



Ruimtelijke onderbouwning “Nassaukade 1”

Uitgebreide Wabo-procedure voor
afwijken van het bestemmingsplan

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding en doel van het project	1
1.2	Ligging projectgebied	1
1.3	Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan	1
2.	Beleidskader	2
2.1	Rijksbeleid.....	2
2.2	Provinciaal beleid.....	2
2.3	Regionaal beleid.....	4
2.4	Gemeentelijk beleid	4
3.	Planbeschrijving.....	6
3.1	Bestaande situatie.....	6
3.2	Toekomstige situatie	6
4.	Milieuaspecten	10
4.1	M.e.r.-beoordeling	10
4.2	Bedrijven en milieuzonering	10
4.3	Geluid	10
4.4	Luchtkwaliteit	11
4.5	Externe veiligheid.....	12
4.6	Bodemgeschiktheid.....	12
4.7	Flora en fauna	12
4.8	Overige belemmeringen	13
5.	Water	13
5.1	Beleidskader	13
5.2	Watertoets.....	14
6.	Archeologie en cultuurhistorie.....	16
6.1	Archeologie.....	16
6.2	Cultuurhistorie	16
7	Mobiliteit.....	16
7.1	Verkeer	16
7.2	Parkeren	17
8	Uitvoerbaarheid.....	18
8.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
8.2	Financiële uitvoerbaarheid	18
8.3	Vooroverleg	18
9	Besluitvlak	19

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

- Bijlage 1:** Akoestisch onderzoek Nassaukade 1, KuiperCompagnons, d.d. 24 augustus 2015.
- Bijlage 2:** Nassaukade 1 te Rijswijk (ZH) – Actualiserend bodemonderzoek, Hofstede milieuvadvis, kenmerk: dmw.rwk.15290.b01, d.d. 25 juni 2015.
- Bijlage 3:** Quicksan ecologie Nassaukade 1 te Rijswijk, Adviesbureau E.C.O. Logisch, projectcode DMNA1501, d.d. 15 mei 2015.
- Bijlage 4:** Nota van Zienswijzen; ruimtelijke onderbouwing 'Nassaukade 1' ontwerp d.d. 7 oktober 2015, gemeente Rijswijk, d.d. 15 december 2015.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het project

De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de transformatie van een bestaand kantoorpand naar appartementen aan de Nassaukade 1 in Rijswijk. De beoogde transformatie van het kantoorpand is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan 'Leeuwendaal, eerste herziening' (2008). Om de gewenste herontwikkeling van het perceel in juridisch-planologische zin mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor het afwijken van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze omgevingsvergunning dient gepaard te gaan met een goede ruimtelijke onderbouwing, waarin diverse (milieu)aspecten worden afgewogen. In het voorliggende document, de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning, wordt hieraan invulling gegeven.

1.2 Ligging projectgebied

Het gebied waar de ontwikkeling plaats zal vinden is gelegen in de wijk 'Leeuwendaal', aan de oostzijde van Rijswijk, direct ten westen van de Vliet. Het projectgebied omvat het bestaande kantoorpand aan de Nassaukade 1, dat op een bijzondere locatie is gesitueerd. Het kantoorpand bevindt zich pal aan de Hoornbrug op de kruising van de Haagweg, de Vliet en de Nassaukade. De Nassaukade en de Haagweg zijn oude routes die begeleid worden door historische bebouwing. Het kantoorpand staat ten noorden van de Vliet in het talud dat bij de Hoornbrug iets breder wordt. In de rest van het talud staat geen bebouwing en is de historische bebouwing langs de Nassaukade goed zichtbaar. Ten zuiden van de Vliet bevinden zich de bedrijvenparken Hoornwijk en Broekpolder. In onderstaande afbeelding is de ligging van het projectgebied globaal weergegeven.



Afbeelding 1.1: globale ligging van het projectgebied

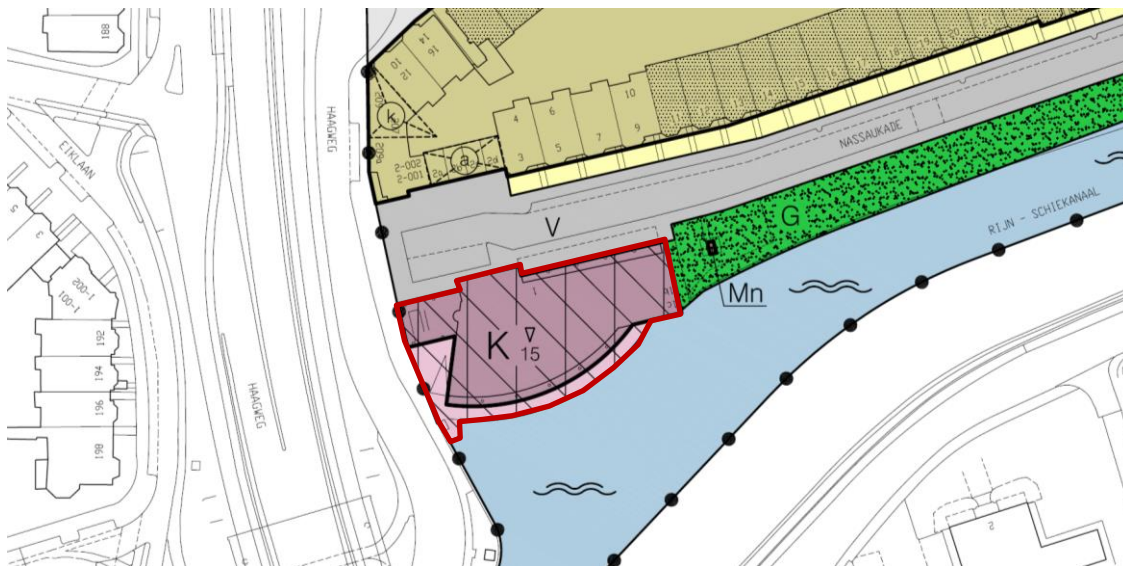
1.3 Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'Leeuwendaal, eerste herziening', dat op 4 november 2008 door de gemeenteraad van Rijswijk is vastgesteld. In dit bestemmingsplan is het projectgebied voorzien van de bestemming 'Kantoren -K-' (zie afbeelding 1.2).

Op de gronden met de bestemming 'Kantoren -K-' zijn gebouwen ten behoeve van kantoren toegestaan, alsmede de daarbij behorende tuinen, erven en terreinen. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd, dat strak om het bestaande gebouw is getrokken. De hoogte mag niet meer bedragen dan 15 meter. Er zijn geen wijzigings- of vrijstellingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van de transformatie naar een woonbestemming.

Het voorliggende initiatief voorziet in de transformatie van het bestaande kantoorgebouw naar 25 appartementen. Om het bestaande pand geschikt te maken voor woningen wordt het gebouw gedeeltelijk van een nieuwe gevel voorzien. Tevens wordt de bestaande dakopbouw op het kantoor uitgebreid, waardoor de thans toegestane bouwhoogte van 15 meter wordt overschreden. Zoals uit de bouwtekeningen blijkt vindt deze uitbreiding hoofdzakelijk plaats aan de zijde van de Vliet (vanwege het uitzicht) en zal de toegestane bouwhoogte van 15 meter met circa 2,5 meter overschreden worden. Hierdoor is het beoogde initiatief in ruimtelijk opzicht strijdig is met het geldende bestemmingsplan. Ook in functionele zin zijn de woningen niet mogelijk binnen de huidige bestemming 'Kantoor -K-'.

Overigens zal het bestaande bouwvlak niet verruimd worden. Wel zullen er nieuwe balkons gerealiseerd worden, die het huidige bouwvlak zullen overschrijden. Omdat het om overhangende bouw delen gaat, die nadrukkelijk ondergeschikt zijn aan de hoofdbouw massa, is het niet nodig het bestaande bouwvlak te verruimen.



Afbeelding 1.2: uitsnede geldende bestemmingsplan (het projectgebied is rood omkaderd)

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Mobiliteit (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende projectgebied. Wel draagt de beoogde ontwikkeling van de woningen bij aan de wensen van het Rijk om nieuwe functies onder te brengen in bestaand stedelijk gebied en de bestaande kantorenleegstand terug te dringen.

2.2 Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Aan de voorgenoemde visie is een programma Ruimte en een programma Mobiliteit gekoppeld, waarin beschreven wordt welke instrumenten de provincie inzet om de doelen en ambities uit de Visie Ruimte en Mobiliteit te realiseren. De regels die voortkomen uit de visie en de beide programma's, zijn vastgelegd in de Verordening

Ruimte. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit (en alle bijbehorende documenten) vastgesteld.

De voorgenomen transformatie van het bestaande kantoorpand naar woningen sluit aan bij de ambities en doelen uit de Visie Ruimte en Mobiliteit. De transformatie van het perceel tot woongebied draagt bij aan de wens van de provincie om de bestaande ruimte beter te benutten en de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwde ruimte te versterken. Het bestaande kantoorpand aan de Nassaukade staat grotendeels leeg als gevolg van de verslechterde kantorenmarkt, wat niet bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Met de voorgenomen ontwikkeling krijgt het gebouw een aantrekkelijke nieuwe (woon)functie, hetgeen de ruimtelijke kwaliteit ten goede zal komen en in functioneel opzicht (beter) aansluit bij de omgeving.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Programma Ruimte is het voorliggende plangebied aangeduid als bestaand stads- en dorpsgebied. In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Dat betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie gekeken dient te worden of er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Als ook dat niet tot de mogelijkheden behoort, wordt – onder voorwaarden - aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied een locatie gezocht.

Door de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, kiest de provincie ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:
 - i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
 - iii. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Ad. a. De behoefte aan nieuwe woningen is regionaal afgestemd en middels de door het Stadsgewest Haaglanden opgestelde notitie 'actueel en realiseerbaar woningbouwprogramma' met bijlagen en planningslijsten aangeboden aan de provincie. Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland hebben op 24 januari 2014 deze notitie aanvaard als kader voor de verantwoording van de woningbouwopgave in bestemmingsplannen. De ontwikkeling van 25 appartementen aan de Nassaukade is niet opgenomen in de notitie, maar is door de gemeente aangemeld voor de opgave van volgend voorjaar. Regionaal is afgesproken dat plannen onder de 50 woningen in bestaand stedelijk gebied mogen worden beschouwd als regionaal afgestemd. Daarmee wordt voldaan aan punt a van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ad. b. De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de transformatie van een kantoorpand naar woningbouw. Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een intensivering van de bestaande ruimte. Derhalve kan worden voldaan aan punt b van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ad c. De ontwikkeling vindt wel plaats binnen bestaand stads- en dorpsgebied, waarmee de voorwaarden van punt c niet aan de orde zijn.

Conclusie

De ontwikkeling van 25 appartementen aan de Nassaukade in Rijswijk voorziet in een woningbouwbehoefte die regionaal is afgestemd en past binnen de provinciale doelstelling waarbij sprake is van intensivering van de bestaande ruimte en transformatie van voormalige kantoorruimte naar woningbouw. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

2.3 Regionaal beleid

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden heeft op 16 april 2008 het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) vastgesteld. Het RSP heeft een reikwijdte tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Het RSP heeft de status van een structuurvisie uit de Wet ruimtelijke ordening. Eén van de tien belangrijkste projecten uit het RSP betreft 'herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken'. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin en is daarmee passend binnen het Regionaal Structuurplan Haaglanden.

Regionale Woonvisie 2000-2015

De Woonvisie verwoordt de regionale ambities van de samenwerkende gemeenten in de stadsregio Haaglanden. Hierbij wordt ingezet op:

- Groen als drager van woonkwaliteiten, met als consequentie dat de groenstructuur beperkingen oplegt aan bouwensen;
- Verschillen accentueren tussen woningen en woonmilieus, met accenten op stedelijke en groenstedelijke woonmilieus;
- Inspelen op de keuzemogelijkheden die mensen vragen, teneinde zelf vorm te geven aan hun woonwens;
- Waarborgen bieden voor mensen die dat nodig hebben, van vragen rond wonen en zorg tot nieuwe kwaliteiten in de sociale huursector.

In de regionale woonvisie heeft Rijswijk het profiel 'Wonen in het groen aan de stad' gekregen. In Rijswijk, maar bijvoorbeeld ook in Leidschendam-Voorburg, worden tal van herstructurerings- en nieuwbouwprojecten ontwikkeld. Van regionaal belang is dat die projecten elkaar versterken, en juist in samenhang zorgen voor blijvend herkenbare, groenstedelijke woonmilieus, in aanvulling op de meer stedelijke woonmilieus in bijvoorbeeld Den Haag. Daartussenin zal Rijswijk haar identiteit als weliswaar veelzijdige maar vooral ook ruime en rustige woongemeente willen behouden en versterken. Dat vergt bovenal afstemming en samenwerking.

Het voorliggende bouwplan voorziet in de transformatie van een bestaand kantoorpand naar woningen. Deze ontwikkeling draagt bij aan het versterken van de identiteit van Rijswijk als ruime en rustige woongemeente en voorziet in koopappartementen, waaraan thans behoefte is. Daarmee wordt de voorliggende ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van de regionale woonvisie.

2.4 Gemeentelijk beleid

Woonvisie Rijswijk 2007+

In de woonvisie Rijswijk 2007+ worden de belangrijkste keuzes ten aanzien van het wonen in brede zin verantwoord. De gemeente Rijswijk wil de keuzemogelijkheden voor de verschillende huishoudens in Rijswijk vergroten, zodat er voldoende goede woningen voor alle inwoners zijn. Op dit moment zijn er relatief veel meergezinshuurwoningen uit de jaren '50-'70 in Rijswijk aanwezig. Hoewel in de huidige situatie zowel de vraag als het aanbod van woningen groot is, is de verwachting dat in de toekomst de woningvoorraad niet geheel aansluit op de vraag. Derhalve zijn er voor Rijswijk meer koopwoningen, middeldure huur- en koopappartementen en eengezinswoningen nodig. Daarnaast speelt de woonomgeving een grote rol; ligging, uitstraling en karakter van woonmilieus zijn daarin heel belangrijk. Er is behoefte aan gevarieerde woonmilieus met een eigen karakter, van stedelijk tot suburbaan en groen. Het werken aan kwaliteit in nieuwe en bestaande wijken is breder dan nieuwbouw, slopen en renoveren. Het gaat ook om investeren in sociaal opzicht.

In de woonvisie is het plangebied gecategoriseerd als een (vooorlogs) stedelijk woongebied in het dure segment, met voornamelijk eengezinskoopwoningen en herenhuizen. De wijk Leeuwendaal neemt een

belangrijke en unieke positie in binnen de gemeente Rijswijk. Behoud van het karakter en kwaliteit is dan ook de insteek. Dit betekent echter niet dat de wijken op slot zitten, 'organische ontwikkeling' is het sleutelwoord. De voorliggende ontwikkeling is daarvan een treffend voorbeeld. De transformatie van het kantoorpand naar woningbouw draagt bij aan het versterken van de identiteit en het woonkarakter van Leeuwendaal, door de beoogde woonfunctie ontstaat meer interactie met de omgeving. Dit wordt versterkt door het realiseren van appartementen met buitenruimte op de begane grond langs de Nassaukade en het toevoegen van balkons op de verdiepingen. Bovendien voorziet de ontwikkeling in middeldure (koop)appartementen, waaraan thans behoefte is. Daarmee wordt de voorliggende ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van de Woonvisie Rijswijk 2007+.

