden aan de gestelde voorwaarden.

   Voor de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Het onderzoek is actueel en voor zover het, het plangebied betreft volledig.
   De waterspitsmuis is niet aangetroffen tijdens recent veldbezoek en geconcludeerd is dat de oevers niet optimaal geschikt als leefgebied voor deze soort. Voorts is vastgesteld voor zover er als sprake zou kunnen zijn van een marginaal leefgebied dit onaangetast blijft door de plannen
   Voor wat betreft de buizerd kan worden opgemerkt dat de mogelijke verblijfplaats, zoals vermeld in het ecologisch onderzoek is gesitueerd ruim buiten het plangebied van de bestemmingsplannen voor station Hoevelaken en nader onderzoek in het kader van de Buizerd niet noodzakelijk is. Overigens is uit meer recent onderzoek in verband met een andere planologische wijziging, na diverse locatiebezoeken in de geschikte periode, gebleken dat de Buizerd geen verblijfsplaats meer heeft op de in het onderzoek geduide locatie. Dit is verwerkt in een meer actuele versie van het ecologisch onderzoek (bijlage 2). Dit wordt voor de volledigheid toegevoegd aan de plantoelichting.
   De ontheffing voor de soorten Bermpje en Kleine modderkruiper zijn aangevraagd bij het bevoegde gezag. Verondersteld mag worden dat de ontheffing wordt verleend. De voorgenomen ingreep ziet immers niet op het vernietigen of definitief onbruikbaar maken van de verblijfplaats van deze soorten. Met de aanleg van een alternatief tracé voor de Hoevelakense beek ontstaat direct en voorafgaand aan de demping van de huidige loop een nieuwe leefomgeving voor deze soorten.

4. Het geluidonderzoek is onvolledig omdat dit niet is gecumuleerd met het geluid van de Rijksweg A1.

   Bij één woning worden de geluidsgrenswaarden vanwege railverkeer overschreden. De Wet geluidhinder verlangt dat voor die woning ook de cumulatieve geluidsbelasting (railverkeer + wegverkeer) wordt berekend. Deze berekening is separaat uitgevoerd (bijlage 6) en wordt toegevoegd aan de plantoelichting..
   Voor woningen waar geen geluidsgrenswaarden vanwege railverkeer worden overschreden, behoeft geen cumulatieve geluidsbelasting te worden berekend.

5. Onderzoek moet worden verricht naar rijdende bussen, claxonneren en dichtslaande portieren. Dit zijn geen omgevingseigen bronnen waarnaar in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing onderzoek moet worden verricht in verband met een goed woon- en leefklimaat.

   Verkeersbewegingen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Claxonneren gebeurt in principe uitsluitend als er sprake is van een gevaarzetting/calamiteit. Deze vorm van hinder is niet te voorkomen. De overige activiteiten die samenhangen met het parkeren en halteren van auto's en het in- en uitstappen leidt gegeven het hoge achtergrondniveau ter plaatse niet tot waarneembare hinder. Evenwel is om tot een volwaardige beantwoording van dit punt te komen aanvullend onderzoek verricht.
   Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek (bijlage 4) wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

6. Het plan geeft onvoldoende inzicht in de waarborging van de verkeersveiligheid rondom de Stoutenburgerlaan.

   Een bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing voor dit gebruik mag worden gerealiseerd. Binnen de toegekende bestemmingen is een adequate aanleg van veilige verkeersvoorzieningen mogelijk. De verkeersveiligheid op zich is niet te reguleren in een bestemmingsplan, maar hangt af van de feitelijk inrichting die wordt gerealiseerd in een gebied.
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren.

7. Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd met een verouderd rekenmodel. Vanaf mei 2010 is een nieuwe versie van het model (9.0) beschikbaar.

   Het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit is gedaan met de indertijd beschikbare rekenversie. Voor het meest actuele beeld is in aanvulling op het uitvoerende onderzoek naar luchtkwaliteit een nieuw onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele versie van het rekenprogramma. ARCADIS heeft de luchtkwaliteitsberekeningen opnieuw uitgevoerd in het programma CAR II versie 9.0 en hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn voor de maatgevende stoffen NO2 en PM10. Deze nieuwe berekeningen (bijlage 5) worden toegevoegd aan het plan.

8. Het plan schiet tekort ten aanzien van archeologie in verband met de nabije ligging van de Grebbelinie en de archeologische vindplaats nabij de Esvelderbeek.

   Het bestemmingsplan waarborgt waar dit nodig is de bescherming van mogelijk in de ondergrond voorkomende archeologische waarden. De regeling beperkt zich evenwel tot het plangebied en niet tot mogelijk vindplaatsen buiten het plangebied.
   Hiervoor is een dubbelbestemming opgenomen die voor wat betreft de begrenzing overeenkomt met het nu geldende bestemmingsplan. Deze primaire bestemming waarborgt dat ruimtelijk ingrepen, waaronder begrepen het bouwen en uitvoeren van werken, in het betreffende gebied pas kunnen plaatsvinden nadat hiervoor voldoende zekerheid is ten aanzien van het voorkomen van archeologische waarden.
   Op basis van de inrichtingsplannen zijn in het betreffende zone overigens geen bodemverstorende werkzaamheden te verwachten en vinden eventuele werkzaamheden plaats in een onnatuurlijk verhoging (talud), waardoor verstoring van de oorspronkelijke ondergrond, voor zover deze nog niet is geroerd als gevolg van de aanleg van het talud, niet aannemelijk is.

9. In het kader van externe veiligheid is onderzoek verricht naar risicocontour inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Geen onderzoek is verricht naar de woning van cliënt.

   Het onderzoek naar aspecten van externe veiligheid is uitgevoerd in het kader van de planologische functie die wordt toegevoegd. Onderzocht is of het station beïnvloed wordt door risicocontouren en dit blijkt niet het geval. Bovendien is het station op zichzelf geen inrichting die in het kader van de externe veiligheid wordt aangemerkt als een risicovolle inrichting. Het is dan ook niet noodzakelijk om onderzoek te doen naar omliggende bestaande functies, zoals de woning van cliënt.

10. De bereikbaarheid in het kader van externe veiligheid is niet onderzocht terwijl de situatie rondom cliënt drastisch veranderd.

    De bereikbaarheid van de locatie van cliënt wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkelingen. De bestaande verkeerstructuren blijven in stand, waardoor de bereikbaarheid van de locatie niet structureel wijzigt in de negatieve zin.

11. Uit het plan blijkt onvoldoende hoe de verplichte compensatie van de toename aan verhard oppervlak gaat plaatsvinden. Uit het plan had duidelijk moeten blijken hoe de plaatselijke infiltratie van regenwater exact wordt geregeld.

    In het kader van het wettelijke vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan voorgelegd aan het Waterschap Vallei & Eem. Zij kunnen instemmen met hetgeen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan is opgenomen.
    De exacte wijze waarop infiltratie kan en gaat plaatsvinden hangt af van de feitelijke (terrein)inrichting en is planologisch niet te regelen in een bestemmingsplan.

12. Uit het bestemmingsplan blijkt niet of de toetsing aan de brochure Bedrijven en Milieuzonering is uitgevoerd en of voldaan kan worden aan de hierin vernoemde milieuzonering.

    De nieuwe functie in het plangebied betreft een station. Deze is specifiek bestemd op de voorgenomen vestigingslocatie. In de VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering van 2009 wordt voor een dergelijke voorziening een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn zijn

omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek (bijlage 4) wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

13. Geen afweging is gemaakt ten aanzien van het agrarische bedrijf van cliënt. Niet is uit te sluiten dat het station een geurgevoelig object is en leidt tot een beperking voor de huidige bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van cliënt.

    De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maakt geen woningen, inrichtingen of verblijven mogelijk waar langdurig en aangesloten mensen aanwezig zijn. De voorzieningen zijn daarom niet aan te merken als geurgevoelig object en van invloed op de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden. Direct in de omgeving en op kortere afstand liggende bestaande (burger)woningen zijn dit wel.

14. In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het feit of er sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

    Het betreffende station is geen inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer.

    De gronden van cliënt grenzen aan het plangebied. Uit het plan blijkt niet welke maatregelen worden genomen om overlast en hinder (schrikreacties /zwerfaval) te voorkomen.

    De spoorzone is als in het geldende bestemmingplan "Buitengebied Oost" bestemd voor railverkeer, de begrenzing is identiek. De perrons worden gerealiseerd langs het spoor ten noorden van de bestaande sloot. Deze natuurlijke afscheiding zorgt ervoor dat er tussen het perron en de gronden van cliënt over nagenoeg de volledige lengte circa 8 meter ruimte vrij blijft. Directe hinder als gevolg van de reizigers of zwerfaval is dan ook niet te verwachten.
    Voor de inpassing in het landelijke gebied wordt het perron aan de niet spoorzijde overigens uitgevoerd als groen talud. Als afscheiding tussen perron en omgeving wordt aan de rand van het perron een (beuken)haag geplant van maximaal 1,20 meter hoog. Dit draagt bij aan de afscherming, landschappelijke inpassing maar komt door de genoemde maximale hoogte ook de sociale veiligheid ten goede.
    Uit het onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt bovendien dat geen schrikreacties als gevolg van kortstondige verhogingen van de geluidsbelasting (bijvoorbeeld als gevolg van dichtslaande portieren) zijn te verwachten.

15. Cliënt gebruikt periodiek gewasbestrijdingsmiddelen Omdat aangrenzende gronden gebruikt gaan worden voor openbare doeleinden is cliënt van mening dat er een spuitzone in acht moet worden genomen. Voorkomen moet worden dat er beperkingen gaan gelden voor landbouwgronden van cliënt.

    Het bedrijf is een regulier grondgebonden agrarisch bedrijf met als nevenactiviteit een manege. De

betreffende gronden zijn in gebruik als regulier grasland ten dienste van het grondgebonden bedrijf en als zodanig is bestemd en in gebruik. Het hanteren van een spuitzone is niet aan de orde omdat de gronden niet zijn ingericht en bestemd ten dienste van functies waar het hanteren van een spuitzone aannemelijk is zoals een fruitteeltbedrijf.

16. Geen onderzoek is verricht naar schaduweffecten die gevolgen kunnen hebben verminderde gewasopbrengsten, langdurig drassige gronden en aantasting van het woongenot.

    De stationsvoorzieningen worden ten noorden van de gronden van cliënt gerealiseerd. Bovendien is er m.u.v. de stationsbebouwing direct aan het viaduct (liften, trapopgangen en overkapping) op het viaduct niet voorzien in hoge bebouwing. Gegeven de ligging en de maatvoering van de voorzieningen is er ten opzichte van de eigendommen van cliënt geen sprake van schaduwvorming die hinderlijk en/of schadelijk is.

17. In artikel 3, 4 en 5 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouw zijnde. Hierdoor kunnen in de groenstrook reclame-uitingen, hoge lantaarns etc. kunnen worden geplaatst. In de groenstrook dient terughoudend te worden omgegaan met dergelijk voorzieningen.

    Bouwwerken geen gebouw zijnde moeten ten dienste van de bestemming worden opgericht zoals omschreven in de doeleindenomschrijving. Reclame-uitingen zijn dan ook niet te verwachten. Voor zover verlichting nodig is inzake de (verkeers)veiligheid wordt dit gerealiseerd op daarvoor geschikte plaatsen en geschikte wijzen, zonder dat sprake is van overdaad. Nut en noodzaak zijn voor dergelijke voorzieningen maatgevend.

18. In de bestemmingen “Verkeer” en “Verkeer-Parkeerterrein” zouden alleen voorzieningen mogelijk moeten zijn die dat doel daadwerkelijk dienen. Het voorschrift dient te wordend verduidelijkt en afgestemd ten aanzien van de toegestane bouwwerken en bebouwingshoogte.

    In de bij elke bestemming opgenomen doeleindenomschrijving is opgenomen voor welke doelen betrokken gronden kunnen worden gebruikt. Het betreft doelen die direct verband houden met de bestemming en behoeven geen nadere toelichting of specificatie. De maximale bouwhoogtes zijn afgestemd op de voorzieningen die binnen de bestemming zijn toegestaan en voorkomen.

19. In artikel 8 moet aan de verbodsbepaling worden toegevoegd dat het benutten van parkeerterrein voor andere doeleinden dan voor gebruikmaking van het openbaar vervoer niet is toegestaan.

    Het opnemen van strijdig gebruik is slechts zinvol indien ook is waar te nemen dat dit gebruik afwijkt van de toegekende bestemming. Het opnemen van een verbodsbepaling die er toe strekt dat parkeren slechts is toegestaan voor gebruikmaking van het openbaar vervoer is niet handhaafbaar. Handhaving en regulering van zaken als kofferbakhandel en hangjongeren dient te gebeuren op basis van de Algemene plaatselijke verordening.

20. Uitsluitend seksinrichtingen worden verboden. De definitie in artikel 1 moet worden aangepast omdat dit nu slechts is verboden in besloten ruimtes. Voorkomen moet worden dat terreinen in het plangebied als tippelzone kunnen worden gebruikt.