Actualisatie woonvisie

In 2012 is een evaluatie van de woonvisie uitgevoerd (vastgesteld door B&W op 1 mei 2012). Ondanks de voor de woningmarkt negatieve ontwikkelingen sinds het verschijnen van de woonvisie in 2007, is de belangrijkste conclusie van de evaluatie dat de hoofdlijnen van beleid nog overeind staan en niet hoeven worden aangepast. Samenvattend betekent dit dat het vergroten van de keuzemogelijkheden het belangrijkste uitgangspunt is en blijft. Alleen het tempo van deze vergroting van keuzemogelijkheden zal minder hoog zijn dan in 2007 werd aangenomen. Het op gang houden van de nieuwbouw en herstructurering is meer nog dan in 2007 een uitdaging geworden.

Nota Parkeernormen

Op 8 februari 2011 heeft de gemeenteraad de gemeentelijke Nota Parkeernormen vastgesteld. De nota is opgesteld om in de toekomst voldoende parkeergelegenheid te kunnen houden en duidelijkheid te krijgen over de implementatie van de parkeernormen. De nota is het toetsingskader voor de komende jaren. Door herziening van de bijlagen bij de nota kan de komende jaren flexibel worden ingespeeld op bijvoorbeeld maatschappelijke trends of een gewijzigde beleidsvisie.

Het gebruik van parkeernormen heeft tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen (of bij uitbreidingen) voor te schrijven, dat de plaatsen voorzien in de vooraf in te schatten parkeervraag. Daarmee moet worden voorkomen dat door aanleg van te weinig parkeerplaatsen een tekort en daarmee parkeeroverlast ontstaat. Tevens voorkomen de normen dat te veel parkeerplaatsen worden aangelegd, waardoor de automobiliteit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid nadelig wordt beïnvloed.

Aan de normen wordt actief getoetst bij (nieuwe) ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor bouwen vereist is, zoals nieuwbouwprojecten, uitbreidingen van bestaande bebouwing en functiewijzigingen waarvoor tevens een vergunning is vereist. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Groenbeleidsplan 2010-2020

Op 16 februari 2010 heeft de gemeenteraad het Groenbeleidsplan 2010-2020 'BomeNatuRecreatie' vastgesteld. In het plan staan de 'groene' ambities voor ontwikkelingen in de stad. Het groen komt te vaak op de tweede plek. Met het groenbeleidsplan krijgt het weer de plek op de kaart van Rijswijk die het verdient. De groenstructuur van Rijswijk is de basis en dus het fundament van het groenbeleidsplan. Die groenstructuur bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur en duurzaam, verbinden en beleven zijn de leidende principes.

De visie van het groenbeleidsplan bestaat uit het creëren van een duurzame groenstructuur, door het behoud van de bestaande hoeveelheid groen, de identiteit en de kwaliteit van het groen te versterken en te zorgen voor groen dat in de omgeving past. Verbindingen zorgen voor samenhang in de groenstructuur. Dit vergroot de belevingswaarde van het groen. Investeren in de groenstructuur door middel van herinrichting en beheer betekent investeren in de stad als geheel. Het groenbeleidsplan fungeert als het groene toetsingskader voor ontwikkelingen en geeft richting aan het denken over groen, prioritering bij de uitvoering en keuzes in groenbeheer.



Afbeelding 3.2: Hoofdnatuurstructuur. In rood de ligging van het plangebied.

De Vliet is in het Groenbeleidsplan opgenomen als waterverbinding, een gedeelte van de Nassaukade (ter hoogte van het projectgebied) is aangemerkt als bomenlaan. De voorliggende ontwikkeling voorziet uitsluitend in de transformatie van het bestaande pand en doet geen afbreuk aan de (water)structuur van de Vliet en de boomstructuur langs de Nassaukade. Daarmee is het plan in lijn met het Groenbeleidsplan.

3. Planbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

Het kantoorpand aan de Nassaukade 1 staat op een prominente locatie, pal aan de Hoornbrug op de kruising van de Haagweg, de Vliet en de Nassaukade. De Nassaukade en de Haagweg zijn oude routes die begeleid worden door historische bebouwing. Het kantoorpand wijkt qua functie, massa, korrelgrootte, architectuur en uitstraling af van de historische bebouwing langs de Nassaukade en de Haagweg. Doordat het gebouw zo dichtbij de Hoornbrug staat en een grote massa heeft, lijkt het gebouw samen met de brug een ensemble te vormen.



Afbeelding 3.1: bestaande situatie met (in rood) het bestaande pand.

De Hoornbrug wordt in de toekomst gerenoveerd. Hierbij worden aan weerszijden van de brug hellingbanen ten behoeve van fietsers toegevoegd. Een van de hellingbanen loopt voor het kantoorgebouw langs. De omgevingsvergunning voor de renovatie van de Hoornbrug is verleend (en onherroepelijk), maar wanneer de uitvoering van de fietsconstructie plaatsvindt is nog niet duidelijk. Wellicht dat in de toekomst tevens een iets andere situering wordt beoogd.



Afbeelding 3.2: situatie toekomstige Hoornburg



Afbeelding 3.3: bestaande situatie

3.2 Toekomstige situatie

Ontwikkeling

Het bouwplan heeft betrekking op het transformeren van het kantoorpand (voormalige INBO-locatie) aan de Nassaukade naar de functie wonen. De kantoorruimte wordt getransformeerd tot 25 appartementen. De bestaande bergingen en parkeergarage blijven behouden. Ten behoeve van de transformatie wordt het bestaande gebouw uitgebreid en gedeeltelijk van een nieuwe gevel voorzien.

De appartementen op de begane grond, alsmede de appartementen op de verdiepingen, worden voorzien van een buitenruimte. Op de verdiepingen worden buitenpandige balkons toegevoegd. Aan de zijde van de Vliet vormen de balkons per verdieping één horizontaal element waarbij de diepte varieert. Deze balkons vallen binnen de contour van het terras op de begane grond langs de Vliet. Aan de andere gevels worden individuele buitenpandige balkons van ongeveer 2 bij 5 meter toegevoegd. Deze vallen buiten de bestaande contouren van het gebouw. Deze balkons worden uitgevoerd in melkglas/ondoorzichtig materiaal.

Het bestaande gebouw heeft één ondergrondse bouwlaag met parkeervoorzieningen en een fietsenberging. Boven maaiveld heeft het gebouw vier bouwlagen en een accent op de vijfde laag. Het accent langs de Nassaukade is ongeveer 6 meter hoog, bovenop de vier bouwlagen die daaronder zijn gelegen. De totale hoogte van het pand is daarmee ongeveer 20 meter. In dit hoogteaccent wordt in de toekomstige situatie een appartement gerealiseerd, waarbij aan de zijde van de Vliet een lagere massa wordt toegevoegd in de vorm van een penthouse van 3 meter hoog en een oppervlakte van circa 134 m².

Ruimtelijke inpassing

De huidige massa van het gebouw is - ten opzichte van de omgeving - fors. Hierdoor vormt het gebouw een stedenbouwkundig accent bij de Hoornbrug. De ruimte rondom het gebouw is zeer beperkt, waardoor uitbreidingen al snel impact hebben op de directe omgeving. Het is daarom onwenselijk dat het gebouw verder uitdijt. Dit is dan ook niet het geval. Alleen de beoogde balkons en het penthouse vormen hierop een uitzondering.

De balkons langs de Vliet worden binnen de huidige footprint gerealiseerd, vormen per verdieping een horizontale eenheid en variëren qua diepte. Dit sluit aan bij de eenduidige ronde vorm van het gebouw aan deze zijde. Inpandige balkons waarbij de gevel naar buiten opschuift zijn niet wenselijk, omdat hierdoor de massa vergroot wordt. Derhalve wordt toepassing gegeven aan transparante balkons, hangend aan de gevel en variërend in diepte. Hierdoor vormen de balkons een ondergeschikte massa ten opzichte van de bestaande hoofdmassa en wordt het bestaande 'platte' gevelbeeld versterkt.

Het bestaande gebouw is opgebouwd uit verschillende massa's: de entree langs de Haagweg, het accent aan de Nassaukade en de ronde vorm langs de Vliet. Het gebouw vormt zich - ondanks de grote massa - naar de omgeving. Het is dan ook wenselijk dat deze opbouw als zodanig herkenbaar blijft en niet significant wijzigt. De beoogde uitbreiding van de vijfde bouwlaag zal in de toekomstige situatie slechts beperkt zichtbaar zijn en heeft daardoor weinig invloed op de bestaande hoofdmassa. De beoogde hoogte van de penthouse is lager dan het bestaande accent en is daardoor nadrukkelijk ondergeschikt (en dus niet concurrerend).

Beeldkwaliteit

De massa en uitstraling van het bestaande gebouw lenen zich niet om - in aansluiting op de historische bebouwing van Leeuwendaal - historiserend getransformeerd te worden. Derhalve is gekozen voor een moderne, maar ingetogen uitstraling.

De afbeeldingen op de volgende pagina geven een impressie van de nieuwe situatie.



Afbeelding 3.4, 3.5 en 3.6: impressies toekomstige situatie

4. Milieuaspecten

4.1 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De bouw van de woningen kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora- en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. Doorgaans wordt daarvoor de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) gehanteerd.

Het projectgebied kan op basis van de VNG-brochure gezien worden als een 'rustige woonwijk'. In tabel 4.1 is weergegeven welke type inrichtingen in de omgeving van de locatie zijn gelegen, tot welke milieucategorie deze behoren en de bijbehorende VNG-richtafstand waarmee rekening moet worden gehouden (behorend bij een rustige woonwijk). De kolom 'werkelijke afstand' is de afstand van de inrichtings-/bedrijfs grens tot de gevels van het kantoorpand.

SBI-Code 2008	Omschrijving	Adres	VNG Categorie	VNG- richtafstand	Werkelijke afstand tot locatie Nassaukade 1
63, 69tm71, 73, 74,	Kantoren	Jan Thijssenweg 2	1	10 meter	62 meter
77, 78, 80tm82		Jan van Beens 1, 3, 5	1	10 meter	55 meter

Tabel 4.1: overzicht relevante bedrijvigheid in de omgeving van het projectgebied

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de indicatieve richtafstanden van de kantoren in de omgeving niet tot het projectgebied reiken. Derhalve leidt het aspect bedrijven en milieuzonering niet tot belemmeringen. Ter plaatse kan een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd worden.

4.3 Geluid

Behalve langs 30 km/uur-wegen en woonerven bevindt zich overeenkomstig artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de grenswaarden van de Wgh wordt voldaan. Het voorliggende projectgebied is gelegen in de onderzoekszone van de route Haagweg/Laan van Hoornwijk, de route Haagweg (parallelweg)/Huis te Hoornkade, de route Jan Thijssenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord en de route Eikenlaan/Acaciaaan. Een akoestisch

onderzoek naar wegverkeerslawaaï is derhalve benodigd. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek¹, dat als bijlage 1 bij de ruimtelijke onderbouwing is gevoegd, is tevens rekening gehouden met het aanwezige tramverkeer op de voornoemde routes. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is ook rekening gehouden met het verkeer op 30 km-wegen. In dit verband is het verkeer op de ten noordwesten van het plan gelegen Nassaukade en de Delftweg aan de overzijde van de Vliet van belang.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het verkeer op de route Eiklaan/Acaciaaan en het verkeer op de beide 30 km-wegen (Nassaukade en Delftweg) niet leidt tot hogere geluidsbelastingen. Het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijck, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord veroorzaakt op (een deel van) de nieuwe woningen wel een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Verder blijkt uit het onderzoek dat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB in deze stedelijke situatie niet wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt respectievelijk maximaal 62 dB, 60 dB en 53 dB. De hoogste geluidsbelastingen zijn aan de orde aan de zijde van de Haagweg en in mindere mate aan de waterzijde.

In het akoestisch onderzoek is de mogelijkheid en doelmatigheid van geluidsreducerende maatregelen beschouwd. Hieruit blijkt dat - omdat de voorkeursgrenswaarde door meerdere wegen wordt overschreden - het treffen van verdere bron- en of overdrachtsmaatregelen niet akoestisch doelmatig is. Omdat de geluidsbelasting door het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijck, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moet in het kader van de ruimtelijke procedure een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Voorafgaand aan het vaststellen van de hogere waarde dient het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarde ter inzage te worden gelegd.

4.4 Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet milieubeheer dienen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen getoetst te worden aan de Wet luchtkwaliteit. Een ruimtelijke ontwikkeling mag volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsbeleid Luchtkwaliteit (NSL);
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

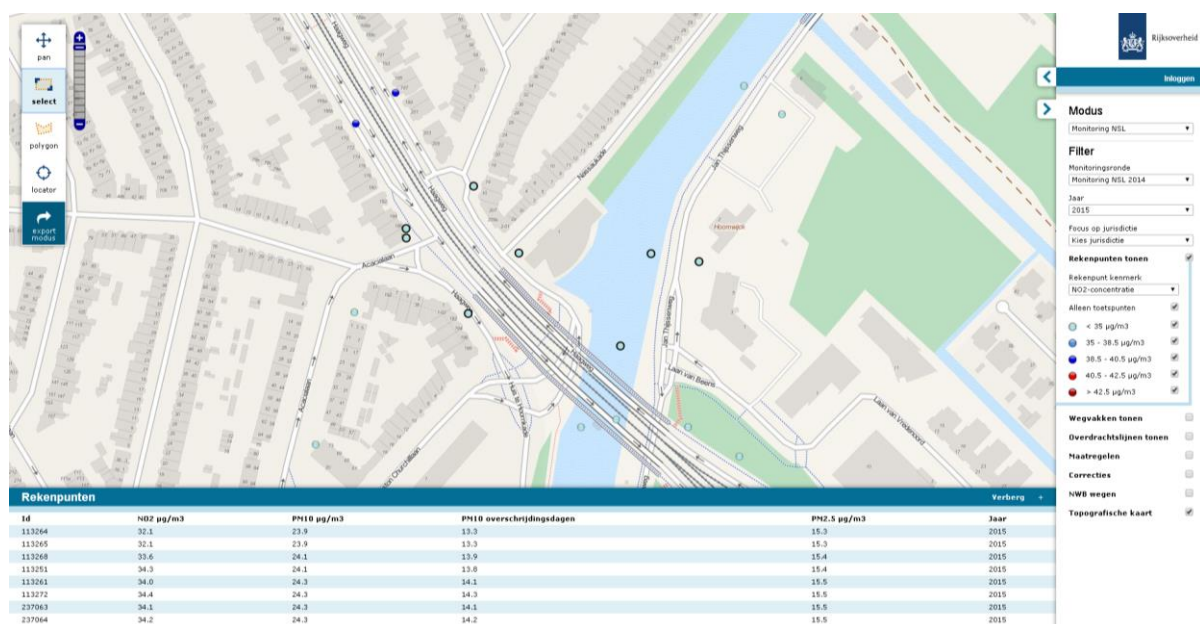
Een project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂, PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De voorliggende ontwikkeling van 25 woningen in dit plan valt ook binnen de NIBM-regeling zodat onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit niet noodzakelijk is.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In de volgende afbeelding zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} langs de Haagweg en Jan Thijsenweg weergegeven voor het peiljaar 2015.

Uit afbeelding 4.1 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

¹ Akoestisch onderzoek Nassaukade 1, KuiperCompagnons, d.d. 24 augustus 2015.



Afbeelding 4.1: overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, waaronder de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is op basis van de risicokaart onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn. Uit deze analyse blijkt dat er in de directe omgeving van het projectgebied geen risicobronnen zijn gesitueerd. Derhalve leidt het aspect 'externe veiligheid' niet tot belemmeringen. In het kader van het wettelijk vooroverleg wordt de ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH).

4.6 Bodemgeschiktheid

De Wet bodembescherming verlangt inzicht in de bodemkwaliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De bodemkwaliteit ter plaats van het voorliggende projectgebied is in 2002 reeds onderzocht². In overleg met de gemeente is daarom besloten dat kan worden volstaan met een actualiserend bodemonderzoek, bestaande uit een aanvullend historisch onderzoek en een herbemonstering van het grondwater. Het actualiserende bodemonderzoek³ heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor het ontstaan van nieuwe bodemverontreiniging sinds 2002. De resultaten van het verkennend bodemonderzoek uit 2002 kunnen nog steeds als representatief worden beschouwd voor de locatie. De in 2002 vastgestelde en in 2015 geactualiseerde bodemkwaliteit legt geen beperkingen op aan de voorgenomen transformatie van het kantoorpand tot appartementencomplex. Voor de volledigheid is het actualiserend bodemonderzoek als bijlage 2 bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

4.7 Flora en fauna

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een quickscan naar de aanwezige flora en fauna⁴ uitgevoerd. De belangrijkste resultaten zijn hieronder beknopt weergegeven. De volledige rapportage is als bijlage 3 bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Soortenbescherming

In de quickscan is op basis van verspreidingsgegevens vastgesteld dat de omgeving van het projectgebied in beperkte mate beschermde soorten voorkomen. Het gaat in het bijzonder om algemene beschermde broedvogels, beschermde vaatplanten, de alpenwatersalamander, beschermde vissoorten, (licht) beschermde zoogdieren en vleermuizen. Voor deze beschermde soorten is in het projectgebied geen geschikt habitat aanwezig, met uitzondering van vleermuizen.

² Terrein aan de Nassaukade 1 te Rijswijk ZH Kantoorgebouw Hoornbrug Verkennend bodemonderzoek' (kenmerk tw.rwk.02023.r01 versie 1 d.d. 25 april 2002)

³ Nassaukade 1 te Rijswijk (ZH) – Actualiserend bodemonderzoek, Hofstede milieuvdies, kenmerk: dmw.rwk.15290.b01, d.d. 25 juni 2015

⁴ Quickscan ecologie Nassaukade 1 te Rijswijk, Adviesbureau E.C.O. Logisch, projectcode DMNA1501, d.d. 15 mei 2015

Uit de quickscan blijkt namelijk dat het gebouw geschikt is als verblijfplaats voor vleermuizen. Het gaat daarbij om spouwmuren, open stootvoegen en isolatieroosters die het gebouw toegankelijk maken voor vleermuizen. De ruimtelijke ingreep heeft echter geen gevolgen voor de vleermuizen omdat de gevel die vervangen dient te worden niet geschikt is als verblijfplaats. Ook voor de andere soortgroepen heeft de ingreep geen negatieve gevolgen. Aanvullend onderzoek en ontheffing van de Flora- en faunawet zijn hier beide niet noodzakelijk. Wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd in de actieve periode van vleermuizen (maart – november), is het aan te bevelen de nachtelijke verlichting van het projectgebied tot een minimum te beperken. Lichtverstoring kan namelijk tot gevolg hebben dat vleermuizen het gebouw verlaten.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van de EHS. Verplichtingen zijn dan ook niet aan de orde. Het plangebied is evenmin onderdeel van een gebied dat onder de Natuurbeschermingswet (Nbw) valt. Ook in de directe omgeving zijn dergelijke gebieden niet aanwezig. Externe werking op verder weg gelegen Natura2000-gebieden kan worden uitgesloten. Het aspect flora en fauna leidt derhalve niet tot belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.8 Overige belemmeringen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het projectgebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke. In de directe nabijheid van het projectgebied zijn geen relevante kabels of leidingen aanwezig. Ook zijn er geen beschermingszones opgenomen.

5. Water

5.1 Beleidskader

Hoogheemraadschap van Delfland

Delfland investeert de komende jaren in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. De ontwikkelingen in de waterwereld volgen elkaar in hoog tempo op en vragen om het maken van keuzes. Klimaatverandering, zeespiegelstijging, verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Het hoogheemraadschap hanteert in nieuw te ontwikkelen stedelijke gebieden het standstill-beginsel, waarbij getoetst wordt aan de provinciale normen voor wateroverlast.

Waterbeheerplan 2010-2015 'Keuzes maken en kansen benutten'

In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het Hoogheemraadschap van Delfland de strategische keuzes, de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. De complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen dwingen tot het stellen van prioriteiten. Het Hoogheemraadschap van Delfland gaat het beheer en onderhoud van het watersysteem optimaliseren en zal daarbij flink investeren in waterkwaliteit, waterkeringen en het voorkomen van wateroverlast en watertekort. Voor de zuiveringstechnische infrastructuur ligt de nadruk op beheren, onderhouden en optimaliseren.

Ten slotte is in 2012 de nieuwe Handreiking Watertoets vastgesteld. De nieuwe handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor ruimtelijke planvorming. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

5.2 Watertoets

Huidige situatie

Bodem en grondwater

Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit lichte kleigrond. Er is sprake van grondwatertrap III. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand op minder dan 0,4 m beneden maaiveld ligt en dat de gemiddelde laagste grondwaterstand varieert tussen 0,8 en 1,2 m beneden maaiveld. De maaiveldhoogte ter plaatse bedraagt circa NAP 0,5 m.

Waterkwantiteit

In de provinciale Waterverordening zijn per type landgebruik normen vastgelegd betreffende de beschermingsniveaus voor inundatie vanuit het oppervlaktewater. In onderstaand overzicht zijn deze normen weergegeven.

Landgebruik	Beschermingsniveaus	Maaiveldcriterium
Stedelijk gebied	1 x per 100 jaar	0 % laagste maaiveld
Overig stedelijk gebied*	1 x per 100 jaar	1 % laagste maaiveld
Glastuinbouw	1 x per 50 jaar	1 % laagste maaiveld
Hoogwaardige land- en tuinbouw	1 x per 50 jaar	1 % laagste maaiveld
Akkerbouw	1 x per 25 jaar	1 % laagste maaiveld
Volkstuinen	1 x per 25 jaar	1 % laagste maaiveld
Grasland	1 x per 10 jaar	5 % laagste maaiveld
Natuur	1 x per 10 jaar	5 % laagste maaiveld

*Overige gebied is in ieder geval openbaar groen en sportvelden en eventueel volkstuinen

In het plangebied zijn geen watergangen of andere oppervlaktewateren aanwezig (zie afbeelding 4.4), wel is het bestaande gebouw gedeeltelijk in de Vliet gepositioneerd. De Vliet is aangemerkt als een primaire watergang.



Afbeelding 5.1: uitsnede Legger Wateren Hoogheemraadschap van Delfland.

Waterkwaliteit

In het plangebied zijn geen KRW-waterlichamen aanwezig. Wel is de Vliet, direct ten oosten van het plangebied, aangewezen als KRW-waterlichaam.

Veiligheid en waterkeringen

Het oostelijke dijklichaam langs de Vliet, ten oosten van het plangebied, is aangeduid als regionale waterkering. De kern- en beschermingszone van deze waterkering reiken niet tot het voorliggende projectgebied (zie afbeelding 5.2).



Afbeelding 5.2: uitsnede Legger Regionale waterkeringen Hoogheemraadschap van Delfland.

Afvalwaterketen en riolering

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat de waterhuishouding kan worden verbeterd door het afkoppelen van schoon verhard oppervlak. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dit betekent ook dat toename van het verharde oppervlak en/of dempingen binnen het gebied moeten worden gecompenseerd. Ook combinaties met andere functies zoals groen en recreatie liggen voor de hand. Door de aanleg van natuurvriendelijke en ecologische oevers wordt bijvoorbeeld meer waterberging gerealiseerd. Daarnaast is het van belang om bij eventuele ontwikkeling diffuse verontreinigingen te voorkomen door het gebruik van duurzame, niet-uitlogbare materialen (geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen), zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Bij het ontwerp van de rioolstelsels van de woonwijken en bedrijfsterreinen wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel. Waar nodig wordt een verbeterd gescheiden stelsel toegepast. Bij het ontwerp van de woonwijken en bedrijfsterreinen wordt het verhard oppervlak zoveel mogelijk beperkt.

Toekomstige situatie

Waterkwantiteit

De initiatiefnemer is voornemens het bestaande pand aan de Nassaukade 1 te transformeren tot woningen. Omdat het projectgebied in de huidige situatie geheel verhard is en deze situatie in de toekomst gehandhaafd wordt, is watercompensatie niet benodigd.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het afstromend hemelwater van het plangebied zal in beperkte mate van invloed zijn op de oppervlaktewaterkwaliteit. In het projectgebied vinden geen activiteiten plaats die schadelijk kunnen zijn voor de oppervlaktewaterkwaliteit en het afstromend water van schone dakverhardingen zal naar verwachting een positief effect op de oppervlaktewaterkwaliteit hebben.

Veiligheid en waterkeringen

Het projectgebied ligt buiten de kern- en beschermingszone van de regionale waterkering. Derhalve gelden er vanuit de waterveiligheid geen belemmeringen voor het voorliggende bouwplan.

Afvalwaterketen en riolering

Het huishoudelijk afvalwater en het hemelwater dient tot de perceelsgrens gescheiden te worden afgevoerd. Het projectgebied is reeds aangesloten op een bestaande (verbeterd) gescheiden rioleringsstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de AWZI Harnaschpolder. Voorzover bekend zijn er geen problemen met de capaciteit van het riool.

Conclusie

Deze waterparagraaf wordt conform het gestelde in artikel 3.1.1 van het Bro aan het Hoogheemraadschap voorgelegd.

6. Archeologie en cultuurhistorie

6.1 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. De gemeentelijke archeologische waarden- en beleidskaart heeft twee niveaus (kaartbladen) op basis van de ouderdom en diepteligging in de bodem. De bewoningsresten uit de Neolithicum, Brons- en IJzertijd liggen in een groot deel van Rijswijk op een diepte van meer dan 1,5-2 meter beneden maaiveld. De bewoningsresten uit de Romeinse tijd en jonger liggen in heel Rijswijk op een diepte vanaf de onderzijde van de bouwvoor. De dikte van de bouwvoor verschilt in Rijswijk echter per gebied.

Op het kaartblad Neolithicum, Brons- en IJzertijd heeft het plangebied de status 'Lage verwachting Neolithicum, Middelhoge Verwachting Brons- en IJzertijd'. Dat betekent dat bij planontwikkelingen die dieper reiken dan 2 m – NAP Bureau Monumentenzorg en Archeologie om advies gevraagd moet worden.

Op het kaartblad Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd heeft het plangebied de status 'Middelhoge verwachting Romeinse tijd en Hoge Verwachting Late Middeleeuwen/Nieuwe Tijd. Het beleid is het betrekken van het gemeentelijk taakveld Archeologie bij de ontwikkeling van plannen. De eisen voor (voor)onderzoek worden per situatie bekeken. Er geldt een vrijstelling voor werkzaamheden tot een diepte van 50 cm beneden maaiveld.

Omdat het beoogde bouwplan betrekking heeft op de transformatie van een bestaand pand en er geen bodemingrepen plaatsvinden, is het uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het projectgebied kan worden vrijgegeven voor verdere ontwikkeling.

6.2 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. In de gemeentelijke Nota Cultureel Erfgoed zijn diverse gebieden / structureren beschreven die vanuit het oogpunt van cultuurhistorie waardevol zijn: de landgoederenzone, de historische dorpskern, de Vlietzone, de historische verkaveling (o.a. de Hoekpolder), de gebieden die tussen 1850-1900 zijn uitgebreid, de gebieden die tussen 1900-1940 zijn uitgebreid, de gebieden die tussen 1945-1960 zijn uitgebreid, historische landwegen en historische waterwegen. Het projectgebied is gelegen binnen de Vlietzone. Omdat de voorliggende ontwikkeling uitsluitend betrekking heeft op de transformatie van een bestaand kantoorpand, leidt de voorliggende ontwikkeling niet tot een aantasting van de cultuurhistorische kwaliteiten van de Vliet. In het plangebied zijn verder geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig. Daarmee gelden er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

7. Mobiliteit

7.1 Verkeer

Om inzicht te bieden in de mate van verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling die met deze ruimtelijke onderbouwing wordt gefaciliteerd, moet de verkeersaantrekkende werking worden bepaald. Daarvoor is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van een gemiddelde weekdag.

Het voorliggende bouwplan voorziet in 25 appartementen (zowel koop als huur). Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor appartementen in sterk stedelijk gebied een verkeersgeneratie van 7,8 motorvoertuigen per woning. Gelet hierop leidt de voorgenomen ontwikkeling tot 218 extra motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Omdat in de bestaande situatie een kantoor aanwezig is, mag de verkeersaantrekkende werking van het huidige kantoorpand van de toekomstige verkeersgeneratie worden afgetrokken. In de huidige

situatie is circa 1.800 m² kantoorruimte aanwezig. Voor een kantoor (zonder baliefunctie) in sterk stedelijk gebied geldt een verkeersgeneratie van 6,2 motorvoertuigen per 100 m². Omgerekend bedraagt de verkeersgeneratie in de huidige situatie 112 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag. Dat betekent dat met de voorgenomen transformatie van het kantoorpand naar woningen de verkeersgeneratie toeneemt met 106 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag.

Verkeer wordt via de parallelweg langs de Haagweg op de hoofdrijbaan afgewikkeld. Omdat het slechts een beperkte toename betreft en de Haagweg voldoende capaciteit heeft om deze beperkte toename op te vangen, leidt de beoogde ontwikkeling niet tot een onacceptabele verkeerstoeiname.

7.2 Parkeren

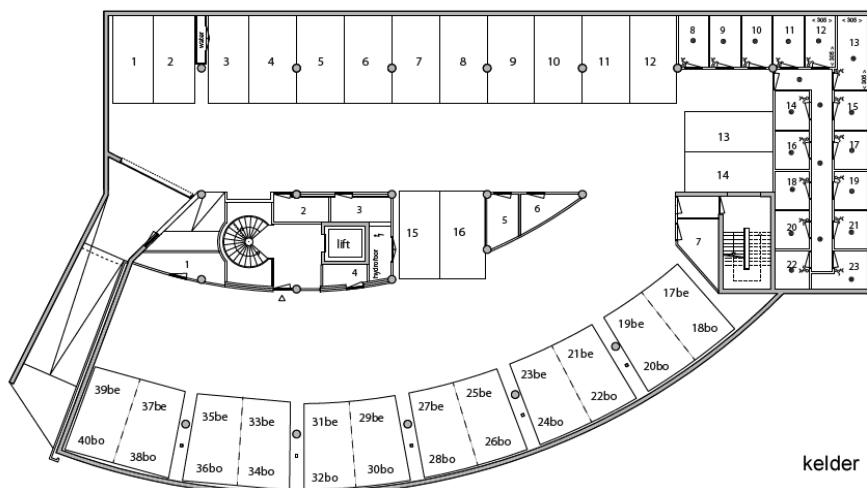
Ter waarborging van voldoende parkeervoorzieningen bij nieuwbouw projecten wordt door de gemeente de parkeerbehoefte vastgesteld aan de hand van de Nota Parkeernormen. Het voorliggende bouwplan voorziet in het volgende programma:

- 3 woningen prijs lager dan € 185.000,- VON (X 1,5) = 4,5, waarvan 0,9 bezoekerspp
- 12 woningen prijs lager dan € 272.000,- VON (X 1,7) = 20,4, waarvan 3,6 bezoekerspp
- 10 woningen prijs hoger dan € 272.000,- VON (X 1,8) = 18,0, waarvan 3,0 bezoekerspp

TOTAAL 42,9 plaatsen

Bovenstaande resulteert in een parkeereis van afgerond 43 parkeerplekken, waarvan 7,5 is afgerond 8 plekken bezoekersparkeerplaatsen.

op de begane grond van het betreffende gebouw krijgen twee nieuwe appartementen elk een parkeerplek op eigen terrein hebben en één appartement heeft 2 private parkeerplekken op eigen terrein. Dit betreft dus 4 private parkeerplaatsen in totaal. Deze laatste twee plaatsen zullen voor bezoekers toegankelijk worden gemaakt. De al aanwezige stallinggarage onder het gebouw biedt in geoptimaliseerde vorm plek aan maximaal 40 parkeerplekken, zoals onderstaande afbeelding laat zien:



Om aan de norm van 8 bezoekersparkeerplaatsen te voldoen zullen van deze 40 plaatsen, er 6 als bezoekersparkeerplaatsen worden ingericht. Dit betekent dat deze parkeerplaatsen, via een belsysteem bij de ingang, direct beschikbaar zijn voor de bezoekers van de betreffende woningen.