    In de regels vindt op dit punt een aanpassing plaats, door prostitutie eveneens onder verboden gebruik te benoemen.

21. Ontheffing kan worden verleend voor zend- en ontvangstmasten tot 40 meter hoogte. Deze hoogte past niet in het landschap en in het bestemmingsplan is verzuimd uitleg te geven waarom een dergelijk regeling moet worden geboden.

    De ontheffing is een planflexibiliteit die kan worden toegepast, maar geen recht betreft. In het bijbehorende afwegingskader is aangegeven dat een dergelijke ontheffing geen onevenredige aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld mag vormen.
    Er bestaat echter geen direct noodzaak voor het oprichten van een dergelijke mast in het plangebied en de ontheffingsmogelijkheid wordt uit het bestemmingsplan verwijderd. Indien op enig moment aanleiding bestaat om binnen het plangebied een dergelijke mast te plaatsen wordt hiervoor een aparte afweging gemaakt en een zelfstandige procedure gevoerd.

22. Cliënt leidt schade als gevolg van de ontwikkeling en verneemt graag of er een risicoanalyse planschade is uitgevoerd.

    Voor zover planlogisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend. In de planbegroting is voor dergelijke kosten een voorziening getroffen. Er is op voorhand echter geen (indicatieve) analyse gemaakt.

2.13.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanvullen van de toelichting met de onderzoeken genoemd bij de punten 3, 4, 7 en 12 en aanpassen van de regels als beschreven bij punt 20. De verbeelding blijft ongewijzigd.

2.14. Van Deuveren Traffic B.V. en sierbestrating B.V. te Stoutenburg Noord

1. Wij worden overvallen met de ter visie legging en zijn als ondernemer en direct belanghebbende niet betrokken geweest bij de inhoud van het bestemmingsplan.

   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrift is de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder en zeker belanghebbenden juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de beoogde planologische verandering.

2. Er is onvoldoende inzicht in de wijze waarop de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling van en naar het station is gewaarborgd voor het bestaande (vracht)verkeer op de Stoutenburgerlaan als ook in samenhang met de wijziging van de functie van de Hogeweg en de bestaande afsluitingen van het verkeer gedurende een deel van de dag.

   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het voor automobilisten duidelijk is dat zij zich in een gebied bevinden waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct

ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

3. Onduidelijk is hoe de bereikbaarheid gewaarborgd blijft tijdens de aanleg en na realisatie.

   De voorgenomen verkeersmaatregelen dragen bij de verkeersveiligheid op het viaduct en de daarbij behorende stationsomgeving. Het aanleggen van de keerlus en eventueel verkeersdrempels dragen bij aan het verlagen van rijsnelheid ter plaatse. Bij de vormgeving van deze verkeersmaatregelen wordt voldaan aan normen die het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). De doorstroming is daarmee gegarandeerd en uitsluitend de doorstroomsnelheid wordt teruggebracht in verband met de verkeersveiligheid. De realisatie van Station Hoevelaken heeft dan ook geen permanente gevolgen voor de stroomfunctie van de Stoutenburgelaan, de rijsnelheid wordt wel aangepast door middel van bebording en inrichtingsmaatregelen.
   Uitgangspunt is dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

4. Het plan geeft geen duidelijkheid over de ligging van de rotonde en de boogstralen van de rotonde.

   Het bestemmingsplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing voor dit gebruik mag worden gerealiseerd. De exacte inrichting binnen deze bestemming wordt niet vastgelegd, te meer omdat een bestemmingsplan binnen de maximaal gestelde grenzen een zekere mate van flexibiliteit beoogt. Op de plankaart is de nieuwe terreininrichting dan ook niet weergegeven.
   In het voorlopige ontwerp wordt uitgegaan van een keerlus die wordt uitgevoerd als een rotonde met slechts twee aansluitingen. Hierbij is de "Richtlijn Eenheid in rotondes" (CROW publicatie 126) als richtlijn genomen. De keerlus krijgt een buitenstraal van 16 meter en binnenstraal van 10 meter. Deze maat is afdoende voor de reguliere afwikkeling van verkeer.

5. Hoe komen de verkeersafwikkeling en de verkeersstromen van en naar het station er uit te zien.

   Het inrichtingsplan en de bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken gaan uit van de instandhouding van de Stoutenburgerlaan als route. Ter plaatse van het station worden wel verkeersvoorzieningen getroffen die bijdragen aan de verlaging van de snelheid en de verkeersveiligheid. Het overgrote merendeel van de gebruikers van het station is afkomstig uit Hoevelaken en van de noordzijde van het station komen aanreizen, Bus- en taxipassagiers, fietsers, "halers" en "brengers" kunnen op korte afstand van de stationentree wisselen van vervoersmiddel. Het (auto)verkeer kan middels de keerlus daarna rechtsomkeer maken naar Hoevelaken. Treinreizigers die bij het voor- en natransport gebruik maken van de auto kunnen deze parkeren op het P&R terrein ten westen van de Stoutenburgerlaan ten noorden van de Rijksweg A1. Middels een directe wandelroute over een nieuw te realiseren voetbrug kunnen de reizigers direct en veilig richting de stationsentree

6. Hoe wordt het woongenot van bestaande bewoners gewaarborgd;

   Voor het instandhouden van de huidige woon- en leefomgevingvoor omwonenden is gekozen voor een zo compact mogelijke stationsontwikkeling. Voor de verkeers- en inrichtingsmaatregelen op het zuidelijk talud moeten evenwel een aantal bomen verdwijnen. Bij de uiteindelijk herinrichting van het

zuidelijke talud wordt ook in de nieuwe situatie weer groen terug geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt. In bijlage 7 van deze zienswijzennota is het bomenplan voor de noord- en zuidkant van de A1 opgenomen.

In verband met de planologische procedure is bovendien onderzoek gedaan naar de invloeden die het station zou kunnen hebben op het woon- en leefklimaat van de omgeving. Uit deze onderzoeken (geluid, luchtkwaliteit) is gebleken dat de aan de in de diverse wetten en regelingen van toepassing zijnde normeringen kan worden voldaan.

7. Welke maatregelen worden getroffen voor bedrijven die aan beide zijden van de spoorlijn vestigingen hebben en daardoor mogelijk niet of nauwelijks bereikbaar zijn.

   Er worden geen bijzondere voorzieningen getroffen. Noch de bestemmingsplannen noch het voorlopige inrichtingsplan voor Station Hoevelaken voorzien in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de route over de Stoutenburgerlaan verandert door de realisatie van Station Hoevelaken niet.

8. Uit de bestemmingsregeling en verbeelding is niet te destilleren hoe de plannen worden uitgevoerd. Dit is in strijd met de rechtszekerheid en het motiveringsbeginsel;

   Het bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing voor dit gebruik mag worden gerealiseerd. De exacte inrichting binnen deze bestemming wordt niet vastgelegd, te meer omdat een bestemmingsplan binnen de maximaal gestelde grenzen een zekere mate van flexibiliteit beoogt.

9. Onduidelijk is of er met bedrijfsvoertuigen gebruik gemaakt kan worden van de Stoutenburgerlaan.

   Onbekend is op welke bedrijfsvoertuigen wordt gedoeld. Regulier wegverkeer kan ook na realisatie van Station Hoevelaken gebruik blijven maken van de route over de Stoutenburgerlaan.

10. Vanuit kostenoverwegingen wordt gekozen voor een ontheffing hogere grenswaarden voor het geluid. Met het plaatsen van schermen kan het woongenot worden verbeterd, maar daar wordt niet voor gekozen.

    Dit is geen correcte veronderstelling, het één sluit het andere niet uit. De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is.
    Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft.
    Prorail stelt voor de schermplaatsing een saneringsplan op en dient dat in bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te bieden. In overleg met de gemeentes Amersfoort en Nijkerk, Prorail en de eigena(a)r(en) van de betreffende woning wordt hierover gesproken. Ondanks dat de procedurevoor het saneringsplan los staat van de bestemmingsplanprocedure, wordt er bij Prorail en Nijkerk op aangedrongen dit overleg op korte termijn te laten plaatsvinden.

Het aangepaste akoestische onderzoek (bijlage 3) wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

11. Het bedrijfsbelang is groot bij het waarborgen van de bereikbaarheid van de bedrijven aan beide zijden van de A1.

    De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de route over de Stoutenburgerlaan verandert door de realisatie van station Hoevelaken niet.

12. Gevraagd wordt om een gedetailleerde planning en beschrijving van de werkzaamheden.

    Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de uitvoering, de tijdsduur en de wijze waarop werkzaamheden worden uitgevoerd. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en er zicht bestaat op bouwvergunningverlening. Bouwvergunningverlening is pas mogelijk nadat het bestemmingsplan in werking is getreden.

13. Omzetverlies door verminderde of geen bereikbaarheid wordt op de gemeente verhaald.

    De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. Op basis hiervan is het verhalen van omzetschade als gevolg van een planologische wijziging (planschade) niet aannemelijk.

    Door tijdelijke afsluitingen als gevolg van een rechtmatig overheidoptreden kan het voorkomen dat omzetverlies wordt geleden. Het kan zijn dat de schade zo groot is, dat deze redelijkerwijs niet of niet geheel voor eigen rekening hoeft te blijven. Bij het bepalen van dergelijke nadeelcompensatie wordt onder andere rekening gehouden met een maatschappelijk risico.

2.14.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van regels en verbeelding. De toelichting wordt aangevuld met het onderzoek genoemd bij punt 10.

2.15. P.H. K. te Stoutenburg Noord

1. De keerlus, de fietsenstalling en de Kiss&Ride strook kunnen beter aan Nijkerkse kant worden ondergebracht. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

   De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

2. Door de aanleg van de keerlus verdwijnt een uniek stukje natuur.

   Voor de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. Dit houdt onder andere verband met de kap van bomen op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.
   In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). De flora en fauna aldaar heeft geen bijzondere natuurwaarden die dient te worden beschermd.
   Voor wat betreft definitieve inrichting wordt deze zo terughoudend mogelijk uitgevoerd om bestaande groenstructuren zoveel als mogelijk in stand te laten. De herinrichting is er op gericht het aantal te kappen bomen tot een minimum te beperken.

3. Amersfoortse belanghebbenden zijn pas eind april 2010 betrokken bij de plannen en zijn daardoor gefrustreerd en hebben angst dat het bestemmingsplan er wordt doorgedrukt.

   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrijft is de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de beoogde planologische verandering. Op basis van het plan en de daarover ingediende zienswijzen dienen de gemeentebesturen te beslissen omtrent de vaststelling. Dit is een zorgvuldige procedure die conform de bepalingen die de wet daaraan stelt wordt doorlopen.

4. Het plan heeft grote gevolgen voor de doorstroming, verkeersveiligheid en het landschap.

   De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in het toevoegen van een station met bijbehorende voorzieningen. Door het station en deze voorzieningen op een zo'n compact mogelijk wijze te realiseren wordt de invloed op de omgeving tot een minimum beperkt en het landschap niet nodeloos geschaad. Daarnaast is bij de herinrichting ook sprake van nieuwe groene elementen om tot inpassing te komen.
   In verband met de toe te voegen stationsfunctie wordt in de terreininrichting gekozen voor een ander verkeersregime waarbij de doorstoomfunctie zoals hiervan nu sprake is op de Stoutenburgerlaan in stand blijft. De snelheid waarmee dit kan wordt omwille van de verkeersveiligheid teruggebracht door het gebied in te richten als 30-km zone. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

2.15.1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de toelichting, regels en/of verbeelding.

3. Wijzigingen in het bestemmingsplan

De in Amersfoort en Nijkerk ingediende zienswijzen en de beoordeling daarvan hebben er toe geleid dat het ontwerpbestemmingsplan Station Hoevelaken gewijzigd wordt vastgesteld. Daarnaast wordt een aantal ambtshalve wijzigen voorgesteld. Concreet gaat het om wijzigingen in de toelichting en de regels. De verbeelding blijft ongewijzigd.

3.1. Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

3.1.1. Wijzigingen in de toelichting

In de toelichting wordt de tekst ten aanzien van ecologie aangepast aan de resultaten van het recente deskundigenonderzoek. Het aangepaste onderzoek (bijlage 2) wordt ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

In de toelichting worden de teksten ten aanzien van wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai aangepast aan de resultaten van het recente onderzoek van BVA (bijlage 3). Het aangepaste onderzoek wordt ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. De nieuwste berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (bijlage 6) wordt eveneens als bijlage bijgevoegd.

In de toelichting wordt een tekst toegevoegd waarin de resultaten van het onderzoeken naar omgevingslawaai van SPA worden omschreven (bijlage 4). Het nieuwe onderzoek wordt als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

In de toelichting wordt de tekst ten aanzien van luchtkwaliteit aan de resultaten van het recente onderzoek van Arcadis aangepast (bijlage 5). Het aangepaste onderzoek wordt ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

3.1.2. Wijzigingen in de regels

Artikel 8.1, lid a (strijdig gebruik) wordt als volgt aangepast:
Het (laten) gebruiken van gebouwen en terreinen voor een seksinrichting en/of prostitutie.