In totaal zijn er daarmee aanwezig:

- 2 private parkeerplaatsen op maaiveldniveau, op eigen terrein
- 2 bezoekersparkeerplaatsen op maaiveldniveau, op eigen terrein
- 34 private parkeerplaatsen in de parkeergarage, op eigen terrein.
- 6 bezoekersparkeerplaatsen in de parkeergarage, op eigen terrein.

Hiermee zijn er in totaal 8 bezoekersparkeerplaatsen en 36 private parkeerplaatsen, dus 44 parkeerplaatsen in totaal, op eigen terrein, aanwezig in het plan. De parkeerbalans is hiermee sluitend.

De bestaande 6 'blauwe zone'-plaatsen die in de bestaande situatie langs de Nassaukade aanwezig zijn, worden dus niet aangewend voor de parkeerbalans in dit plan. Ten behoeve van nieuw te realiseren ondergrondse afvalcontainers wordt wel een herinrichting van het openbaar gebied van de Nassaukade voorgestaan.

8. Uitvoerbaarheid

8.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de transformatie van een voormalig kantoorpand naar woningbouw. Gelet op de huidige overcapaciteit aan kantoorruimte in de gemeente Rijswijk en het gegeven dat de beoogde woonfunctie beter aansluit bij de directe omgeving (rustige woonwijk), wordt verondersteld dat er geen bezwaren bestaan tegen de voorgenomen ontwikkeling. Bovendien heeft het ontwerpbesluit van de aanvraag omgevingsvergunning, tezamen met de daarbij behorende stukken, van 23 oktober 2015 tot en met 3 december 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen (zie ook paragraaf 8.4). Gelet op het voorgaande wordt het voorliggende bouwplan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

8.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Gelet op het voorgaande wordt in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst) gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere het kostenverhaal is verzekerd. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

8.3 Vooroverleg

Het bevoegd gezag dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met diverse betrokken instanties. In dit kader wordt de ruimtelijke onderbouwing voor advies toegezonden aan diverse overleginstanties, waaronder het Hoogheemraadschap van Delfland, de Veiligheidsregio Haaglanden en de provincie Zuid-Holland. De ontvangen overlegreacties worden samengevat en beantwoord en als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

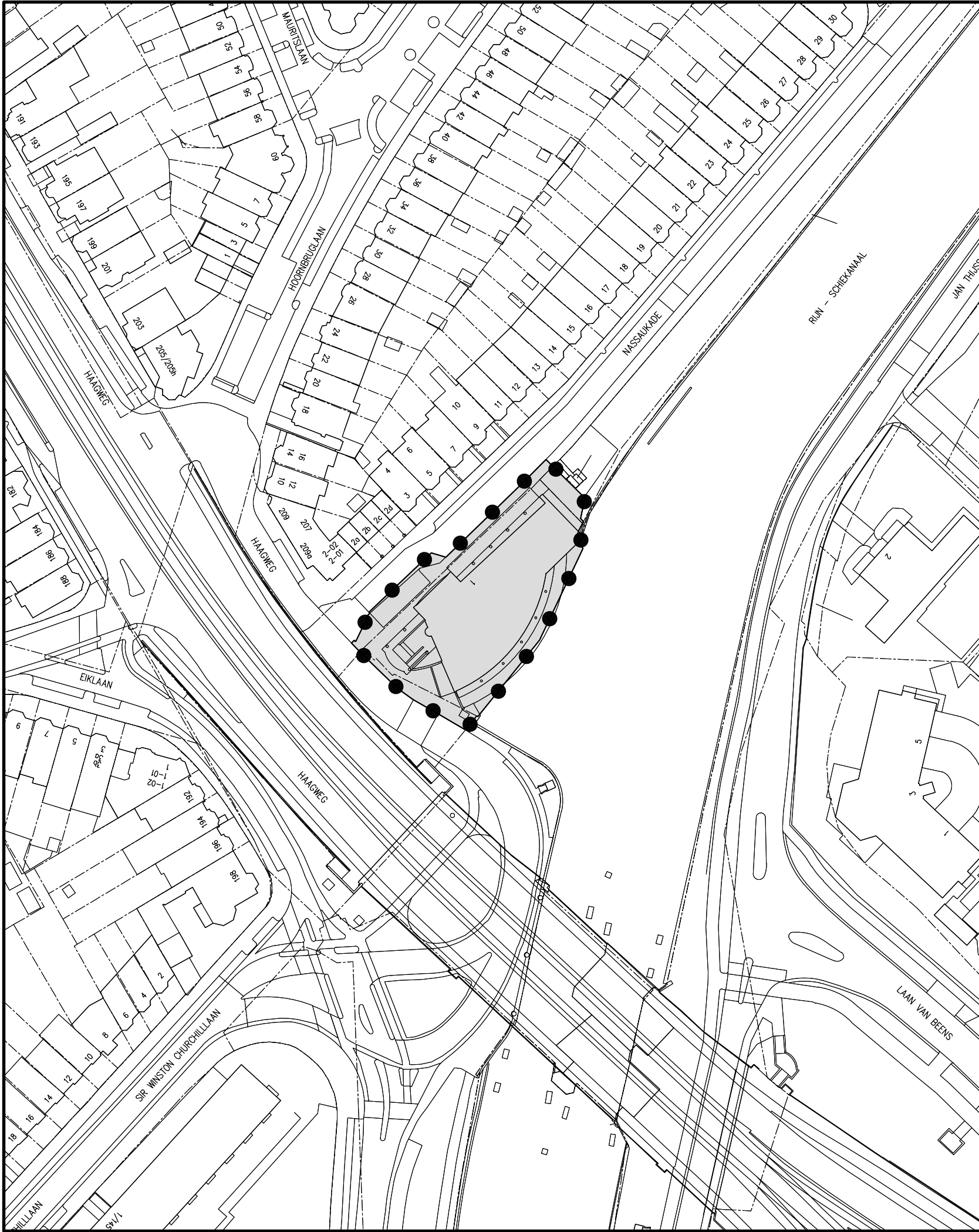
8.4 Zienswijzen

Zoals artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voorschrijven, heeft het ontwerpbesluit van de aanvraag omgevingsvergunning, tezamen met de daarbij behorende stukken, van 23 oktober 2015 tot en met 3 december 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de inzageperiode zijn vijf zienswijzen tegen het ontwerpbesluit van de aanvraag omgevingsvergunning ontvangen. Tevens is één zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit hogere waarden. De voorgenoemde zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een separaat document, dat als bijlage 4 bij de ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

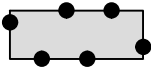
Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing op enkele punten aangevuld. Na de zienswijzenprocedure wordt de omgevingsvergunning afgegeven. Tegen het besluit tot vaststelling staat voor belanghebbenden direct beroep open bij de rechtbank.

9. **Besluitvlak**

Zie volgende pagina.



Besluitgebied



Besluitgebied

DEFINITIEF

OVERLEG

TERINZAGELEGGING
ONTWERP

VASTSTELLING

GEWIJZIGD

DATUM PLOT 16-12-2015
USER Wout

Gemeente Rijswijk

Ruimtelijke Onderbouwing

Nassaukade 1

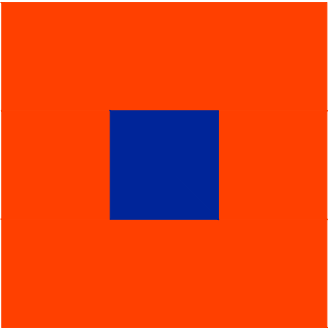
IDN	NL.IMRO.0603.OVnassaukade1-VA02		
WERKNR.	799.001.02	FORMAAT	A3
SCHAAL	1:1000	PROJECTMAP	J:\799\001\02\3 Projectresultaat\verbeelding
DATUM	24 mei 2016	BESTAND	RO-PB-79900102-VB-VST1.dwg
GETEKEND	whl	BLAD	.



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99
Fax: 010 404 56 69
E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl



BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Bijlage 1:

Akoestisch onderzoek Nassaukade 1, KuiperCompagnons, d.d. 24
augustus 2015

 Akoestisch onderzoek

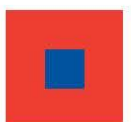
 Nassaukade 1

24 augustus 2015



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



Projectgegevens

Akoestisch onderzoek 'Nassaukade 1'

Opdrachtgever De Maese Woningen BV
Contactpersoon De heer J. Dekker

Werknummer 799.001.10

Datum 24 augustus 2015

Adviseur



KuiperCompagnons

Projectverantwoordelijke: ir. J. Hardlooper

Behandeld door: ing. J. Kraaijeveld

Telefoonnummer: 06-11 64 16 42

File: j:\799\001\10\3 projectresultaat\doc\akoestisch onderzoek nassaukade 1 rijswijk_24 augustus 2015.docx

Inhoudsopgave

blz.

1.	Inleiding.....	1
2.	Wettelijk kader	2
2.1.	Wegverkeerslawaa.....	2
2.2.	Bouwbesluit 2012.....	3
3.	Uitgangspunten geluidberekeningen.....	4
3.1.	Wegverkeersgegevens	4
3.2.	Berekeningsmethode	5
4.	Berekeningsresultaten	7
4.1.	Resultatenbeschrijving	7
4.2.	Maatregelenbeschrijving	9
4.3.	Hogere grenswaarde	9
5.	Conclusies	11

Inhoudsopgave bijlagen

Bijlage 1	Wegverkeersgegevens
Bijlage 2	Rekenmodel weg- en railverkeerslawaa
Bijlage 3	Berekeningsresultaten Haagweg / Laan van Hoornwijck
Bijlage 4	Berekeningsresultaten Haagweg / Huis te Hoornkade
Bijlage 5	Berekeningsresultaten Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord
Bijlage 6	Berekeningsresultaten Eiklaan/Acacialaan
Bijlage 7	Berekeningsresultaten Nassaukade/Delftweg (30 km/h-wegen)
Bijlage 8	Berekeningsresultaten cumulatieve geluidsbelasting
Bijlage 9	Uitdraai geluidsbronnen wegen en trambanen
Bijlage 10	Uitdraai rekenresultaten

1. Inleiding

De Maese Woningen BV heeft het voornemen het kantoorgebouw aan de Nassaukade 1 te transformeren naar woningen. Het wijzigen van de kantoorbestemming naar een woonbestemming impliceert de uitvoering van een akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidshinder (Wgh). Dit onderzoek wordt uitgevoerd gekoppeld aan een uitgebreide Wabo-procedure.

De locatie is gelegen binnen de in de Wgh vastgelegde onderzoekszone van de route Haagweg/Laan van Hoornwijck (inclusief trambaan), de route Haagweg (parallelweg)/Huis te Hoornkade, de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord en de route Eiklaan/Acaciaaan.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt ook rekening gehouden met het verkeer op 30 km-wegen. In dit verband is het verkeer op de ten noordwesten van het plan gelegen Nassaukade en de Delftweg aan de overzijde van de Zuidvliet van belang.

Omdat de nieuwe woningen niet zijn geprojecteerd binnen de geluidszone van een industrieterrein (zoals DSM) is geen onderzoek uitgevoerd naar industrielawaai.

Het bouwplan op deze locatie voorziet in de bouw van 25 woningen. Dit betreft 24 woningen die binnen de bestaande bouwmassa worden gebouwd en één extra penthouse op de vierde verdieping van het gebouw.

Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport bestaat uit vijf hoofdstukken, waarvan hoofdstuk 1 deze inleiding is. In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van de gebruikte gegevens en berekeningsmethode opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de berekeningsresultaten beschreven waarna het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 5 waarin de conclusies van het onderzoek zijn beschreven.

2. Wettelijk kader

2.1. Wegverkeerslawaaï

Onderzoekszone

Langs wegen bevindt zich overeenkomstig artikel 74 Wgh aan weerszijden een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de grenswaarden van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De nieuwe woningen in dit bestemmingsplan worden binnen de bebouwde kom gebouwd. Omdat de beschouwde wegen ook binnen de kom zijn gelegen is sprake van een stedelijke situatie.

De Haagweg heeft na wijziging van de Hoornbrug en de aantakken delen van de Haagweg een onderzoekszone van 200 m (2x1 rijstrook, stedelijk gebied). Ook de Laan van Hoornwijck, de Huis te Hoornkade, de route Jan Thijsenweg/Laan van Vredenoord en de route Eiklaan/Acaciaaan hebben een onderzoekszone van 200 m (2x1 rijstrook, stedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Ter hoogte van het plan is de Nassaukade bestemd als 30 km/h-weg. Ook de mogelijke geluidshinder van het verkeer op deze weg is in dit onderzoek betrokken op grond van een goede ruimtelijke ordening. Gezien de intensiteit van de Delftweg (30 km/h) aan de overzijde van de Zuidvliet is deze weg ook in het onderzoek opgenomen.

De tramlijn in de route Haagweg/Laan van Hoornwijck is binnen het profiel van deze weg gelegen. Dit betekent dat de geluidsbelasting door het wegverkeer inclusief het tramverkeer wordt getoetst aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaaï.

Normstelling

De voorkeursgrenswaarde voor nieuwe woningen is vastgelegd in de Wgh. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rijswijk bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. De gemeente Rijswijk heeft geen vastgesteld geluidbeleid met betrekking tot hogere grenswaarden. De toetsing op dit aspect is daarom achterwege gelaten.

In tabel 1 is aangegeven wat de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor nieuwe woningen.

Tabel 1: Grenswaarden wegverkeerslawaaï.

Functie	Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Nieuwe woningen	Stedelijk	48 dB (artikel 82 Wgh)	63 dB (art. 83 lid 2 Wgh)

Reductie geluidbelastingen wegverkeerslawaaï

Op grond van de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst afneemt, mogen de berekende geluidsbelastingen op de gevels worden gereduceerd. Vanaf 1 juli 2012 moet worden gerekend met het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012).

Omdat de rijsnelheid op de beschouwde wegen lager is dan 70 km/h is bij de berekening van de geluidsbelasting voor het wegverkeer een reductie toegepast van 5 dB. Overeenkomstig de toelichting op eveneens artikel 3.3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is ook op het tramverkeer de reductie van 5 dB toegepast.

2.2. Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 zijn de eisen voor de karakteristieke geluidwering vastgelegd. Voor nieuwe woonfuncties bij verbouw geldt het rechtens verkregen niveau als te leveren prestatie. Het Rechtens verkregen Niveau is het aanwezige kwaliteitsniveau, voor zover dit het gevolg is van regelgeving. Het Rechtens verkregen Niveau wordt in deze situatie bepaald door de eisen die zijn gesteld bij de bouwvergunning voor het kantoorgebouw. Voor dit kantoorgebouw is de bouwvergunning verleend in 1990. Op dat moment was de Bouwverordening van kracht, de voorloper van het huidige bouwbesluit. Eventuele eisen met betrekking tot de geluidwering zijn vastgelegd in de bouwvergunning.