Artikel 9.1.1, lid d (ontheffing zend-, ontvang- en/of sirenemast) komt vervallen.

3.2. Ambtshalve wijzigingen

Wabo
Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het gevolg hiervan is dat ook de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Woningwet (Ww) op punten wijzigt.

De in de regels van het ontwerpbestemmingsplan gebruikte termen “ontheffing”, “ontheffingsregels” en “ontheffingsbevoegdheid” zijn gewijzigd in respectievelijk “afwijking”, “afwijkingsregels” en “afwijkingsbevoegdheid” (artikel 1, 6, 9 en 10).

De procedure voor een “afwijking” is geregeld in de Wabo. Hiermee komen de artikelen 6.lid3, sub 3, 9.lid1, sub 3 en 10, lid 1 te vervallen. Artikel 10.2 wordt vernummerd naar artikel 10.1.

De in artikel 6 gebruikte term “aanlegvergunning” wordt gewijzigd in “omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden”.

In artikel 6.2.1, sub b wordt “lichte bouwvergunning” gewijzigd door omgevingsvergunning en in sub c wordt “reguliere bouwvergunning” gewijzigd door omgevingsvergunning.

Het overgangsrecht zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening is aangepast aan de Wabo. De tekst van artikel 12 “Overgangsrecht” wordt vervangen door de volgende tekst:

- *Overgangsrecht bouwwerken*
    1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
        a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
        b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
    2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
    3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

- *Overgangsrecht gebruik*
    1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
    2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
    3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
    4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Overige wijzigingen
In de artikelen 3.3 en 4.3 is de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om een nadere eis te stellen. Hierbij ontbreekt de verwijzing naar de in artikel 10 opgenomen procedureregels. In deze artikelen wordt de volgende verwijzing opgenomen: “Voor een besluit tot het stellen van nadere eisen geldt de in artikel 10.1 vermelde voorbereidingsprocedure”.

4. Bijlagen

Bijlage 1. Gemeente Nijkerk, Notitie zienswijzen en planwijzigingen

Gemeente Nijkerk

Bestemmingsplan

Station Hoevelaken - Nijkerk

Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Het ontwerp van het bestemmingsplan “Station Hoevelaken” heeft op grond van artikel 3.8 Wro van 7 mei 2010 tot en met 17 juni 2010 voor iedereen ter inzage gelegen bij de publieksbalie en raadpleegbaar en beschikbaar gesteld via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijzen schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Van de ter visie legging is vooraf een openbare kennisgeving gedaan in de Nederlandse Staatscourant en ook op de in de gemeente Amersfoort en de gemeente Nijkerk gebruikelijke wijzen, waaronder begrepen een kennisgeving op de gemeentepagina’s in de huis aan huisbladen (Amersfoort Nu en De Stad Nijkerk).

1.2 Beoordeling

Station Hoevelaken is geprojecteerd op grondgebied van de gemeente Nijkerk (provincie Gelderland) en de gemeente Amersfoort (provincie Utrecht). De realisatie van het station wordt beschouwd als één ruimtelijk ontwikkeling. Omdat bestuursrechtelijk is vastgelegd dat een gemeenteraad slechts voor het eigen grondgebied een bestemmingplan kan vaststellen zijn in formele zin twee ontwerpbestemmingsplannen in procedure gebracht. Eén plan voor de stationsvoorzieningen op grondgebied van de gemeente Nijkerk (Station Hoevelaken – Nijkerk) en één voor de stationsvoorzieningen die zijn geprojecteerd om grondgebied van de gemeente Amersfoort (Station Hoevelaken – Amersfoort).

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn bij de gemeente Nijkerk tijdig 10 zienswijzen ingekomen. In Amersfoort zijn tijdig 13 zienswijzen ingekomen. Alle zienswijzen zijn schriftelijk ingediend.

Hoewel de bestemmingsplannen voorzien in één ruimtelijke ontwikkeling is uitsluitend de beoordeling van de Nijkerkse zienswijzen samengevoegd in deze notitie. Deze wordt vervolgens in de gemeenteraad behandeld. De notitie maakt daarna onderdeel uit van het besluit van de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Per ingediende zienswijze is een puntsgewijze samenvatting gemaakt. De appelanten zijn daarbij geanonimiseerd. Per punt van de zienswijze wordt een gezamenlijke reactie van de betrokken gemeenten gegeven. Tot slot wordt per zienswijze aangegeven of en op welke wijze het bestemmingsplan wordt aangepast.

1.3 Leeswijzer

Deze notitie bestaat naast deze inleiding uit nog 2 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Hierbij wordt per zienswijze in de conclusie aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van wijzigingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden voorgesteld. Deze wijzigen komen voort uit de beoordeling van de ingediende zienswijzen of worden ambtshalve voorgesteld.

2. ZIENSWIJZEN INGEDIEND IN NIJKERK

In dit hoofdstuk zijn alle zienswijzen die bij de gemeenteraad van Nijkerk zijn ingekomen samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij is de gemeentelijke reactie steeds cursief afgedrukt. In de conclusie is aangegeven of er aanleiding bestaat tot het wijzigen van het bestemmingsplan en op welk onderdeel.

2.1 G. T., Hoevelaken

1. Het voetpad aan de Hoevelakense zijde moet worden verlengd tot aan de toegang van het station.

   Reactie gemeente(n):
   Het bestemmingsplan reguleert voor welk type gebruik gronden mogen worden gebruikt en welke gebouwen, bouwwerken en werken ten dienste van een bestemming kunnen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan staat toe dat op diverse bestemmingen en locaties voetpaden worden aangelegd.
   Voetgangers moeten vanuit Hoevelaken op een adequate en veilige wijze het station kunnen bereiken. Op welke wijze de exacte route voor voetgangers vanuit Hoevelaken naar het station definitief wordt vormgegeven valt buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan en hangt samen met de uiteindelijke terreininrichting.

2. De lift, die niet staat gepland, zou wel moeten worden gerealiseerd om de veiligheid en bereikbaarheid van het station voor minder mobiele mensen te vergroten.

   Reactie gemeente(n):
   Noch het bestemmingsplan noch het voorlopige ontwerp voor het station met bijbehorende voorzieningen voorziet in een lift vanaf het P&R – terrein.
   De reden hiervoor is dat bij de keuze voor de terreininrichting en situering van voorzieningen nabij de stationentree parkeer- en openbaarvervoer voorzieningen zijn voorzien om minder mobiele mensen op zo kort mogelijk loopafstand te kunnen afzetten. Indien op termijn toch een lift wordt gerealiseerd zal hiervoor een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen.

Conclusie:
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels, plankaart of toelichting.

2.2 V. D.&S., Arnhem

1. Cliënt wil voorwaardelijk haar maatschappelijke bijdrage leveren aan de realisatie van station Hoevelaken. Hiervoor dient voor het terrein van cliënt een hernieuwd bestemmingsplan en een vaststellingsovereenkomst te worden overeengekomen. Dit is nog niet gebeurd.

   Reactie gemeente(n):
   De gemeente Nijkerk en cliënt zijn in constructief overleg gekomen tot genoemde afspraken. Voor het hernieuwde bestemmingsplan is de procedure inmiddels gestart. De overeenkomst bevindt zich in een afrondende fase.

2. Voor cliënt is het van belang dat het nieuwe bestemmingsplan gelijktijdig in procedure is met het bestemmingsplan voor Station Hoevelaken. De gemeentelijk interpretatie dat de plannen gelijktijdig zullen worden vastgesteld wordt niet gedeeld. Cliënt verleent geen planologische medewerking voor de door de gemeente gewenste parkeervoorziening op haar eigendom. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken beperkt het gebruik van het eigendom alsmede de toegekende planlogische rechten in ernstige mate.

   Reactie gemeente(n):
   De gemeente Nijkerk heeft met cliënt afspraken gemaakt over de beschikkingstelling van grond voor de realisatie van bij station Hoevelaken behorende voorzieningen. Deze zijn uitgewerkt in een overeenkomst die er toe strekt dat cliënt de benodigde gronden aan de gemeente Nijkerk levert. De gemeente Nijkerk is bekend met de visie van cliënt ten aanzien van de afstemming van ruimtelijke procedures. Gestreefd wordt naar een afstemming tussen de procedures van het bestemmingsplan station Hoevelaken en het hernieuwd bestemmingsplan voor het (resterende) terrein van cliënt.

Conclusie:
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels, plankaart of toelichting.

2.3 Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort

1. Gevraagd is om voor het formele proces minstens nog een informatieavond te houden. Ons is gebleken dat dit pas kort geleden is gebeurd, nadat het ontwerpbestemmingsplan bekend was. Dit is geen goede methode.

   Reactie gemeente(n):
   Op 29 april 2010 is er een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

2. Tijdens het vooroverleg was er één procedure voor beide gemeenten. Nu voeren beide gemeenten weer apart de ontwerpprocedure. De communicatie hierover is niet geheel duidelijk waar bezwaar moet worden gemaakt.

   Reactie gemeente(n):
   Het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) is gevoerd door beide gemeenten. In de aanbiedingsbrief is dit ook als zodanig aangeven en beide plannen zijn toegezonden. Uitsluitend de coördinatie is vanuit de gemeente Nijkerk gevoerd.
   De realisatie van Station Hoevelaken is één ruimtelijke ontwikkeling. Deze is echter geprojecteerd in twee gemeenten (en twee provincies). De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaald dat een gemeente(raad) uitsluitend voor haar eigen grondgebied een bestemmingsplan kan vaststellen. Om die reden zijn voor de ontwikkeling van Station Hoevelaken twee ontwerpbestemmingsplannen opgesteld en in procedure gebracht. In de publicaties en in de ontwerpbestemmingsplannen is dit zo duidelijk als mogelijk verwoord. Zoals aangegeven in deze notitie worden de ingediend zienswijzen in gezamenlijkheid beoordeeld omdat het één ruimtelijke ontwikkeling betreft. Dit laat onverlet dat de gemeenteraden van beide gemeentes zelfstandig moeten beslissen.

3. Gesteld wordt dat Station Hoevelaken nauwelijks invloed heeft op de verkeerscirculatie in Amersfoort. De realisatie van het Station heeft wel degelijk invloed op de verkeerssituatie in Stoutenburg. Vanuit Leusden is Station Hoevelaken sneller te bereiken dan Station Amersfoort. Dit zorgt voor een toename van woonverkeer op het toch al drukke situatie die zonder verbreding van het huidige viaduct zorgt voor verkeersgevaarlijke situaties.

Reactie gemeente(n):
De verkeersruimte op en rond het viaduct zal worden ingericht als een 30 km/h zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

4. De rotonde en buslus aan Amersfoortse zijde, zorgen door het enorme ruimtebeslag, voor een aantasting van het landelijke gebied en de landelijke uitstraling die wordt geroemd in het bestemmingsplan Buitengebied Oost. Dit geldt ook voor overkapping zoals deze is gepland op het viaduct. De voorzieningen kunnen aan Nijkerkse zijde worden ondergebracht. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

Reactie gemeente(n):
De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en “halers” en “brengers”) verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.
Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van de planologische mogelijkheden om een station en de bijbehorende voorzieningen te realiseren. Door dit compact te ontwerpen is de impact op het landschap beperkt. De landschappelijke inpassing is daarnaast een ontwerpopgave in verband met de definitieve terreininrichting en de bouwvergunning(en). Voor wat betreft de uiteindelijke terreinrichting is

bijvoorbeeld voorzien in het terugplaatsen van beplanting. De welstand zal in dat geval beoordelen of een bouwvergunningaanvraag door vormgeving en materiaalgebruik past in de omgeving.

5. Door de aanleg van de buslus en rotonde en de daarvoor noodzakelijke ophoging dienen er circa 92 bomen te verdwijnen. Hierdoor verdwijnt foerageergebied voor vleermuizen en is de Flora- en faunawet van toepassing.

   Reactie gemeente(n):
   Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht.
   In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Ten behoeve van de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.

6. Voor twee woningen is sprake van een saneringssituatie. Er is nog niet overlegd met de bewoners van deze woningen en dit is onbegrijpelijk. Verzocht wordt dit verzuim zo snel mogelijk goed te maken.

   Reactie gemeente(n):
   De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft
   Prorail zal voor de schermplaatsing een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te beiden. In overleg met de gemeentes, Prorail en eigenaren van de betreffende woning zal hierover worden gesproken. De procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Het aangepaste akoestische onderzoek wordt voor de volledigheid als

bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

7. Hoe is de sociale controle op de perrons gewaarborgd.

Reactie gemeente(n):
De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken het mogelijk om binnen de gegeven bestemmingen de realisatie van een compact en functioneel station te realiseren.
In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt.
Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd.
De reizigers worden gebundeld nabij de twee stijgpunten. De stijgpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder (ProRail) is een stijgpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstopt achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen en abri's.
Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.

Conclusie:
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels, plankaart of toelichting.