In het geval bij de bouwvergunning in 1990 geen eisen zijn vastgelegd voor de geluidwering dient bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen van de nieuwe woningen in dit plan te worden getoetst aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 voor bestaande woningen. Omdat voor bestaande woningen in het Bouwbesluit 2012 geen eisen zijn gesteld geldt er ook geen eis voor de geluidwering voor deze nieuwe woningen. Het kwaliteitsniveau wordt in dit geval overgelaten aan de markt.

3. Uitgangspunten geluidberekeningen

Hierna worden de uitgangspunten voor de berekeningen van het wegverkeerslawaaï beschreven. Het gaat om de gehanteerde gegevens en de gebruikte berekeningsmethode.

3.1. Wegverkeersgegevens

Lokale wegen

De voor dit onderzoek gehanteerde verkeer- en tramverkeersgegevens zijn afkomstig van de gemeente Rijswijk. Aangeleverd zijn de verkeersgegevens voor het prognosejaar 2030. Een afbeelding met deze gegevens is opgenomen in bijlage 1 van dit rapport.

Voor de verdeling van het verkeer in de dag-, avond- en nachtperiode alsmede de verdeling van het verkeer in de onderscheiden voertuigcategorieën is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de regio Haaglanden. Een uitdraai van deze gegevens is eveneens in bijlage 1 opgenomen.

De gegevens met betrekking tot het gehanteerde wegdektype en de wettelijk toegestane rijsnelheid is gebaseerd op de website maps.google.nl. Voor het wegdek op de Haagweg wordt, op grond van informatie van de gemeente Rijswijk, een stil wegdek aangelegd. Het betreft het noordwestelijke deel van de Haagweg ten noorden van de brug. Op de zuidbaan vanaf huisnummer 188 en op de noodbaan vanaf huisnummer 209. Verder blijkt uit de informatie van de gemeente dat op de Hoornbrug geen stil asfalt wordt toegepast. Deze gegevens van de gemeente Rijswijk zijn ook in bijlage 1 opgenomen.

Trambaan

Het gebruik van de trambaan is gebaseerd op de actuele dienstregeling zoals deze zijn vermeld in het akoestisch onderzoek dat recent is uitgevoerd voor de reconstructie van de Hoornbrug en de aansluitende wegdelen. Het betreft het akoestisch onderzoek 'Nieuwe Hoornbrug in Laan van Hoornwijck te Rijswijk; Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï' van 31 juli 2013. In de hierna opgenomen tabel zijn de gebruikte aantallen trampassages per richting weergegeven.

Tabel 1 : Tramintensiteiten lijn 1 en 15.

Weg	Lijn	Daguur	Avonduur	Nachtuur
Haagweg	1 en 15	10,6	8,4	2,5
Laan van Hoornwijck	1	5,3	4,0	1,8
Laan van Hoornwijck	15	5,6	4,0	1,5

Zoals eerder beschreven wordt het tramverkeer getoetst aan de normen voor wegverkeer en berekend als railverkeerslawaaï. Een uitgebreide beschrijving van deze werkwijze is gegeven in de handleiding van de Omgevingsdienst Haaglanden 'Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer Omgevingsdienst Haaglanden; Handleiding voor de gemeenten in Haaglanden' van 20 januari 2015.

Er is in dit onderzoek geanticipeerd op de komst van de Avenio. Op grond van de hiervoor genoemde handleiding bestaat in 2017 60% van het tramverkeer uit de Avenio. Rekening houdend met de planperiode tot 2025 wordt verwacht dat alle trams zijn vervangen door dit type. In dit onderzoek is om deze reden uitgegaan van de spoorvoertuigcategorie 10 (Lightrailmaterieel zoals de Regio Citadis). Op grond van aanvullende informatie van de Omgevingsdienst Haaglanden bestaat elke tram uit drie bakken. De intensiteit die in het rekenmodel is ingevoerd bedraagt dus de in tabel 1 vermelde intensiteiten keer een factor drie.

Ook ten aanzien van de overige uitgangspunten voor de berekening van het tramverkeer zijn de gegevens ontleend aan deze handleiding. Voor de rijsnelheid van het tramverkeer is uitgegaan van 40 km/u. De stopfractie voor zowel de doorgaande als stoppende trams is 1. Het type bovenbouw voor de trambaan in asfalt is een baan met ingegoten spoorstaaf ($b=8$). Voor het overige deel van de trambaan is uitgegaan van een baan in ballastbed met de zogenoemde bovenbouw baan op betonnen mono- of duoblokdwarssliggers ($b=1$).

Voor het type railonderbreking is uitgegaan van een voegloze spoorstaaf (doorgelast) met of zonder voegloze wissels en kruisingen ($m=1$). De lengte van de wissels zijn verwaarloosbaar.

3.2. Berekeningsmethode

Voor het bepalen van de geluidsbelasting door het verkeer is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 overeenkomstig het RMG 2012. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu, versie 2.62. De ontwikkelde rekenmodellen zijn weergegeven in bijlage 2 'Rekenmodel weg- en railverkeerslawaaï'. In het rekenmodel zijn de volgende elementen ingevoerd:

- rijlijnen;
- bodemgebieden (hard/zacht gebieden);
- objecten (gebouwen);
- hoogtelijnen;
- toetspunten.

Rijlijnen

Als uitgangspunt is voor de ligging van de wegen, trambanen uitgegaan van de digitale ondergrond van de gemeente Rijswijk. De nieuwe ligging van de route Haagweg-Laan van Hoornwijk en de op de Hoornbrug aantakende wegen is gebaseerd op de digitale tekeningen van de renovatie van de Hoornbrug en is verkregen van de gemeente Rijswijk.

Bodemgebieden

In het rekenmodel is als uitgangspunt een akoestisch harde bodem gekozen. Alle akoestische zachte gebieden zoals gras en bermen zijn als specifieke bodemgebieden in het rekenmodel ingevoerd. Tevens zijn onder de trambanen, voor zover deze gelegen zijn in een ballastbed absorberende bodemvlakken gemodelleerd.

Objecten

De ligging van de bestaande gebouwen en de hoogte van deze gebouwen zijn gebaseerd op het informatie uit maps.google. De ligging van de nieuwe woningen in het plan zijn gebaseerd op het document van De Maese Woningen 'Informatieplan; Transformatie kantoorpand Nassaukade' van 26 januari 2015.

Hoogtelijnen

Met hoogtelijnen kunnen hoogteverschillen in het rekenmodel worden betrokken. In de directe omgeving van het plan zijn geen significante hoogteverschillen aanwezig met uitzondering van de Hoornbrug en de trambanen. De hoogteligging van de nieuwe Hoornbrug is gemodelleerd met hoogtelijnen en is gebaseerd op de digitale tekeningen (lengteprofielen en plattegronden) van de gemeente Rijswijk.

Toetspunten

In de rekenmodellen zijn toetspunten opgenomen. De beoordelingshoogte ter plaatse van de woningen is 1,5 m tot en met maximaal 13,5 m met een stapgrootte van 3 m.

In verband met de grootte van het rekenmodel is er voor gekozen geen uitdraai van alle items van het rekenmodel op te nemen in de bijlagen van deze rapportage. Indien gewenst kan deze uitdraai in digitale vorm worden aangeleverd of er kan een kopie van het rekenmodel worden aangeleverd. Wel zijn de invoergegevens van de geluidsbronnen (wegen en trambanen) in bijlage 9 van het rapport opgenomen.

4. Berekeningsresultaten

4.1. Resultatenbeschrijving

In deze paragraaf zijn de resultaten van alle bronnen samengevat in een tabel en in het kort beschreven. In bijlage 3 tot en met 7 zijn de resultaten uitgebreider weergegeven.

Tabel 2a : Rekenresultaten Lden [dB] incl. aftrek ex artikel 110g Wgh; bouwplan Nassaukade 1.

Verdieping	Bouw nummer	Geluidsbelasting [dB]					
		Bron 1	Bron 2	Bron 3	Bron 4	Bron 5	Bron 6
Begane grond	1	56	53	48	<48	< 48	< 48
	2	52	<48	50	<48	< 48	< 48
	3	51	<48	50	<48	< 48	< 48
	4	50	<48	<48	<48	< 48	< 48
	5	56	53	<48	<48	< 48	< 48
1 ^e verdieping	6	58	53	49	<48	< 48	< 48
	7	55	<48	51	<48	< 48	< 48
	8	51	<48	52	<48	< 48	< 48
	9	52	<48	52	<48	< 48	< 48
	10	52	<48	<48	<48	< 48	< 48
	11	55	51	<48	<48	< 48	< 48
	12	62	60	<48	<48	< 48	< 48
2 ^e verdieping	13	59	52	50	<48	< 48	< 48
	14	55	<48	52	<48	< 48	< 48
	15	53	<48	53	<48	< 48	< 48
	16	52	<48	<48	<48	< 48	< 48
	17	56	51	<48	<48	< 48	< 48
	18	62	59	<48	<48	< 48	< 48
3 ^e verdieping	19	59	52	50	< 48	< 48	< 48
	20	55	<48	52	< 48	< 48	< 48
	21	54	<48	53	< 48	< 48	< 48
	22	51	<48	<48	< 48	< 48	< 48
	23	58	51	<48	< 48	< 48	< 48
4 ^e verdieping	24	60	53	<48	< 48	< 48	< 48
	25	57	<48	52	< 48	< 48	< 48

Bron 1 : Haagweg/Laan van Hoornwijck (incl. tram)

Bron 2 : Haagweg/Huis te Hoornkade

Bron 3 : Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord

Bron 4 : Eiklaan/Acaciaalaa

Bron 5 : Nassaukade (30 km/h)

Bron 6 : Delftweg (30 km/h)

Conform het format van de Omgevingsdienst Haaglanden zijn in de hierna opgenomen tabel de resultaten eveneens gepresenteerd. De ligging van de beoordelingspunten is aangegeven op de laatste vijf afbeeldingen in bijlage 2.

Tabel 2b : Rekenresultaten Lden [dB] incl. aftrek ex artikel 110g Wgh; bouwplan Nassaukade 1.

Rekenpunten		Gezoneerde wegen				Gedezoneerde wegen
		Bron 1	Bron 2	Bron 3	Bron 4	Bron 5
Bouwnummer 1	1,5 m	56	53	48	20	27
Bouwnummer 2		52	41	50	17	27
Bouwnummer 3		51	30	50	8	28
Bouwnummer 4		50	44	39	34	46
Bouwnummer 5		56	53	35	34	47
Bouwnummer 6	4,5 m	58	53	49	25	29
Bouwnummer 7		55	45	51	23	28
Bouwnummer 8		51	30	52	20	28
Bouwnummer 9		52	46	52	26	47
Bouwnummer 10		52	47	39	37	47
Bouwnummer 11		55	51	36	39	47
Bouwnummer 12		62	60	36	41	47
Bouwnummer 13	7,5 m	59	52	50	26	30
Bouwnummer 14		55	43	52	22	30
Bouwnummer 15		53	44	53	27	46
Bouwnummer 16		52	47	40	38	46
Bouwnummer 17		56	51	37	40	46
Bouwnummer 18		62	59	37	42	46
Bouwnummer 19	10,5 m	59	52	50	26	31
Bouwnummer 20		55	42	52	22	30
Bouwnummer 21		54	32	53	8	31
Bouwnummer 22		51	45	39	38	45
Bouwnummer 23		58	51	39	43	45
Bouwnummer 24	13,5 m	60	53	38	43	44
Bouwnummer 25		57	39	52	36	31

Bron 1 : Haagweg/Laan van Hoornwijck (incl. tram)

Bron 2 : Haagweg/Huis te Hoornkade

Bron 3 : Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord

Bron 4 : Eiklaan/Acaciaaan

Bron 5 : Nassaukade/Delfweg (30 km/h)

Uit de voorgaande tabellen blijkt dat het verkeer op de route Eiklaan/Acaciaaan niet leidt tot een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook het verkeer op de beide 30 km-wegen (Nassaukade en Delfweg) leidt niet tot hogere geluidsbelastingen. Het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijck, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord veroorzaakt op (een deel van) de nieuwe woningen wel een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt respectievelijk maximaal 62 dB, 60 dB en 53 dB. De hoogste geluidsbelasting zijn aan de orde aan de zijde van de Haagweg en in mindere mate aan de waterzijde.

4.2. Maatregelenbeschrijving

Omdat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt moet worden onderzocht of er effectieve maatregelen kunnen worden getroffen die de geluidsbelasting zoveel als mogelijk beperken. In de Wgh dienen maatregelen in de volgorde van bronmaatregelen (beperking verkeer, stil wegdek), overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm) en maatregelen aan de gevel te worden beschouwd.

Bronmaatregelen in de vorm van een beperking van de verkeersintensiteit is in deze situatie niet mogelijk. De route Haagweg/Laan van Hoornwijk is een van de hoofdontsluitingsroutes vanaf de Rijksweg A13 in de richting van Rijswijk/Den Haag.

Het toepassen van een stiller wegdek kan leiden tot een reductie van circa 4 dB per weg. Na toepassing van een stil wegdek resulteert nog steeds een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast treedt op de nieuwe woningen een hogere geluidsbelasting op als gevolg van het verkeer op meerdere wegen. De twee belangrijkste wegen zijn de routes Haagweg/Laan van Hoornwijk (62 dB) en de route Haagweg/Huis te Hoornkade (60 dB). Om een effectieve geluidsreductie te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat het wegdek op beide routes wordt vervangen door een stiller wegdek. Door de afstand van de nieuwe woningen tot de route Haagweg/Laan van Hoornwijk van gemiddeld circa 50 m dient over een afstand van 200 m op beide rijrichtingen het wegdek te worden vervangen.

Het wegdek op de Haagweg/Huis te Hoornkade bestaat uit een klinkerverharding. In het kader van het project reconstructie Hoornbrug wordt in een later stadium besloten of deze weg wordt geasfalteerd. Deze wijziging heeft een geluidsreducerende effect van circa 2 dB voor wat betreft het verkeer op deze route. Cumulatief bezien is deze geluidsreductie lager omdat het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijk de geluidssituatie ter plaatse van de nieuwe woningen mede bepaald. In het kader van de reconstructie van de Haagweg is wel besloten een dunne geluidsreducerende deklaag op de Haagweg aan te brengen. Deze stillere verharding wordt aangebracht ten noordwesten van dit bouwplan. Ter hoogte van dit bouwplan wordt uitgegaan van een normale asfaltverharding (dicht asfalt beton)

Schermen langs de Haagweg hebben een geluidsreducerende werking. Dergelijke voorzieningen ontmoeten echter bezwaren van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Verkeerskundige bezwaren zijn dat er diverse wegen aantakken op de Haagweg waardoor het scherm moet worden onderbroken en daarom de effectiviteit verloren gaat. Stedenbouwkundige overwegingen zijn de aanwezige brug waarop schermen niet zonder meer kunnen worden toegepast.

Daarnaast speelt ook in dit geval een rol dat dergelijke schermen geen effect hebben op de geluidsbelasting op de woningen door het verkeer op andere wegen zoals het verkeer op de route Haagweg/Huis te Hoornkade welke direct grenst aan het adres Nassaukade 1.

Aanwezigheid van gesloten borstwering en privacy schermen leiden tot enkele dB's reductie ten opzichte van de gepresenteerde waarden in dit rapport. Hiermee hebben de buitenruimten een redelijke akoestische kwaliteit.

4.3. Hogere grenswaarde

Omdat de geluidsbelasting door het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijk, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moet in het kader van de ruimtelijke procedure een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt is het niet gewenst en niet doelmatig op of langs de genoemde wegen geluidsreducerende voorzieningen aan te leggen of te plaatsen. Voor het vaststellen van een hogere waarde geldt in deze situatie (uitgebreide omgevingsvergunning) dat het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde gelijktijdig met de ruimtelijke onderbouwing ter inzage moet worden gelegd. Voordat de omgevingsvergunning wordt verleend moeten de hogere waarden door het college van de gemeente Rijswijk zijn vastgesteld.

In de hierna opgenomen tabel zijn de benodigde hogere grenswaarden per bron weergegeven.

Tabel 3 : Vast te stellen hogere grenswaarden bouwplan Nassaukade 1.

Verdieping	Woning-nummer	Geluidsbelasting [dB] (geveloriëntatie)		
		Bron 1	Bron 2	Bron 3
Begane grond	1	56 (ZO)	53 (ZO)	
	2	52 (ZO)		50 (ZO)
	3	51 (ZO)		51 (ZO)
	4	50 (NW)		
	5	56 (NW)	53 (NW)	
1 ^e verdieping	6	58 (ZO)	53 (ZO)	49 (ZO)
	7	55 (ZO)		51 (ZO)
	8	51 (ZO)		52 (ZO)
	9	52 (NW)		52 (ZO)
	10	52 (NW)		
	11	55 (NW)	51 (NW)	
	12	62 (ZW)	60 (ZW)	
2 ^e verdieping	13	59 (ZO)	52 (ZO)	50 (ZO)
	14	55 (ZO)		52 (ZO)
	15	53 (ZO)		53 (ZO)
	16	52 (NW)		
	17	56 (NW)	51 (NW)	
	18	62 (ZW)	59 (ZW)	
3 ^e verdieping	19	59 (ZO)	52 (ZO)	50 (ZO)
	20	55 (ZO)		52 (ZO)
	21	54 (ZO)		53 (ZO)
	22	51 (NW)		
	23	58 (ZW)	51 (NW)	
4 ^e verdieping	24	60 (ZW)	53 (ZW)	
	25	57 (ZW)		52 (ZO)

Bron 1 : Haagweg/Laan van Hoornwijck (incl. tram)

Bron 2 : Haagweg/Huis te Hoornkade

Bron 3 : Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord

5. Conclusies

In het bestaande pand aan de Nassaukade 1 in de gemeente Rijswijk wordt de bouw van 25 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Deze woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de route Haagweg/Laan van Hoornwijck (inclusief trambaan), de route Haagweg (parallelweg)/Huis te Hoornkade, de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord en de route Eiklaan/Acacialaan.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt ook rekening gehouden met het verkeer op 30 km-wegen. In dit verband is het verkeer op de ten noordwesten van het plan gelegen Nassaukade en de Delftweg aan de overzijde van de Zuidvliet van belang.

Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer op de route Eiklaan/Acacialaan en het verkeer op de beide 30 km-wegen (Nassaukade en Delftweg) niet leidt tot hogere geluidsbelastingen.

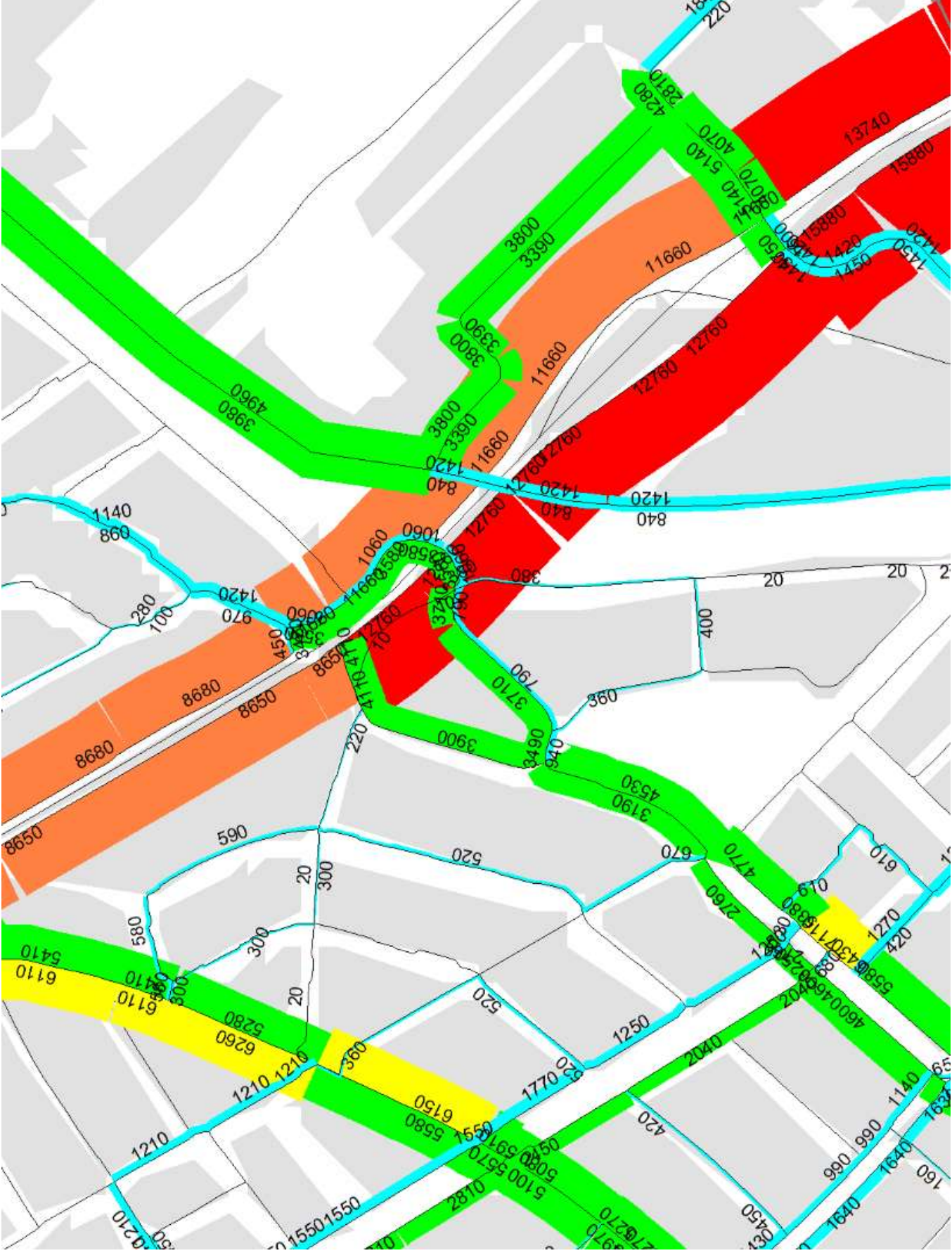
Het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijck, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord veroorzaakt op (een deel van) de nieuwe woningen wel een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Verder blijkt uit het onderzoek dat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB in deze stedelijke situatie niet worden overschreden. De geluidsbelasting bedraagt respectievelijk maximaal 62 dB, 60 dB en 53 dB. De hoogste geluidsbelasting zijn aan de orde aan de zijde van de Haagweg en in mindere mate aan de waterzijde.

In dit onderzoek is een beschouwing gegeven over de mogelijkheid en doelmatigheid van geluidsreducerende maatregelen. Hieruit blijkt dat, omdat de voorkeursgrenswaarde door meerdere wegen wordt overschreden, het treffen van bron- en of overdrachtsmaatregelen niet akoestisch doelmatig is.

Omdat de geluidsbelasting door het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijck, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moet in het kader van de ruimtelijke procedure een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Voor het vaststellen van een hogere waarde dient het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde gelijktijdig met de ruimtelijke onderbouwing ter inzage te worden gelegd.

Bijlagen >>>



Jan Kraaijeveld

Onderwerp: FW: Geluidsonderzoek Hoornbrug
Bijlagen: Definitief rapport nieuwe Hoornbrug.pdf

Van: Menno Velde van de [<mailto:MVDVELDE@rijswijk.nl>]
Verzonden: maandag 17 augustus 2015 10:18
Aan: Jan Kraaijeveld
Onderwerp: Geluidsonderzoek Hoornbrug

Beste meneer Kraaijeveld,

Zoals zojuist afgesproken stuur ik u hierbij het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï naar aanleiding van de voorgenomen vernieuwing van de Hoornbrug.

In antwoord op uw vraag:

- * Op de Haagweg wordt inderdaad stil asfalt toegepast - deklaag (geluidsreducerend DGD type B). Dat is op de zuidbaan tm huisnr 188 en op de noordbaan vanaf huisnr. 209.
- * Uit het akoestisch onderzoek Hoornbrug is af te leiden dat het niet noodzakelijk is om de brug te voorzien van stil asfalt.

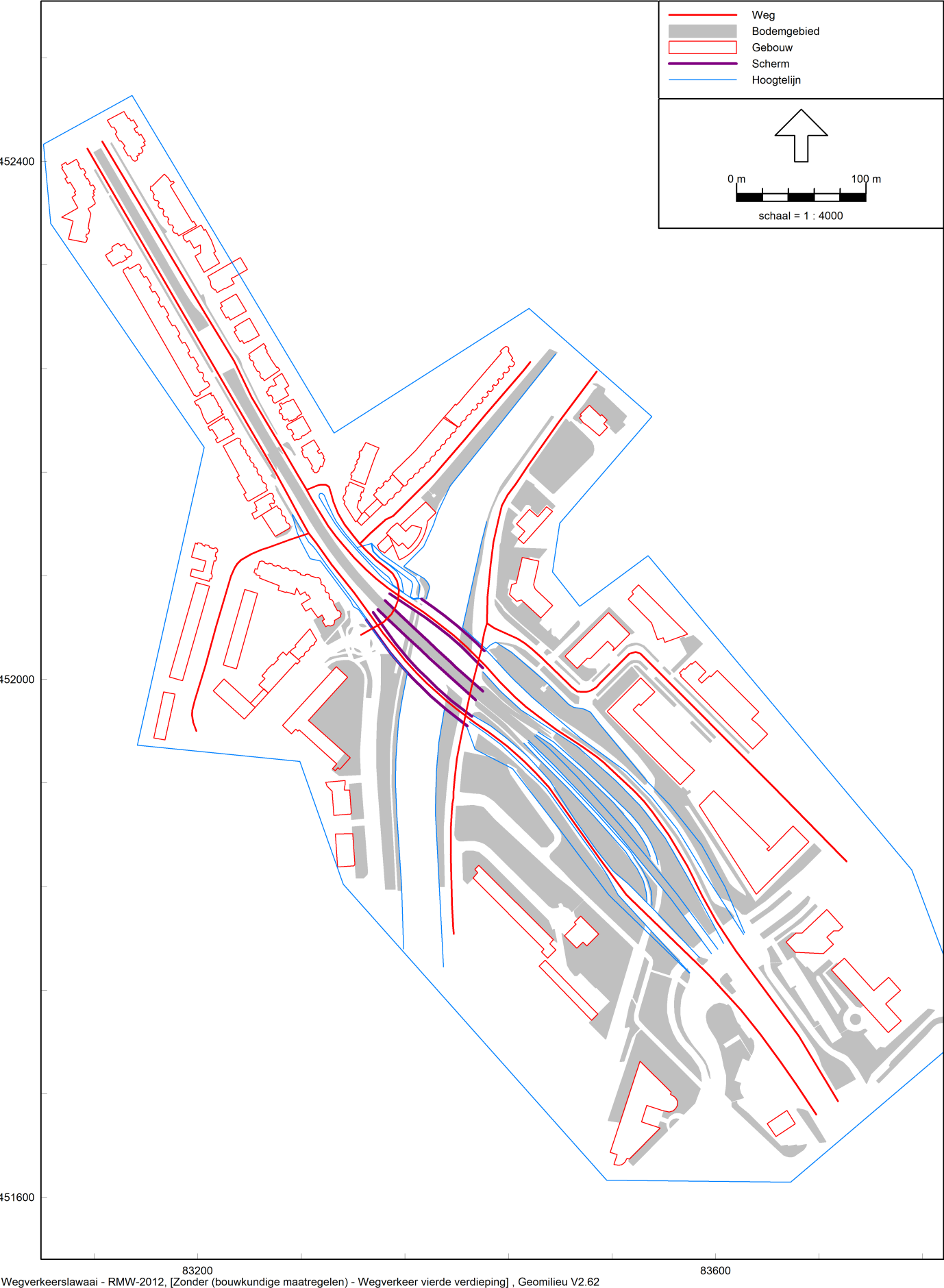
m.v.g.
Menno van de Velde

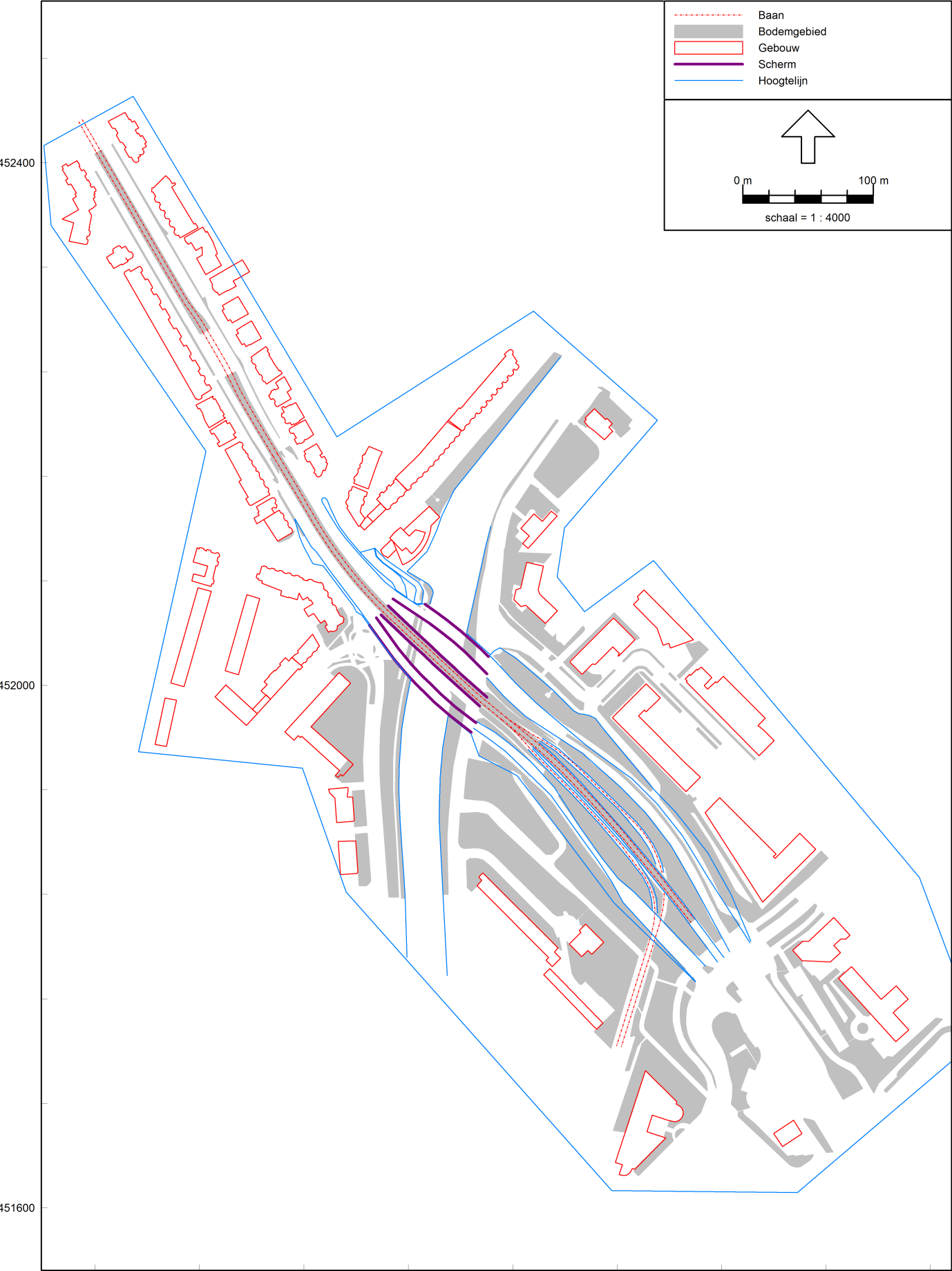
Projectmanager Haagweg | Tram 15 | Hoornbrug
Gemeente Rijswijk | Projectenbureau
Postbus 5305 | 2280 HH Rijswijk ZH
mvdvelde@rijswijk.nl
070 326 1587 / 06 25491762
Werkzaam ma, di, do, vr