2.4 J. K. – v.d. H., Stoutenburg Noord

1. Het huidige viaduct in de Stoutenburgerlaan blijft gehandhaafd. Zonder stationsvoorzieningen is het viaduct al levensgevaarlijk. Voor parkeerplaatsen, in- en uitstappen van mensen, halteplaats OV en taxi's en (brom) fietsstalling is voldoende ruimte beschikbaar op het braakliggende terrein van Intres Hoevelaken. Met uitzondering van de parkeervoorzieningen worden alle activiteiten geprojecteerd op of na het levengevaarlijke viaduct.

   Reactie gemeente(n):
   Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein. Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/u. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd
   De genoemde stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen zijn voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.
   De veronderstelde ruimte op het terrein van Intres in Hoevelaken, dat door de afstand tot de stationentree niet geschikt is voor de situering van alle stationsvoorzieningen, is niet aanwezig. Op basis van vigerende bestemmingsplannen kan de nu onbebouwde grond direct worden bebouwd ten behoeve van bedrijvigheid.

2. In het bestemmingsplan "Buitengebied Oost" heeft de Stoutenburgerlaan de bestemming "Verblijfsdoeleinden". In het nieuwe bestemmingsplan heeft dit de bestemming "Verkeerdoeleinden". Gezien de eerder aangenomen bestemming en het landelijke karakter is de bestemmingswijziging in strijd met het reeds aangenomen bestemmingsplan "Buitengebied Oost".

   Reactie gemeente(n):
   De bestemming "Verkeer"en de daarbij behorende doeleindenomschrijving past beter bij de voorgenomen inrichting van het talud en de Stoutenburgerlaan. Dat is ook de reden dat hiervoor het bestemmingsplan wordt aangepast. Het feit dat er nu een anders geformuleerde bestemming geldt staat niet in de weg dat gegeven de voorgenomen ontwikkelingen de gemeenteraad een nieuwe bestemming kan toekennen.

3. Er worden verschillende verkeersintensiteiten gebruikt. Met de laagste getallen wordt gerekend om de geluidsoverlast te bepalen. Er moet overeenstemming zijn in de in het bestemmingsplan gehanteerde verkeerscijfers.

   Reactie gemeente(n):
   In het akoestische onderzoek worden andere verkeersintensiteiten gebruikt dan in het luchtkwaliteitonderzoek. De gegevens die zijn gebruikt voor het akoestische onderzoek zijn het resultaat van een feitelijke mechanische verkeerstelling van juli 2007. Om ook te kunnen berekenen wat de geluidsbelasting zal zijn over 10 jaar, wordt in de berekening die voor 2020 is gedaan gerekend met een hogere verkeersintensiteit, omdat het de verwachting is dat de verkeersintensiteit in de komende jaren zal toenemen. Dit wordt ook uitgelegd in paragraaf 3.2 van het akoestische onderzoek dat als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.
   De verkeersintensiteiten die zijn gebruikt voor het luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op een "worst-case" scenario, om aan te kunnen tonen dat ook in dat geval de grenswaarden uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden. Hierbij zijn dus hogere verkeersaantallen gebruikt dan op basis van de feitelijk situatie is geconstateerd.

4. Voor de verdeling van de verkeersbewegingen wordt een verdeling gebruikt die leidt tot 2574 personenauto's, 140 bestelbusjes en 140 zware vrachtauto's. Hoe wordt de verkeersveiligheid gegarandeerd en gehandhaafd in relatie tot de rotonde, de fietsenstallingen op het viaduct, en de grote groepen schoolkinderen die van het viaduct gebruik maken.

   Reactie gemeente(n):
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd
   Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

5. Door de aanleg van een rotonde en eventueel verkeersdrempels wordt de verkeersdoorstroming op de Stoutenburgerlaan ernstig belemmerd.

   Reactie gemeente(n):

De voorgenomen verkeersmaatregelen dragen bij de verkeersveiligheid op het viaduct en de daarbij behorende stationsomgeving. Het aanleggen van de keerlus en eventueel verkeersdrempels dragen bij aan het verlagen van rijsnelheid ter plaatse. Bij de vormgeving van deze verkeersmaatregelen zal voldaan worden aan normen die het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) stelt. De doorstroming is daarmee gegarandeerd en uitsluitend de doorstroomsnelheid wordt teruggebracht in verband met de verkeersveiligheid.

6. De ventwegen langs de Stoutenburgerlaan worden straks misbruikt als parkeerplaats. Hiervoor zijn de ventwegen niet bedoeld en bestemd en leiden er toe dat aanwonenden er niet meer in of uit kunnen.

   Reactie gemeente(n):
   In het bestemmingsplan zijn de wegen regulier bestemd ten behoeve van verkeersdoeleinden om het bestaande gebruik mogelijk te maken en te houden. Vanaf de ventwegen is het fysiek niet mogelijk om direct toegang te krijgen tot de entree van het station. Dit maakt het aannemelijk dat de ventwegen niet oneigenlijk zullen worden gebruikt. Oneigenlijk gebruik te behoeve van parkeren valt overigens buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan. Handhaving zal plaats moeten vinden op basis van de Wegenverkeerswet.

7. Voor de realisering van een rotonde op de helling in de Stoutenburgerlaan moeten circa 90 eikenbomen worden gekapt. Hierdoor wordt de natuur op vele jaren achterstand gezet. De verplichting uit de Boswet doe hier niets aan af.

   Reactie gemeente(n):
   Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht, omdat “natuurwetgeving” hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Ten behoeve van de bomen is daarbij uitgegaan van het “worst-case” scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.
   Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud ten behoeve van de stationsvoorzieningen zullen bomen moeten verdwijnen, De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen.

Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft het de kap van 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeing worden verwijderd. Afhankelijk van de stamdoosnede zal voor het kappen van deze eikenbomen een vergunning moeten worden aangevraagd.

8. Het onderzoeksgebied is te klein. Bovendien is er geen duidelijke omschrijving van het onderzochte gebied. Er moet nieuw ecologisch onderzoek worden uitgevoerd waarbij ook de aanleg van de rotonde en overige aanpassingen aan de Amersfoortse kant van de Stoutenburgerlaan zijn onderzocht.

   Reactie gemeente(n):
   Het uitgevoerde ecologisch onderzoek hanteert een ruim onderzoeksgebied, dat groter is dan de plangebieden van de bestemmingsplannen voor station Hoevelaken. Dit gebied is in de bijlage van het onderzoeksrapport weergegeven. Bovendien is in het kader van de gebiedsbescherming ook de omgeving van het onderzoeksgebied betrokken. De aanleg van de rotonde en overige voorzieningen aan Amersfoortse zijde zijn in het ecologisch onderzoek betrokken. Er bestaat geen aanleiding het onderzoeksgebied te vergroten of het ecologisch onderzoek op dit punt aan te passen.

9. In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een continue snelheid van 60 km/uur. Door de rotonde treedt een wisseling op in geluidsniveau als gevolg van snelheidswisselingen. Hiervan is in het onderzoek niets terug te vinden. Daarnaast zal het verdwijnen van de eikenbomen, die altijd hebben gediend als natuurlijk geluidscherm, zorgen voor een hogere geluidsoverlast.

   Reactie gemeente(n):
   In het akoestisch onderzoek is de bestaande situatie gemodelleerd voor het bepalen van geluidswaarden. De voorgenomen snelheidverlaging alsmede de rotonde waren niet meegenomen. In aanvulling op het uitgevoerde onderzoek is deze omissie hersteld. Uit de aanpassing van het onderzoek blijkt dat voor wegverkeerslawaai er als gevolg van de ontwikkeling van station Hoevelaken geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De onderzoeksresultaten zijn daarmee gelijk aan de resultaten van het eerder uitgevoerde onderzoek.
   De wettelijk te hanteren berekeningsmethode laat het overigens niet toe om rekening te houden met effecten van bomen.
   Het aangepaste akoestische onderzoek wordt in de plantoelichting opgenomen.

10. De uitgangspunten voor het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn onjuist. De gehanteerde factor voor bomen, de uniforme verdeling in verkeer en het niet meenemen van de rotonde leiden tot onzorgvuldigheid en

moeten opnieuw en op basis van juiste uitgangspunten worden uitgevoerd.

Reactie gemeente(n):
De gehanteerde uitgangspunten voor het onderzoek zijn correct gehanteerd. De aangehouden verdeling is correct toegepast binnen het gehanteerde rekenmodel. Het al dan niet opnemen van een rotonde in het tracé is geen variabele die in de berekening kan worden ingevoerd. Aangenomen mag worden dat een rotonde in het tracé geen grote invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving.
Voor het meest actuele beeld is in aanvulling op het uitvoerende onderzoek naar luchtkwaliteit een nieuw onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele versie van het rekenprogramma. ARCADIS heeft de luchtkwaliteitberekeningen opnieuw uitgevoerd in het programma CAR II versie 9.0 en hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn voor de maatgevende stoffen NO2 en PM10. Deze nieuwe berekeningen worden toegevoegd aan het plan.

11. De termijn om op het bestemmingsplan te reageren is te kort.

Reactie gemeente(n):
De ontwerpbestemmingsplannen voor Station Hoevelaken hebben voor de duur van zes weken ter visie gelegen. Dit is de wettelijke termijn die is gesteld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) / Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hiervan kan niet worden afgeweken.

12. Nagedacht moet worden over een alternatieve inrichting waarbij de stationsvoorzieningen zijn gesitueerd aan de noordzijde van het station op Nijkerkse zijde.

Reactie gemeente(n):
De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

13. Hoe wordt de (sociale) veiligheid op de perrons gegarandeerd.

Reactie gemeenten(n):

De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken het mogelijk dat binnen de gegeven bestemmingen en daarbij behorende bouw- en gebruiksmogelijkheden de realisatie een compact en functioneel station te realiseren. In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt.
Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd. De reizigers worden gebundeld nabij de twee stijgpunten. De stijgpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder (ProRail) is een stijgpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstopt achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen en abri's. Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.
Op de perrons wordt door middel van bankjes (met windschermen) en abri's zit- en wachtruimte geboden en tevens beschutting tegen wind en neerslag. Er worden naar de trappen en de liften blindengeleidelijnen op de perrons aangebracht. Door het clusteren van deze voorzieningen wordt een plek gecreëerd waar met name in de rustige uren de reizigers zich zullen concentreren, terwijl ze wachten op de trein.

Conclusie:
De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de regels en/of de plankaart.

2.5 P.H. K., Stoutenburg Noord

1. De keerlus, de fietsenstalling en de Kiss&Ride strook kunnen beter aan Nijkerkse kant worden ondergebracht. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

   Reactie gemeente(n):
   De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
   Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en “halers” en “brengers”) verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
   Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

2. Door de aanleg van de keerlus verdwijnt een uniek stukje natuur.

   Reactie gemeente(n):
   Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat “natuurwetgeving” hiertoe verplicht. Dit houdt onder andere verband met de kap van bomen op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.
   In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). De flora en fauna aldaar heeft geen bijzondere natuurwaarden die dient te worden beschermd.

Voor wat betreft definitieve inrichting zal deze zo terughoudend mogelijk worden uitgevoerd ten einde bestaande groenstructuren zoveel als mogelijk in stand te laten. De herinrichting is er op gericht het aantal te kappen bomen tot een minimum te beperken.

3. Amersfoortse belanghebbenden zijn pas eind april 2010 betrokken bij de plannen en zijn daardoor gefrustreerd en hebben angst dat het bestemmingsplan er wordt doorgedrukt.

   Reactie gemeente(n):
   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrijft is van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering. Op basis van het plan en de daarover ingediende zienswijzen dienen de gemeentebesturen te beslissen omtrent de vaststelling. Dit is een zorgvuldige procedure die conform de bepalingen die de wet daaraan stelt wordt doorlopen.

4. Het plan heeft grote gevolgen voor de doorstroming, verkeersveiligheid en het landschap.

   Reactie gemeente(n):
   De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in het toevoegen van een station met bijbehorende voorzieningen. Door het station en deze voorzieningen op een zo'n compact mogelijk wijze te realiseren wordt de invloed op de omgeving tot een minimum beperkt en het landschap niet nodeloos geschaad. Daarnaast zal bij de herinrichting ook sprake zijn van nieuwe groene elementen om tot inpassing te komen.
   In verband met de toe te voegen stationsfunctie wordt in de terreininrichting gekozen voor een ander verkeersregime waarbij de doorstoomfunctie zoals hiervan nu sprake is op de Stoutenburgerlaan in stand blijft. De snelheid waarmee dit kan wordt omwille van de verkeersveiligheid teruggebracht door het gebied in te richten als 30-km zone. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

Conclusie:
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de van de regels, plankaart of toelichting.

2.6 D. R.-D. Stoutenburg Noord

1. Bewoners van Stoutenburg Noord hebben niet om het station gevraagd maar worden wel met de lasten opgezadeld. De gehele inrichting komt in Amersfoort. Het gebied De Wieken is een alternatieve locatie.

   Reactie gemeente(n):
   In het kader van de ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ontwikkelingen een afweging gemaakt tussen algemene en individuele belangen. Het kan daarbij voorkomen dat individuen worden geconfronteerd met voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving waarom zij niet specifiek hebben verzocht, maar die in het kader van een algemeen belang wel degelijk gewenst zijn. Een station is hiervan een voorbeeld.
   Gezocht is naar een locatie voor een openbaar vervoervoorziening voor de kern Hoevelaken. Derhalve is een locatie gezocht in de directe nabijheid van deze kern om de bruikbaarheid van de voorziening te waarborgen. Op de huidige locatie ligt 50% van de kern Hoevelaken binnen een afstand van minder dan 1 kilometer van het station. Locatie de Wieken ligt op circa 2 kilometer van de rand van de kern van Hoevelaken. Dit is een te grote afstand voor een adequate voorziening voor de kern Hoevelaken.
   Bij het ontwerp van het station en de bijbehorende voorzieningen is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen zijn voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.

2. Er moeten ongeveer 100 bomen gekapt worden voor de komst van het station. In plaats van uitzicht op groen krijgen bewoners uitzicht op verkeer en last van geluidsoverlast;

   Reactie gemeente(n):
   Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd.
   Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting is het nodig dat voor deze voorzieningen 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en18 eikenbomen aan de oostzijde van dit taludmoeten worden gekapt. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeing worden verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede

zal voor het kappen van deze eikenbomen een vergunning moeten worden aangevraagd.
De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen zodat het directe zicht op verkeer wordt beperkt.
De wettelijk te hanteren berekeningsmethode laat het niet toe om rekening te houden met effecten van bomen. Bomen hebben in die hoedanigheid ook geen geluidwerende functie. De kap van bomen zal geen effect hebben op de geluidbelasting van woningen.

3. De aanleg van de “buslus” in Amersfoort is onbegrijpelijk, in Hoevelaken is meer ruimte. Nu de loopbrug aan de kant van Hoevelaken wordt gemaakt is het logisch de bus en taxi onderaan die brug te laten stoppen. Voor mensen die moeilijk ter been zijn, kan eventueel een uitstapplaats aan Amersfoortse zijde gemaakt worden, zij gaan immers niet met de bus. De fietsenstalling kan beter bij het parkeerterrein gerealiseerd worden. Boven bij het spoor is niet logisch en vandalisme gevoelig.

   Reactie gemeente(n):
   De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
   Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
   Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
   Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, “halers” en “brengers”) verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
   Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

4. Er is niet aangetoond welke verkeerstoename er te verwachten is over de Stoutenburgerlaan. Deze laan is al te zwaar belast en er kan niets meer bij. Gevreesd wordt dat extra reizigers hier gaan vertrekken vanwege het parkeerprobleem bij het centraal station.

   Reactie gemeente(n):

Uitgegaan wordt van een reizigersaantal van circa 1.200. Een belangrijk deel daarvan komt naar verwachting met de fiets. De toename van het autoverkeer op de Stoutenburgerlaan is daarnaast relatief gering omdat het verzorgingsgebied van het station met name Hoevelaken betreft. Gelet op het bereikbaarheidsprofiel,de ligging en de reismogelijkheden is het niet de verwachting dat station Hoevelaken een structureel alternatief is voor treinreizigers buiten Hoevelaken die nu gebruik maken van station Amersfoort. Station Hoevelaken heeft met name een vervoersfunctie voor Hoevelaken.

5. Betrokkenen zijn gebrekkig geïnformeerd over de plannen: een inloopavond in Hoevelaken in 2008 en vervolgens in april 2010 een informatieavond met een volledig uitgewerkt plan.

   Reactie gemeente(n):
   Op 29 april 2010 is er een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

6. Het viaduct wordt 6 maanden tot een jaar afgesloten voor alle verkeer met als gevolg een gevaarlijke onoverzichtelijke omleiding via de Koedijkerweg. Deze weg kent geen snelheidsbeperking, is nu al ongeschikt voor veel en zwaar verkeer en is levensgevaarlijk. Vrachtwagens vanaf de Koedijkerweg naar de Zwarte Goorderweg kunnen de draai naar rechts over de brug niet maken, gaan manoeuvreren en zorgen voor een gevaarlijke situatie.

   Reactie gemeente(n):
   Uitgangspunt zal zijn dat gedurende de realisatie van (de voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.
   Op dit moment wordt, los van de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken, al overwogen om voor de Koedijkerweg een maximumsnelheid van 60 km/h in te stellen. Een maximumsnleheid van 60 km/h past heel goed bij het dwarsprofiel van de Koedijkerweg (breedte: ca. 4,50 m en geen lengtemarkeringen).

7. Afgevraagd wordt hoe de verkeerssituatie van de Koedijkerweg naar de Hogeweg opgelost wordt. Dit geldt ook voor de fietsende schooljeugd richting Hoevelaken.

   Reactie gemeente(n):

In het kader van de realisatie van Station Hoevelaken zijn geen (verkeers-) maatregelen voorzien op de Koedijkerweg. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken laten de route over de Stoutenburgelaan zoals deze nu is in stand, waardoor de verkeerstructuur en verkeerstromen in het gebied niet of nauwelijks wijzigen.

8. Er wordt nergens aangegeven hoe de veiligheid van de gebruikers van het viaduct wordt gegarandeerd.

Reactie gemeente(n):
Het bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. Binnen de toegekende bestemmingen is een adequate aanleg van veilige verkeersvoorzieningen mogelijk. De verkeersveiligheid op zich is niet te reguleren in een bestemmingsplan, maar hangt af van de feitelijk inrichting die wordt gerealiseerd in een gebied.
In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren.
Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

Conclusie:
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de van de regels, plankaart of toelichting.

2.7 E. v. D., Stoutenburg Noord

1. De locatie van het station is niet logisch en zal leiden tot een waslijst aan gevaren en overlast. De aanleg van een station in het gebied De Wieken lijkt logischer.

   Reactie gemeente(n):
   Gezocht is naar een locatie voor een openbaar vervoervoorziening voor de kern Hoevelaken. Derhalve is een locatie gezocht in de directe nabijheid van deze kern om de bruikbaarheid van de voorziening te waarborgen. Op de huidige locatie ligt 50% van de kern Hoevelaken binnen een afstand van minder dan 1 kilometer van het station Locatie de Wieken ligt op circa 2 kilometer van de rand van de kern van Hoevelaken. Dit is een te grote afstand voor een adequate voorziening voor de kern Hoevelaken.

2. De Stoutenburgerlaan is niet berekend om de toename van het verkeersaanbod dat door het station met gratis parkeervoorzieningen zal worden gegenereerd.

   Reactie gemeente(n):
   Verwacht wordt dat het merendeel van de toename van verkeersaanbod als gevolg van het station afkomstig is vanuit Hoeveleken. Gelet op de korte afstand wordt verwacht dat het merendeel van dit extra verkeer fietser betreft die de fiets gebruiken voor voor- en natransport. Ook het autoverkeer kan vanuit Hoevelaken adequaat worden afgewikkeld op de bestaande wegenstructuur en van daaruit direct de P&R voorziening bereiken.

3. De inrichting van taxistandplaats, fietsenstalling, buslus komen aan Amersfoortse zijde dit zal leiden tot geluidsoverlast voor bewoners die niet om het station gevraagd hebben.

   Reactie gemeente(n):
   Beoordeling van geluidshinder vindt plaats en heeft plaatsgevonden volgens de voorgeschreven wijze uit de Wet geluidhinder. Hierin is de afwikkeling van verkeersbewegingen opgenomen. De buslus en de verlaging van de toegestane maximale rijsnelheid zijn in een nu uitgevoerde actualisatie van het akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer en railverkeer opgenomen. De wegaanpassingen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen die het noodzakelijk maakt om aanvullende maatregelen te treffen. Het meest actuele onderzoek naar weg- en railverkeer wordt toegevoegd aan de plantoelichting.
   De Wet geluidhinder ziet niet toe op de in de zienswijze genoemde aspecten ten aanzien van de fietsenstalling en de taxistandplaats.
   De fietsenstalling is een onderdeel van de stationsinrichting binnen de bestemming “Verkeer- Railverkeer” waarvan in het kader van een goede woon- en leefomgeving in beginsel rekening dient te worden

gehouden met bijvoorbeeld de richtafstanden van de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering.
Hierin wordt voor een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn (en Amersfoort- Ede) zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

4. Het kappen van 100 bomen tast de directe woon- en leefomgeving van aanwonenden aan.

   Reactie gemeente(n):
   Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van het instandhouden van de huidige woon- en leefomgevingvoor omwonenden is gekozen voor een zo compact mogelijke stationsontwikkeling. Voor de verkeers- en inrichtingsmaatregelen op het zuidelijk talud moeten evenwel een aantal bomen verdwijnen
   Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeing worden verwijderd. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud zal ook in de nieuwe situatie weer groen terug worden geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt.

5. De gehele inrichting en aanleg kan beter aan Hoevelakense zijde worden gerealiseerd. Hier staan geen huizen, er is ruimte genoeg en dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Reactie gemeente(n):
De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, “halers” en “brengers”) verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.
In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier ‘te gast‘. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

6. Het viaduct gaat voor de duur van 6 maanden tot 1 jaar dicht, waardoor al het verkeer over de Koedijkerweg rijdt dat is geen oplossing omdat deze weg niet is berekend op veel en zwaar verkeer.

Reactie gemeente(n):
Uitgangspunt zal zijn dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

7. Bewoners zijn slecht en laat geïnformeerd en weten niet waar ze aan toe zijn. Hierdoor is worden zij gedwongen de nodige stappen te ondernemen en zich te verdedigen tegen de aanleg van een station waar zij niet om gevraagd hebben.

   Reactie gemeente(n):
   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrift is de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering.
   Aanvullend wordt opgemerkt dat in het kader van de ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ontwikkelingen een afweging gemaakt tussen algemene en individuele belangen. Het kan daarbij voorkomen dat individuen worden geconfronteerd met voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving waarom zij niet specifiek hebben verzocht, maar die in het kader van een algemeen belang wel degelijk gewenst zijn. Een station is hiervan een voorbeeld.

8. Het viaduct wordt niet verbreed en dit zorgt voor gevaarlijke situaties.

   Reactie gemeente(n):
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone, waar nu nog een snelheid limiet van 60 km/uur geldt. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

Conclusie:
De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de regels en/of de plankaart.

2.8 G. v. D., Stoutenburg Noord

1. Wij worden overvallen met de ter visie legging en zijn als ondernemer en direct belanghebbende niet betrokken geweest bij de inhoud van het bestemmingsplan.

   Reactie gemeente(n):
   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrift is van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder en zeker belanghebbenden juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering.

2. Er is onvoldoende inzicht in de wijze waarop de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling van en naar het station is gewaarborgd ten aanzien van het reeds bestaande (vracht)verkeer en langzaam verkeer.

   Reactie gemeente(n):
   In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

3. Onduidelijk is hoe de bereikbaarheid gewaarborgd blijft tijdens de aanleg en na realisatie.

   Reactie gemeente(n):
   De voorgenomen verkeersmaatregelen dragen bij de verkeersveiligheid op het viaduct en de daarbij behorende stationsomgeving. Het aanleggen van de keerlus en eventueel verkeersdrempels dragen bij aan het verlagen van rijsnelheid ter plaatse. Bij de vormgeving van deze verkeersmaatregelen zal voldaan worden aan normen die het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). De doorstroming is daarmee gegarandeerd en uitsluitend de doorstroomsnelheid wordt teruggebracht in verband met de verkeersveiligheid. De realisatie van Station Hoevelaken heeft dan ook geen permanente gevolgen voor de stroomfunctie van de

Stoutenburgelaan, de rijsnelheid wordt wel aangepast door middel van bebording en inrichtingsmaatregelen.
Uitgangspunt zal zijn dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

4. Het plan geeft geen duidelijkheid over de ligging van de rotonde en de boogstralen van de rotonde.

   Reactie gemeente(n):
   Het bestemmingsplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. De exacte inrichting binnen deze bestemming wordt niet vastgelegd, te meer omdat een bestemmingsplan binnen de maximaal gestelde grenzen een zekere mate van flexibiliteit beoogt. Op de plankaart is de nieuwe terreininrichting dan ook niet weergegeven.
   In het voorlopige ontwerp wordt uitgegaan van een keerlus die wordt uitgevoerd als een rotonde met slechts twee aansluitingen. Hierbij is de "Richtlijn Eenheid in rotondes" (CROW publicatie 126) als richtlijn genomen. De keerlus krijgt een buitenstraal van 14 meter en binnenstraal van 8,25 meter. Deze maat is afdoende voor de reguliere afwikkeling van verkeer.