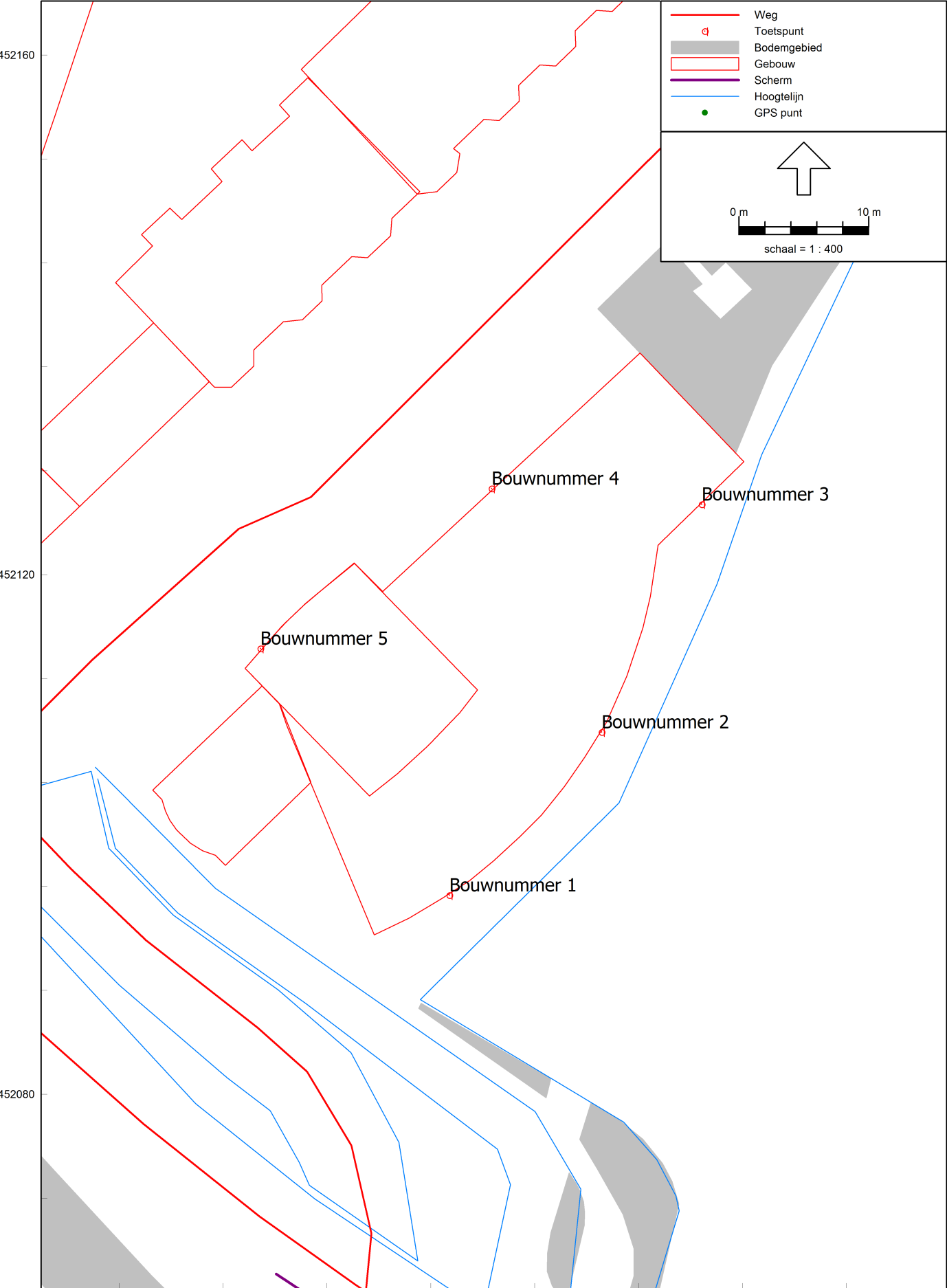
Informatie, producten en diensten van de gemeente Rijswijk zijn te vinden op : www.rijswijk.nl De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Rijswijk vindt u op : www.rijswijk.nl/disclaimer

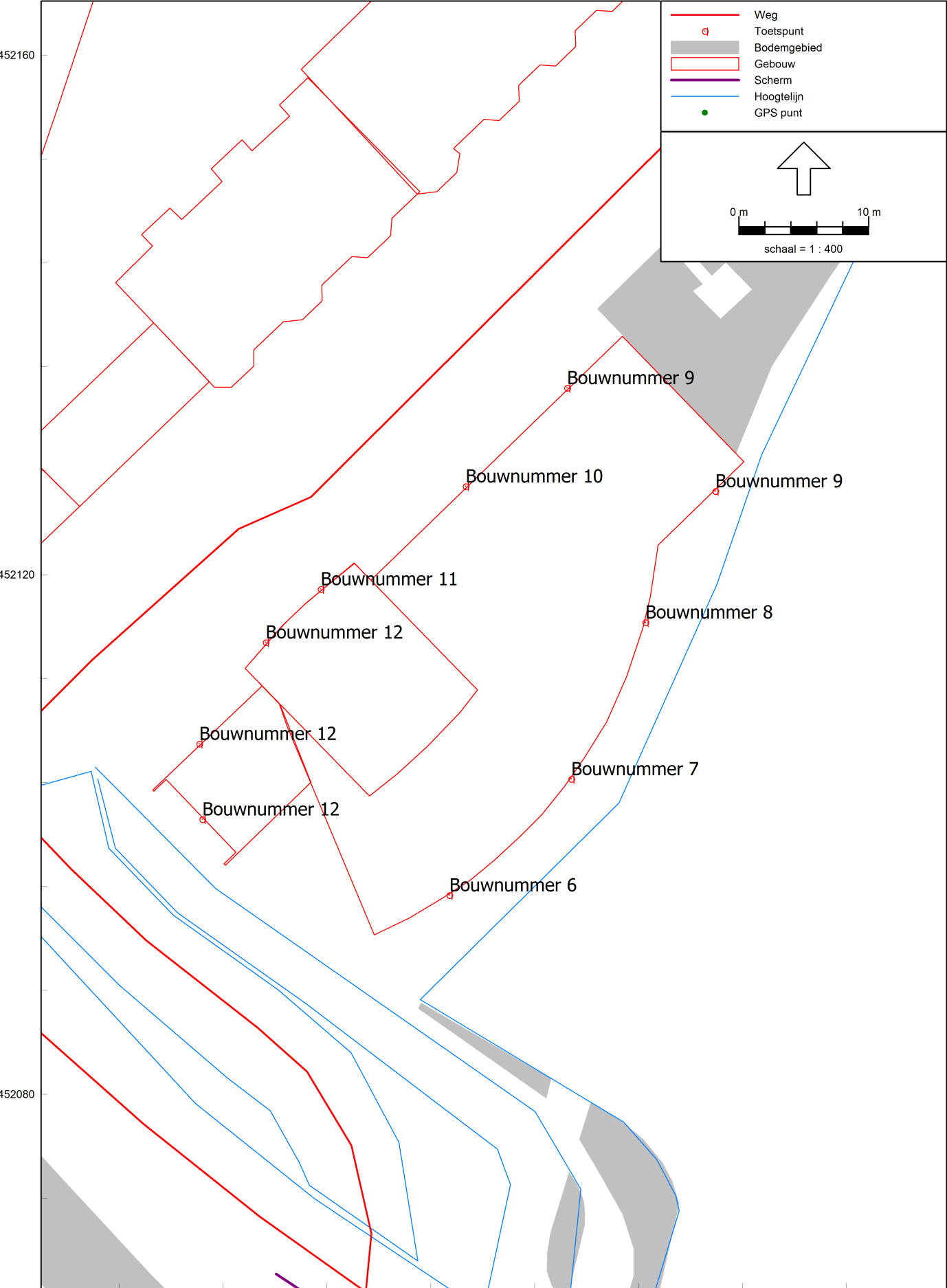
Tabel : Verkeersgegevens akoestisch onderzoek Nassaukade 1.

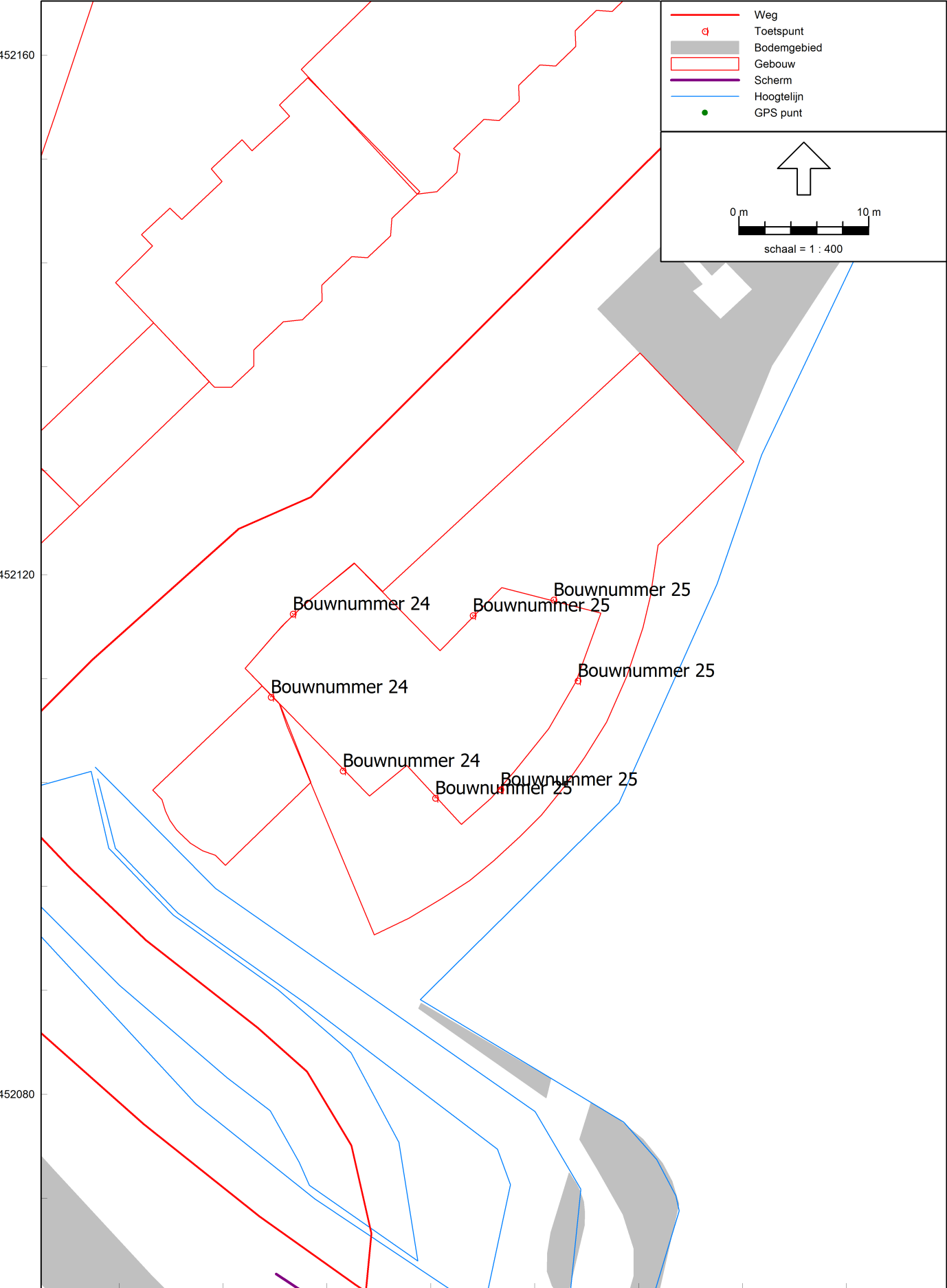
					Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
Weg	Naam	Intensiteit	Snelheid	Wegdek	daguur	licht	middel	zwaar	avonduur	licht	middel	zwaar	nachtuur	licht	middel	zwaar
1a	Haagweg	13	50	Dunne deklagen B	6,70	91,20	7,90	0,90	3,50	91,20	7,90	0,90	0,70	91,20	7,90	0,90
1b	Haagweg	13	50	Dunne deklagen B	6,70	90,30	8,70	1,00	3,50	90,30	8,70	1,00	0,70	90,30	8,70	1,00
1c	Haagweg	13	50	Referentiewegdek	6,70	90,30	8,70	1,00	3,50	90,30	8,70	1,00	0,70	90,30	8,70	1,00
1d	Laan van Hoornwijd	13	50	Dunne deklagen B	6,70	91,20	7,90	0,90	3,50	91,20	7,90	0,90	0,70	91,20	7,90	0,90
1e	Laan van Hoornwijd	13	50	Referentiewegdek	6,70	91,20	7,90	0,90	3,50	91,20	7,90	0,90	0,70	91,20	7,90	0,90
1f	Laan van Hoornwijd	13	50	Referentiewegdek	6,70	90,30	8,70	1,00	3,50	90,30	8,70	1,00	0,70	90,30	8,70	1,00
1g	Laan van Hoornwijd	13	50	Referentiewegdek	6,70	91,20	7,90	0,90	3,50	91,20	7,90	0,90	0,70	91,20	7,90	0,90
1h	Laan van Hoornwijd	13	50	Referentiewegdek	6,70	90,30	8,70	1,00	3,50	90,30	8,70	1,00	0,70	90,30	8,70	1,00
2a	Haagweg	14	50	Elementenverharding	7,00	98,57	1,00	0,43	2,59	98,86	0,80	0,34	0,71	97,30	1,89	0,81
2b	Huis te Hoornkade	14	50	Elementenverharding	7,00	98,67	0,93	0,40	2,59	98,95	0,74	0,32	0,71	97,49	1,75	0,75
3a	Eiklaan	14	50	Referentiewegdek	7,00	97,99	1,60	0,40	2,59	98,40	1,28	0,32	0,71	96,23	3,01	0,75
3b	Acacialaan	14	50	Referentiewegdek	7,00	98,14	1,49	0,37	2,59	98,52	1,19	0,30	0,71	96,49	2,80	0,70
4a	Jan Thijssenweg	14	50	Referentiewegdek	7,00	98,52	1,19	0,30	2,59	98,82	0,94	0,24	0,71	97,20	2,24	0,56
4b	Laan van Beens	14	50	Referentiewegdek	7,00	97,79	1,77	0,44	2,59	98,24	1,41	0,35	0,71	95,86	3,31	0,83
5	Nassaukade	14	30	Elementenverharding	7,00	100,00	0,00	0,00	2,60	100,00	0,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00
6	Delftweg	14	30	Referentiewegdek	7,00	100,00	0,00	0,00	2,60	100,00	0,00	0,00	0,70	100,00	0,00	0,00