5. Hoe komen de verkeersafwikkeling en de verkeersstromen van en naar het station er uit te zien.

   Reactie gemeente(n):
   Het inrichtingsplan en de bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken gaan uit van de instandhouding van de Stoutenburgerlaan als route. Ter plaatse van het station worden wel verkeersvoorzieningen getroffen die bijdragen aan de verlaging van de snelheid en de verkeersveiligheid. Het overgrote merendeel van de gebruikers van het station zal afkomstig zijn uit Hoevelaken en van de noordzijde van het station komen aanreizen, Bus- en taxipassagiers, fietsers, "halers" en "brengers" kunnen op korte afstand van de stationentree wisselen van vervoersmiddel. Het (auto)verkeer kan middels de keerlus daarna rechtsomkeer maken naar Hoevelaken. Treinreizigers die bij het voor- en natransport gebruik maken van de auto kunnen deze parkeren op het P&R terrein ten westen van de Stoutenburgerlaan ten noorden van de Rijksweg A1. Middels een directe wandelroute over een nieuw te realiseren voetbrug kunnen de reizigers direct en veilig richting de stationsentree.

6. Hoe wordt het woongenot van bestaande bewoners gewaarborgd;

   Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van het instandhouden van de huidige woon- en leefomgevingvoor omwonenden is gekozen voor een zo compact mogelijke stationsontwikkeling. Voor de verkeers- en inrichtingsmaatregelen op het zuidelijk talud moeten evenwel een aantal bomen verdwijnen. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud zal ook in de nieuwe situatie weer groen terug worden geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt.
In verband met de planologische procedure is bovendien onderzoek gedaan naar de invloeden die het station zou kunnen hebben op het woon- en leefklimaat van de omgeving. Uit deze onderzoeken (geluid, luchtkwaliteit) is gebleken dat de aan de in de diverse wetten en regelingen van toepassing zijnde normeringen kan worden voldaan.

7. Welke maatregelen worden getroffen voor bedrijven die aan beide zijden van de spoorlijn vestigingen hebben mogelijk niet of nauwelijks bereikbaar zullen zijn.

   Reactie gemeente(n):
   Er worden geen bijzondere voorzieningen getroffen. Noch de bestemmingsplannen noch het voorlopige inrichtingsplan voor Station Hoevelaken voorzien in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de route over de Stoutenburgerlaan zal door de realisatie van|Station Hoevelaken niet veranderen.

8. Uit de bestemmingsregeling en verbeelding is niet te destilleren hoe de plannen worden uitgevoerd. Dit is in strijd met de rechtszekerheid en het motiveringsbeginsel;

   Reactie gemeente(n):
   Het bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. De exacte inrichting binnen deze bestemming wordt niet vastgelegd, te meer omdat een bestemmingsplan binnen de maximaal gestelde grenzen een zekere mate van flexibiliteit beoogt.

9. Onduidelijk is of er met bedrijfsvoertuigen gebruik gemaakt kan worden van de Stoutenburgerlaan.

   Reactie gemeente(n):
   Onbekend is over welke bedrijfsvoertuigen wordt beschikt. Regulier wegverkeer kan ook na realisatie van Station Hoevelaken gebruik blijven maken van de route over de Stoutenburgerlaan.

10. Vanuit kostenoverwegingen wordt gekozen voor een ontheffing hogere grenswaarden voor het geluid. Met het plaatsen van schermen kan het woongenot worden verbeterd, maar daar wordt niet voor gekozen.

    Reactie gemeente(n):

Dit is geen correcte veronderstelling, het één sluit het andere niet uit. De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is.
Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft
Prorail zal voor de schermplaatsing een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te beiden. In overleg met de gemeentes, Prorail en eigenaren van de betreffende woning zal hierover worden gesproken. De procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Het aangepaste akoestische onderzoek wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

11. Het bedrijfsbelang is groot bij het waarborgen van de bereikbaarheid van de bedrijven aan beide zijden van de A1.

Reactie gemeente(n):
De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de route over de Stoutenburgerlaan zal door de realisatie van station Hoevelaken niet veranderen.

12. Gevraagd wordt om een gedetailleerde planning en beschrijving van de werkzaamheden.

Reactie gemeente(n):
Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de uitvoering, de tijdsduur en de wijze waarop werkzaamheden worden uitgevoerd. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en er zicht bestaat op bouwvergunningverlening. Bouwvergunningverlening is pas mogelijk nadat het bestemmingsplan in werking is getreden.

13. Omzetverlies door verminderde of geen bereikbaarheid wordt op de gemeente verhaald.

Reactie gemeente(n):
De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. Op basis hiervan is het verhalen van omzetschade als gevolg van een planologische wijziging (planschade) niet aannemelijk.

Door tijdelijke afsluitingen als gevolg van een rechtmatig overheidoptreden kan het voorkomen dat omzetverlies wordt geleden. Het kan zijn dat de schade zo groot is, dat deze redelijkerwijs niet of niet geheel voor eigen rekening hoeft te blijven. Bij het bepalen van dergelijke nadeelcompensatie wordt onder andere rekening gehouden met een maatschappelijk risico.

Conclusie:
De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de van de regels, plankaart of toelichting.

2.9 V. W., Barneveld

1. Meerdere malen wordt vermeld dat de Boswet van toepassing kan zijn. Het is van belang dat in dit stadium reeds duidelijkheid hierover bestaat en op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

   Reactie gemeente(n):
   Voor de realisatie van het station en de bijbehorende voorzieningen moeten bomen worden gekapt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeing deels worden verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair). Gelet op deze aantallen, de situering en de daarbij betrokken oppervlakte is het niet aannemelijk dat de Boswet van toepassing is.

2. Op circa 100 meter van het plangebied loopt de Esvelderbeek. Deze behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur. Gezien de korte afstand tot de beek in relatie tot de aard en omvang van de ruimtelijke ingreep kan niet zonder deugdelijk onderzoek worden gesteld dat negatieve significante effecten (nee, tenzij) uitgesloten zijn.

   Reactie gemeente(n):
   De Esvelderbeek ligt in een ecologische verbindingszone welke onderdeel is van de EHS. Binnen deze zone geldt het zogenaamde "Nee, tenzij beleid" Het station wordt gerealiseerd buiten de zone en dit beleid is dan ook niet van toepassing. Wel dient gekeken te worden naar eventueel effecten.
   In het deskundigenonderzoek van Ecogroen Advies, dat onderdeel uitmaakt van de stukken van het bestemmingsplan, is aandacht besteed aan de ligging van het plangebied, de voorgestane ingrepen en de ligging van de Esvelderbeek. Geconcludeerd is dat geen negatieve effecten zijn te verwachten op de Esvelderbeek. Er bestaat geen aanleiding voor nader onderzoek op dit punt.

3. Flora en Fauna onderzoek is incompleet ten aanzien van de waterspitsmuis, de buizerd en amfibieën. Bovendien moet op voorhand duidelijk zijn dat voor de soorten Bermpje en Kleine modderkruiper een ontheffing kan worden verleend en voldaan kan worden aan de gestelde voorwaarden.

   Reactie gemeente(n):
   Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en

faunawet). Het onderzoek is actueel en voor zover het, het plangebied betreft volledig.
De waterspitsmuis is niet aangetroffen tijdens recent veldbezoek en geconcludeerd is dat de oevers niet optimaal geschikt als leefgebied voor deze soort. Voorts is vastgesteld voor zover er als sprake zou kunnen zijn van een marginaal leefgebied dit onaangetast blijft door de plannen
Voor wat betreft de buizerd kan worden opgemerkt dat de mogelijke verblijfplaats, zoals vermeld in het ecologisch onderzoek is gesitueerd ruim buiten het plangebied van de bestemmingsplannen voor station Hoevelaken en nader onderzoek in het kader van de Buizerd niet noodzakelijk is. Overigens is uit meer recent onderzoek in verband met een andere planologische wijziging, na diverse locatiebezoeken in de geschikte periode, gebleken dat de Buizerd geen verblijfsplaats meer heeft op de in het onderzoek geduide locatie. Dit is verwerkt in een meer actuele versie van het ecologisch onderzoek. Dit zal voor de volledigheid worden toegevoegd aan de plantoelichting.
De ontheffing voor de soorten Bermpje en Kleine modderkruiper zijn aangevraagd bij het bevoegde gezag. Verondersteld mag worden dat de ontheffing wordt verleend. De voorgenomen ingreep ziet immers niet op het vernietigen of definitief onbruikbaar maken van de verblijfplaats van deze soorten. Met de aanleg van een alternatief tracé voor de Hoevelakense beek ontstaat direct en voorafgaand aan de demping van de huidige loop een nieuwe leefomgeving voor deze soorten.

4. Het geluidonderzoek is onvolledig omdat dit niet is gecumuleerd met het geluid van de Rijksweg A1.

Reactie gemeente(n):
Het berekenen van cumulatie is noodzakelijk indien blijkt dat als gevolg van 1 bron geluidwaarden worden overschreden. De cumulatie is inzichtelijk gemaakt voor twee woningen nabij het plangebied die als gevolg van de wijziging van de spoorweg een overschrijding van de grenswaarde. Dit is in een specifiek berekening opgenomen in een bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan.
Uit het akoestisch onderzoek blijkt voor het overige dat als gevolg van de voorgenomen ingrepen geen overschrijdingen plaatsvinden van geluidwaarden op andere geluidgevoelige objecten. Hiervoor is om die reden geen cumulatieberekening noodzakelijk.

5. Onderzoek moet worden verricht naar rijdende bussen, claxonneren en dichtslaande portieren. Dit zijn geen omgevingseigen bronnen waarnaar in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing onderzoek moet worden verricht in verband met een goed woon- en leefklimaat.

Reactie gemeente(n):

Verkeersbewegingen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Claxonneren gebeurt in principe uitsluitend als er sprake is van een gevaarzetting/calamiteit. Deze vorm van hinder is niet te voorkomen. De overige activiteiten die samenhangen met het parkeren en halteren van auto's en het in- en uitstappen zal gegeven het hoge achtergrondniveau ter plaatse niet leiden tot waarneembare hinder. Evenwel is om tot een volwaardige beantwoording van dit punt te komen aanvullend onderzoek verricht.
Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

6. Het plan geeft onvoldoende inzicht in de waarborging van de verkeersveiligheid rondom de Stoutenburgerlaan.

Reactie gemeente(n):
Een bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. Binnen de toegekende bestemmingen is een adequate aanleg van veilige verkeersvoorzieningen mogelijk. De verkeersveiligheid op zich is niet te reguleren in een bestemmingsplan, maar hangt af van de feitelijk inrichting die wordt gerealiseerd in een gebied.
In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren.

7. Het luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd met een verouderd rekenmodel. Vanaf mei 2010 is een nieuwe versie van het model (9.0) beschikbaar.

Reactie gemeente(n):
Het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit is gedaan met de indertijd beschikbare rekenversie. Voor het meest actuele beeld is in aanvulling op het uitvoerende onderzoek naar luchtkwaliteit een nieuw onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele versie van het rekenprogramma.
ARCADIS heeft de luchtkwaliteitsberekeningen opnieuw uitgevoerd in het programma CAR II versie 9.0 en hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn voor de maatgevende stoffen NO2 en PM10. Deze nieuwe berekeningen worden toegevoegd aan het plan.

8. Het plan schiet tekort ten aanzien van archeologie in verband met de nabije ligging van de Grebbelinie en de archeologische vindplaats nabij de Esvelderbeek.

Reactie gemeente(n):
Het bestemmingsplan waarborgt waar dit nodig is de bescherming van mogelijk in de ondergrond voorkomende archeologische waarden. De regeling beperkt zich evenwel tot het plangebied en niet tot mogelijk vindplaatsen buiten het plangebied.
Hiervoor is een dubbelbestemming opgenomen die voor wat betreft de begrenzing overeenkomt met het nu geldende bestemmingsplan. Deze primaire bestemming waarborgt dat ruimtelijk ingrepen, waaronder begrepen het bouwen en uitvoeren van werken, in het betreffende gebied pas kunnen plaatsvinden nadat hiervoor voldoende zekerheid is ten aanzien van het voorkomen van archeologische waarden.
Op basis van de inrichtingsplannen zijn in het betreffende zone overigens geen bodemverstorende werkzaamheden te verwachten en vinden eventuele werkzaamheden plaats in een onnatuurlijk verhoging (talud), waardoor verstoring van de oorspronkelijke ondergrond, voor zover deze nog niet is geroerd als gevolg van de aanleg van het talud, niet aannemelijk is.

9. In het kader van externe veiligheid is onderzoek verricht naar risicocontour inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Geen onderzoek is verricht naar de woning van cliënt.

Reactie gemeente(n):
Het onderzoek naar aspecten van externe veiligheid is uitgevoerd in het kader van de planologische functie die wordt toegevoegd. Onderzocht is of het station beïnvloed wordt door risicocontouren en dit blijkt niet het geval. Bovendien is het station op zichzelf geen inrichting die in het kader van de externe veiligheid wordt aangemerkt als een risicovolle inrichting. Het is dan ook niet noodzakelijk om onderzoek te doen naar omliggende bestaande functies, zoals de woning van cliënt.

10. De bereikbaarheid in het kader van externe veiligheid is niet onderzocht terwijl de situatie rondom cliënt drastisch veranderd.

Reactie gemeente(n):
De bereikbaarheid van de locatie van cliënt en de bereikbaarheid in zijn algemeenheid wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkelingen. De bestaande verkeerstructuren blijven in stand, waardoor de bereikbaarheid van de locatie van cliënt niet structureel wijzigt in de negatieve zin.

11. Uit het plan blijkt onvoldoende hoe de verplichte compensatie van de toename aan verhard oppervlak gaat plaatsvinden. Uit het plan had

duidelijk moeten blijken hoe de plaatselijke infiltratie van regenwater exact wordt geregeld.

Reactie gemeente(n):
In het kader van het wettelijke vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan voorgelegd aan het Waterschap Vallei & Eem. Zij kunnen instemmen met hetgeen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan is opgenomen.
De exacte wijze waarop infiltratie kan en zal plaatsvinden zal afhangen van de feitelijke (terrein)inrichting en is planologisch niet te regelen in een bestemmingsplan.

12. Uit het bestemmingsplan blijkt niet of de toetsing aan de brochure Bedrijven en Milieuzonering is uitgevoerd en of voldaan kan worden aan de hierin vernoemde milieuzonering.

Reactie gemeente(n):
De nieuwe functie in het plangebied betreft een station. Deze is specifiek bestemd op de voorgenomen vestigingslocatie. In de VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering van 2009 wordt voor een dergelijke voorziening een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming (“Verkeer-railverkeer”) geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen “Verkeer” is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

13. Geen afweging is gemaakt ten aanzien van het agrarische bedrijf van cliënt. Niet is uit te sluiten dat het station een geurgevoelig object is en zal leiden tot een beperking voor de huidige bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van cliënt.

Reactie gemeente(n):
De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maakt geen woningen, inrichtingen of verblijven mogelijk waar langdurig en aangesloten mensen aanwezig zijn. De voorzieningen zijn derhalve niet aan te merken als geurgevoelig object en van invloed op de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden. Direct in de omgeving en op kortere afstand liggende bestaande (burger)woningen zijn dit wel.

14. In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het feit of er sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

Reactie gemeente(n):
Het betreffende station is geen inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer.

15. De gronden van cliënt grenzen aan het plangebied. Uit het plan blijkt niet welke maatregelen worden genomen om overlast en hinder (schrikreacties /zwerfaval) te voorkomen.

Reactie gemeente(n):
De spoorzone is als in het geldende bestemmingplan "Buitengebied Oost" bestemd ten behoeve van railverkeer, de begrenzing is identiek. De perrons worden gerealiseerd langs het spoor ten noorden van de bestaande sloot. Deze natuurlijke afscheiding zorgt ervoor dat er tussen het perron en de gronden van cliënt over nagenoeg de volledige lengte circa 8 meter ruimte vrij blijft. Directe hinder als gevolg van de reizigers of zwerfaval is dan ook niet te verwachten.
Voor de inpassing in het landelijke gebied wordt het perron aan de niet spoorzijde overigens uitgevoerd als groen talud. Als afscheiding tussen perron en omgeving wordt aan de rand van het perron een (beuken)haag geplant van maximaal 1,20 meter hoog. Dit draagt bij aan de afscherming, landschappelijke inpassing maar komt door de genoemde maximale hoogte ook de sociale veiligheid ten goede.

16. Cliënt gebruikt periodiek gewasbestrijdingsmiddelen. Omdat aangrenzende gronden gebruikt gaan worden voor openbare doeleinden is cliënt van mening dat er een spuitzone in acht moet worden genomen. Voorkomen moet worden dat er beperkingen gaan gelden voor landbouwgronden van cliënt.

Reactie gemeente(n):
Het bedrijf is een regulier grondgebonden agrarisch bedrijf met als nevenactiviteit een manege. De betreffende gronden zijn in gebruik als regulier grasland ten dienste van het grondgebonden bedrijf en als zodanig is bestemd en in gebruik. Het hanteren van een spuitzone is niet aan de orde omdat de gronden niet zijn ingericht en bestemd ten dienste van functies waar het hanteren van een spuitzone aannemelijk is zoals een fruitteeltbedrijf.

17. Geen onderzoek is verricht naar schaduweffecten die gevolgen kunnen hebben verminderde gewasopbrengsten, langdurig drassige gronden en aantasting van het woongenot.

Reactie gemeente(n):
De stationsvoorzieningen worden ten noorden van de gronden van cliënt gerealiseerd. Bovendien is er m.u.v. de stationsbebouwing direct aan het viaduct (liften, trapopgangen en overkapping) op het viaduct niet voorzien in hoge bebouwing. Gegeven de ligging en de maatvoering van de voorzieningen zal er ten opzichte van de eigendommen van cliënt geen sprake zijn van schaduwvorming die hinderlijk en/of schadelijk is.

18. In artikel 3, 4 en 5 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouw zijnde. Hierdoor kunnen in de groenstrook reclame-uitingen, hoge lantaarns etc. kunnen worden geplaatst. In de groenstrook dient terughoudend te worden omgegaan met dergelijk voorzieningen.

Reactie gemeente(n):
Bouwwerken geen gebouw zijnde moeten ten dienste van de bestemming worden opgericht zoals omschreven in de doeleindenomschrijving. Reclame-uitingen zijn, voor zover hiervoor een bouwvergunning nodig is, dan ook niet te verwachten. Voor zover verlichting nodig is inzake de (verkeers)veiligheid zal dit worden gerealiseerd op daarvoor geschikte plaatsen en geschikte wijzen, zonder dat sprake zal zijn van overdaad. Nut en noodzaak zijn voor dergelijke voorzieningen maatgevend.

19. In de bestemmingen “Verkeer” en “Verkeer-Parkeerterrein” zouden alleen voorzieningen mogelijk moeten zijn die dat doel daadwerkelijk dienen. Het voorschrift dient te worden verduidelijkt en afgestemd ten aanzien van de toegestane bouwwerken en bebouwingshoogte.

Reactie gemeente(n):
In de bij elke bestemming opgenomen doeleindenomschrijving is opgenomen voor welke doelen betrokken gronden kunnen worden gebruikt. Het betreft doelen die direct verband houden met of ten dienste staan aan de bestemming en behoeven geen nadere toelichting of specificatie. De maximale bouwhoogtes zijn afgestemd op de voorzieningen die binnen de bestemming zijn toegestaan en voorkomen.

20. In artikel 8 moet aan de verbodsbepaling worden toegevoegd dat het benutten van parkeerterrein voor andere doeleinden dan voor gebruikmaking van het openbaar vervoer niet is toegestaan.

Reactie gemeente(n):

Het opnemen van strijdig gebruik is slechts zinvol indien ook is waar te nemen dat dit gebruik afwijkt van de toegekende bestemming. Het opnemen van een verbodsbepaling die er toe strekt dat parkeren slechts is toegestaan voor gebruikmaking van het openbaar vervoer is niet handhaafbaar. Handhaving en regulering van zaken als kofferbakhandel en hangjongeren dient te gebeuren op basis van de Algemene plaatselijke verordening.

21. Uitsluitend seksinrichtingen worden verboden. De definitie in artikel 1 moet worden aangepast omdat dit nu slechts is verboden in besloten ruimtes. Voorkomen moet worden dat terreinen in het plangebied als tippelzone kunnen worden gebruikt.

    Reactie gemeente(n):
    In de voorschriften zal op dit punt een aanpassing plaatsvinden, door prostitutie eveneens onder verboden gebruik te benoemen.

22. Ontheffing kan worden verleend voor zend- en ontvangstmasten tot 40 meter hoogte. Deze hoogte past niet in het landschap en in het bestemmingsplan is verzuimd uitleg te geven waarom een dergelijk regeling moet worden geboden.

    Reactie gemeente(n):
    De ontheffing is een planflexibiliteit die kan worden toegepast, maar geen recht betreft. In het bijbehorende afwegingskader is aangegeven dat een dergelijke ontheffing geen onevenredige aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld mag vormen.
    Er bestaat echter geen direct noodzaak voor het oprichten van een dergelijke mast in het plangebied en de ontheffingsmogelijkheid zal uit het bestemmingsplan worden verwijderd. Indien op enig moment aanleiding bestaat om binnen het plangebied een dergelijke mast te plaatsen zal hiervoor een aparte afweging worden gemaakt en een zelfstandige procedure worden gevoerd.

23. Cliënt zal schade leiden als gevolg van de ontwikkeling en verneemt graag of er een risicoanalyse planschade is uitgevoerd.

    Reactie gemeente(n):
    Voor zover planlogisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend. In de planbegroting is voor dergelijke kosten een voorziening getroffen. Er is op voorhand echter geen (indicatieve) analyse gemaakt.

Conclusie:
De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting en de regels.
De zienswijze geeft geen aanleiding om de plankaart te wijzigen.

2.10 L.C.A. v. B., Stoutenburg Noord

1. In het huidige bestemmingsplan is de Stoutenburgerlaan en het gebied daaromheen bestemd als verblijfsdoeleinden. In het nieuwe plan is dit gewijzigd in verkeersdoeleinden. Dit betekent een ongewenste aanzienlijke toename van verkeer.

   Reactie gemeente(n):
   In het bestemmingsplan "Buitengebied Oost" zijn aan alle wegen (m.u.v. van de Rijksweg A1) bestemd als verblijfsdoeleinden. In het bestemmingsplan Station Hoevelaken is, voor zover begrepen in het plangebied van dit bestemmingsplan, aan dezelfde grond de bestemming "Verkeer" toegekend. Het feit dat een andere bestemmingsnaam is gekozen heeft te maken met de gekozen plansystematiek en niet zonder meer met de gebruikintensiteit van de gronden.

2. In het plan wordt de woning Stoutenburgerlaan 21 genoemd in verband met de overschrijding van de geluidsnorm. In het rapport is niet aangegeven welke maatregelen de gemeente neemt. Bovendien ben ik hierover niet geïnformeerd. Gegarandeerd moet worden dat dit binnen de wettelijke normen blijft en dient in het onderzoek gebruik te worden gemaakt van een actuele plattegrond.

   Reactie gemeente(n):
   De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft
   Prorail zal voor de schermplaatsing een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te bieden. In overleg met de gemeentes, Prorail en eigenaren van de betreffende woning zal hierover worden gesproken. De procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Het aangepaste akoestische onderzoek wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

3. Door de realisatie van een keerlus moeten circa 100 bomen worden gekapt. Het landelijke karakter gaat hierdoor volkomen verloren.

Reactie gemeente(n):
Voor de realisatie van het station is het noodzakelijk dat verschillende locaties in het plangebied bomen worden gekapt en het aangezicht ter plaatse wijzigt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeing worden verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair).
De locatie van het station ligt in het overgangsgebied van een stedelijke omgeving en het landelijke gebied. De aanwezige grootschalige infrastructuur draagt enerzijds bij aan een sterke scheiding tussen deze twee gebieden, maar draagt er anderszins aan bij dat van een landelijk karakter.
Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud zal ook in de nieuwe situatie weer groen terug worden geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt en aansluiting worden gezocht bij de huidige inrichting.

4. Door de realisatie van een keerlus wordt de privacy in het huis en de tuin enorm aangetast.

Reactie gemeente(n):
Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie kunnen ertoe leiden dat het gevoel van privacy wordt aangetast. Een en ander hangt samen met het feit dat de realisatie van een station en de bijbehorende voorzieningen als een ontwikkeling in het kader van het algemene belang wordt beschouwd en op individueel niveau als ongewenst of storend kan worden beschouwd. Dit leidt ertoe om in dat verband de ruimtelijke impact van een nieuwe ontwikkeling zo compact mogelijk te houden en de ruimtelijke uitstraling zo veel als mogelijk te beperken. Aanvullende maatregelen in de terreininrichting kunnen nog bijdragen aan optimale inpassing in de omgeving.
Voor zover planologisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

5. De keerlus aan de zijde van Hoevelaken is een logischer oplossing. Daar is voldoende ruimte beschikbaar, staan minder bomen en geen huizen.

Reactie gemeente(n):
De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om

die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.
Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.
Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.
Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

6. De huidige situatie op het verouderde viaduct is al onveilig voor wandelaars, fietsers mede als gevolg van sluipverkeer. Door het station wordt de situatie verder verslechterd.

   Reactie gemeente(n):
   De verkeersruimte op en rond het viaduct zal worden ingericht als een 30 km-zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

7. De informatieverstrekking is tot nog toe summier geweest en de bewoners van Stoutenburg zijn eerst uitgenodigd voor een bijeenkomst eind april 2010. Zij voelen zich hierdoor miskent.

   Reactie gemeente(n):
   In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrift is van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een

bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering.

8. Door de toename van verkeer op de A1, de spritsstrook, extra treinen, sluipverkeer vanuit Leusden en nu ook nog bussen zal de uitstoot van schadelijke stoffen verder toenemen.

Reactie gemeente(n):
De toename van verkeer op de Rijksweg A1, de aanleg van de spitstrook, de toename van treinverkeer en sluipverkeer zijn geen ontwikkelingen die het gevolg zijn van de bestemmingsplannen van Station Hoevelaken en de daarin voorziene mogelijkheden voor de realisatie van station Hoevelaken. Ten behoeve van de realisatie van het station is , zoals de wet dit voorschrijft beoordeeld of de verkeerstoename die door het station wordt gegenereerd bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is niet het geval.

9. Toen ik mijn huis acht jaar geleden kocht in agrarisch gebied kon ik alle ontwikkelingen niet voorzien. Ik zal dan ook zeker planschade claimen.

Reactie gemeente(n):
De woning is gelegen aan een drukke snelweg en een landelijke spoorbaan. Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat een koper hiervan op de hoogte was ten tijde van de aankoop en het te verwachten is dat het gebruik van deze infrastructuur zou intensiveren. Voor zover planlogisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

10. Door de realisatie van een station zal er zeker voor de bewoners van Stoutenburg overlast ontstaan als gevolg van parkeren van auto’s, het stallen van fietsen en scooters als ook laat aankomende uitgaansjeugd. Hier wordt volledig aan voorbij gegaan.

Reactie gemeente(n):
Beoordeling van geluidshinder vindt plaats en heeft plaatsgevonden volgens de voorgeschreven wijze uit de Wet geluidhinder. Hierin is de afwikkeling van verkeersbewegingen opgenomen. De buslus en de verlaging van de toegestane maximale rijsnelheid zijn in een nu uitgevoerde actualisatie van het akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer en railverkeer opgenomen. De wegaanpassingen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen die het noodzakelijk maakt om aanvullende maatregelen te treffen. Het meest actuele onderzoek naar weg- en railverkeer wordt toegevoegd aan de plantoelichting.
De Wet geluidhinder ziet niet toe op de in de zienswijze genoemde aspecten ten aanzien van de fietsenstalling en de taxistandplaats.

De fietsenstalling is een onderdeel van de stationsinrichting binnen de bestemming "Verkeer- Railverkeer" waarvan in het kader van een goede woon- en leefomgeving in beginsel rekening dient te worden gehouden met bijvoorbeeld de richtafstanden van de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering.
Hierin wordt voor een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn (en Amersfoort- Ede) zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

11. Door het verwijderen van bomen zal de leefsituatie van diverse soorten vogels en vleermuizen worden aangetast. Op Bloeidaal wordt moeite gedaan voor natuurrealisatie en bij station Hoevelaken wordt dit teniet gedaan.

    Reactie gemeente(n):
    Voor de realisatie van het station moeten op diverse locaties in het plangebied bomen verdwijnen. De leefomgeving voor de fauna zal hierdoor veranderen. Uit onderzoek blijkt dat de ter plaatse voorkomende soorten niet beschermd zijn in het kader van de flora- en faunewet dan wel dat de nieuwe inrichting dermate verstorend is dat leefgebieden van beschermde soorten worden aangetast.
    De realisatie van Bloeidaal kent een andere aanleiding en staat niet in verband met de realisatie van Station Hoevelaken. In Bloeidaal is op een daarvoor geschikte locatie structureel nieuwe natuur gerealiseerd. De natuuropgave die ter plaatse is gerealiseerd staat in geen verhouding tot de beperkte ingreep die noodzakelijk is voor realisatie Station Hoevelaken.

Conclusie:
De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de regels en/of de plankaart.

3. PLANWIJZIGINGEN

Gegeven de ingediende zienswijzen en de beoordeling daarvan wordt het bestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk zoals dat in ontwerp ter visie heeft gelegen bij vaststelling gewijzigd vastgesteld. Aanvullend wordt voorgesteld het plan ambtshalve op punten te wijzigen. Onderstaand zijn de wijzigingen benoemd en omschreven.

3.1 Naar aanleiding van de zienswijzen

Aanpassingen in de toelichting:
In de toelichting worden de teksten ten aanzien van wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai aangepast aan de resultaten van het recente onderzoek van BVA. Het aangepaste onderzoek zal ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

In de toelichting wordt een tekst toegevoegd waarin de resultaten van het onderzoek naar omgevingslawaai op de parkeerplaatsen van Schoonderbeek & Partners Advies worden omschreven. Het nieuwe onderzoek wordt als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

In de toelichting wordt de tekst ten aanzien van ecologie aangepast aan de resultaten van het recente onderzoek van Ecogroen. Het aangepaste onderzoek zal ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

In de toelichting wordt de tekst ten aanzien van luchtkwaliteit aan de resultaten van het recente onderzoek van Arcadis. Het aangepaste onderzoek zal ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

Aanpassingen in de regels:
Artikel 8.1, lid a (Strijdig gebruik) wordt als volgt aangepast:
Het (laten) gebruiken van gebouwen en terreinen ten behoeve van een seksinrichting en/of prostitutie.
Artikel 9.1.1, lid d (ontheffing zend-, ontvang- en/of sirenemast) komt te vervallen

3.2 Ambtshalve

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het gevolg hiervan is dat ook de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Woningwet (Ww) op punten wijzigt. De in het ontwerp van het bestemmingsplan tot nog toe gebruikte terminologie in de planregels is daarmee niet meer actueel en correct en wordt als volgt aangepast:

De term “ontheffing” wordt vervangen door “afwijking” in de artikelen 1, 9, 10 en 12;
De termen “ontheffingsregels” en “ontheffingsbevoegdheid” worden gewijzigd in “afwijkingsregels” en “afwijkingsbevoegdheid” in artikel 9;

De term “bouwvergunning” wordt vervangen door “omgevingsvergunning voor bouwen” in artikel 12;
De procedure voor een afwijking is geregeld in de Wabo. Artikel 9.1.3 en artikel 10.1 komen te vervallen. Artikel 10.2 wordt vernummerd naar 10.1;
In de artikelen 3 en 4 wordt toegevoegd: Voor een besluit tot het stellen van nadere eisen geldt de in 10.1 vermelde voorbereidingsprocedure.

Aanvullend wordt de toelichtende tekst omtrent de regels, in hoofdstuk 5, op dit punt aangepast.

Bijlage 2 **Ecologisch onderzoek aanleg station Hoevelaken**

Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van de natuurwet- en regelgeving. Ecogroen Advies, 4 mei 2010

Deze rapportage is te vinden in bijlage 4 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan Station Hoevelaken van de gemeente Amersfoort.

Bijlage 3 **Station Hoevelaken, akoestisch onderzoek rail- en wegverkeerslawaai**.
BVA, 7 oktober 2010

Deze rapportage is te vinden in bijlage 5 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan Station Hoevelaken van de gemeente Amersfoort.

Bijlage 4 **Akoestisch onderzoek parkeerplaatsen station Hoevelaken**
SPA. Schoonderbeek n partners advies BV, 29 september 2010

Deze rapportage is te vinden in bijlage 7 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan Station Hoevelaken van de gemeente Amersfoort.

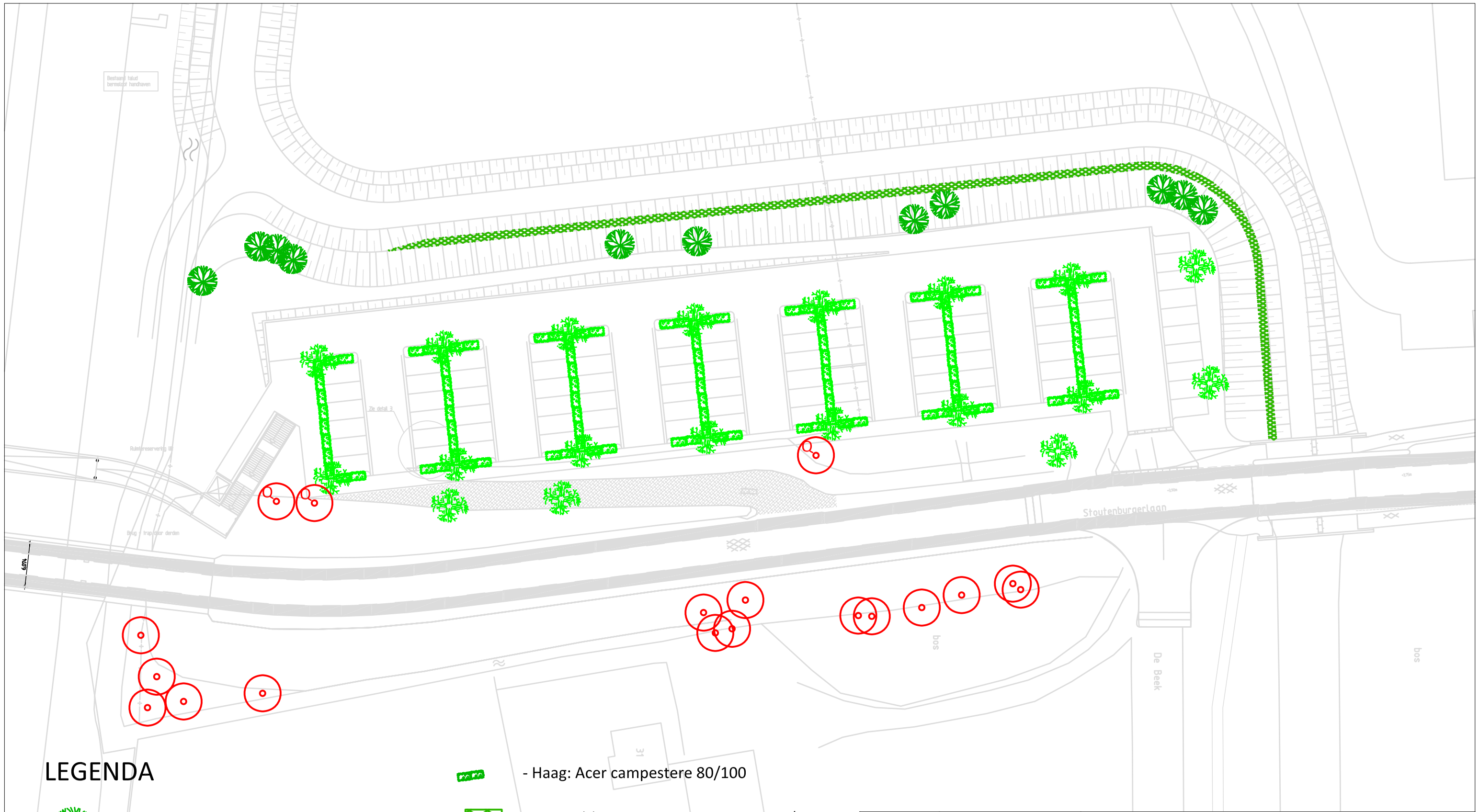
Bijlage 5 Nieuwe resultaten luchtkwaliteit volgens CAR II 9.0

Deze rapportage is te vinden in bijlage 8 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan Station Hoevelaken van de gemeente Amersfoort.

Bijlage 6 **Gecumuleerde geluidsbelasting Stoutenburgerlaan 22 te Amersfoort**
1 november 2010

Deze rapportage is te vinden in bijlage 6 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan Station Hoevelaken van de gemeente Amersfoort.

Bijlage 7. Bomenplan station Hoevelaken ten noorden en zuiden van de A1



LEGENDA

- Fraxinus excelsior 20/25

- Quercus robur 20/25

- Bestaande Boom Q = Quercus robur

- Haag: Acer campestere 80/100

- 25% Egelskop: Sparganium emersum, 2st/m2, te planten in groepen van 5st/m2
- 25% Gele Lis: Iris pseudacorus, 3st/m2, te planten in groepen van 5st
- 20% Zwanebloem: Butomus umbellatus, 6st/m2, te planten in groepen van 5st/m2
- 20% Kattestaart: Lythrum salicaria, 5st/m2, te planten in groepen van 5st/m2
- 5% Riet: Phragmites autralis, 2st./m2, te planten in groepen van 2st/m2
- 5% Lisdodde: Typha latifolia, 3st/m2, te planten in groepen van 2st/m2

Projectnummer		MR101527	
Identificatiecode		TKVRIJ7	
Versie	Datum	2	1-10-2010
Documentstatus		TKVRIJ2	
Formaat	Schaal	A3	1:500
Tekenaar		JV	
Besteknummer		PRVRIJ7	

STATION
HOEVELAKEN

BOMENPLAN
TEN NOORDEN VAN A1

Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Movares

LEGENDA

- Nieuwe boom
  Quercus robur maat 20/25
- Op rotonde 30/35 Quercus robur
  min. opkroonhoogte 3 meter

- Bestaande boom
  Quercus robur

- Haag: Acer campestere
  dubbele rij gecombineerd met geleiderail

- Bestaande bomen handhaven
- onderbeplanting rooien
- nieuw onderbeplanting:

- Corylus avellana	20%
- Amelanchier lamarckii	25%
- Viburnum opulus	15%
- Ilex aquifolium	15%
- Prunus spinosa	25%

Mengen in groepen
van min. 5 stuks

Projectnummer		MR101527	
Identificatiecode		TKVRIJ7	
Versie	Datum	2	1-10-2010
Documentstatus		TKVRIJ2	
Formaat	Schaal	A3	1:500
Tekenaar		JV	
Besteknummer			

STATION
HOEVELAKEN

BOMENPLAN
TEN ZUIDEN VAN A1

Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Movares