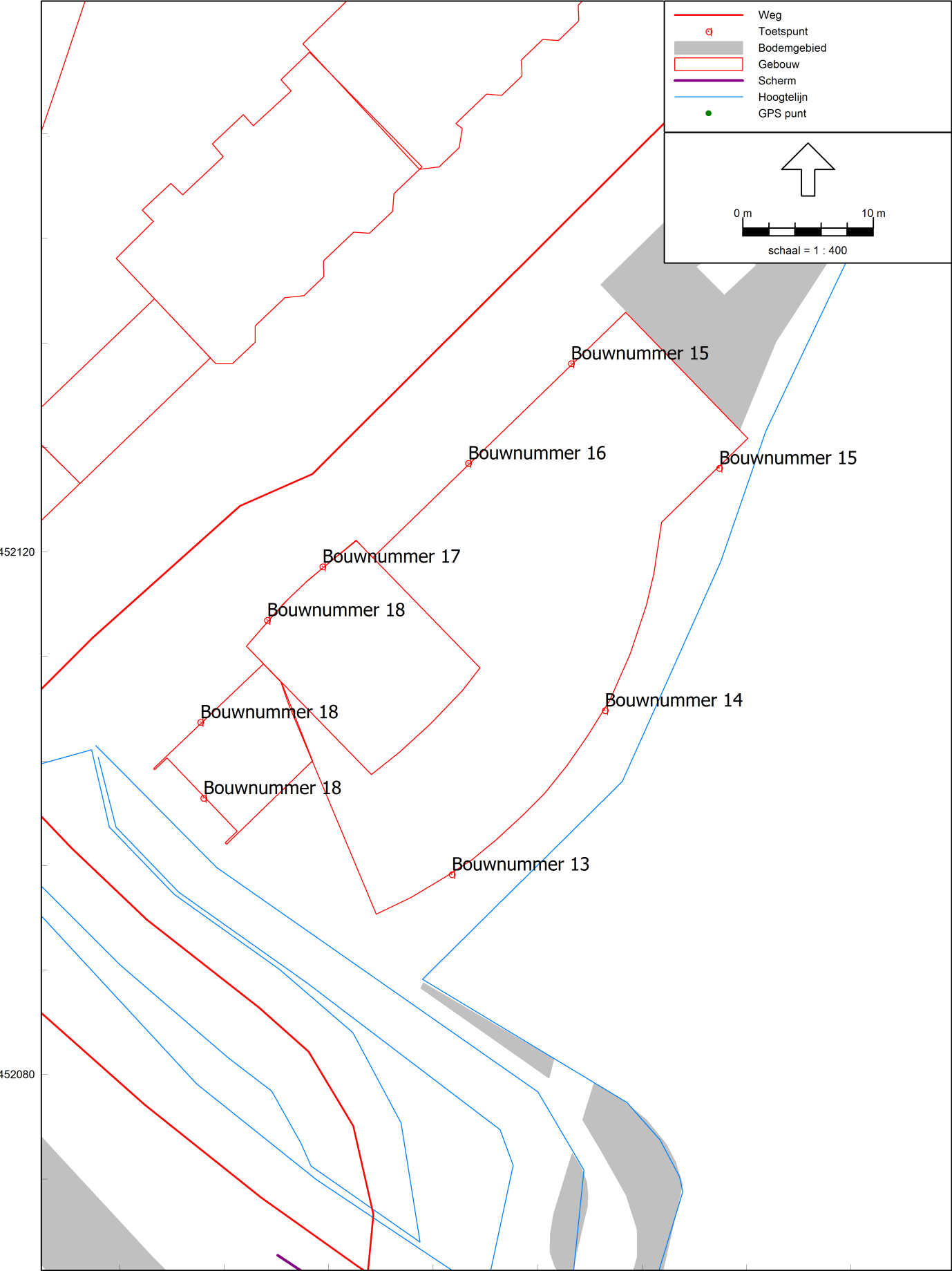


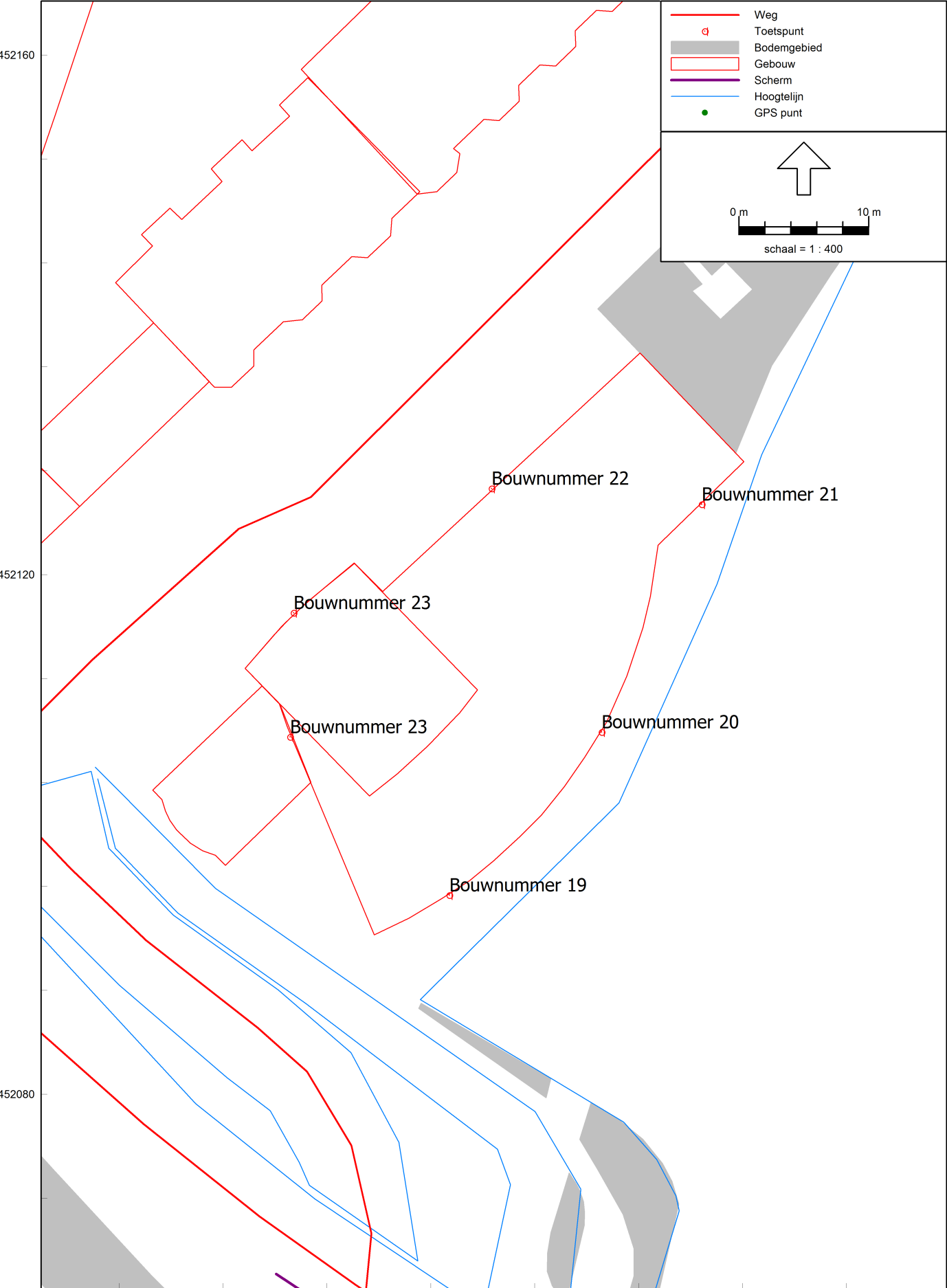


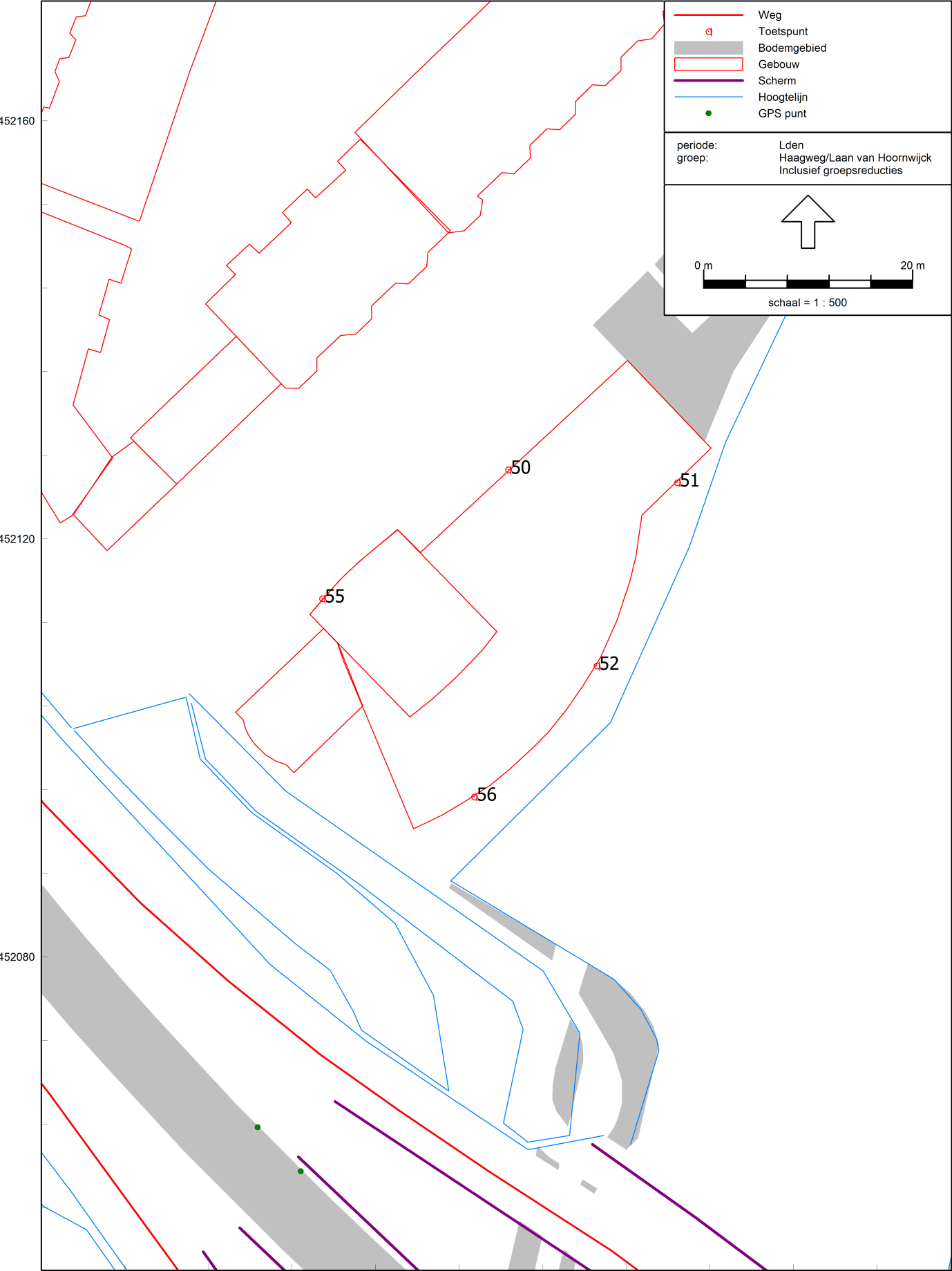


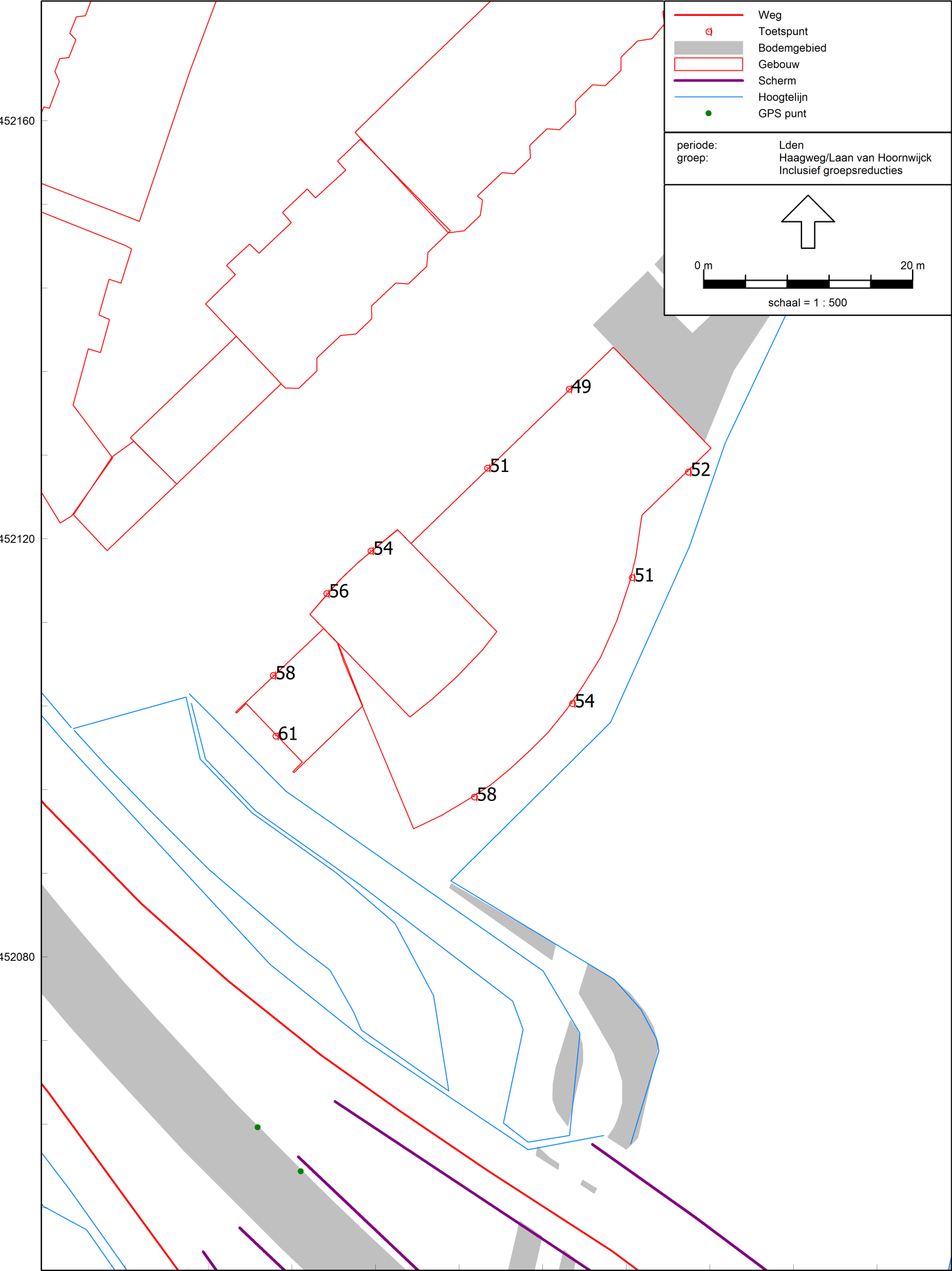




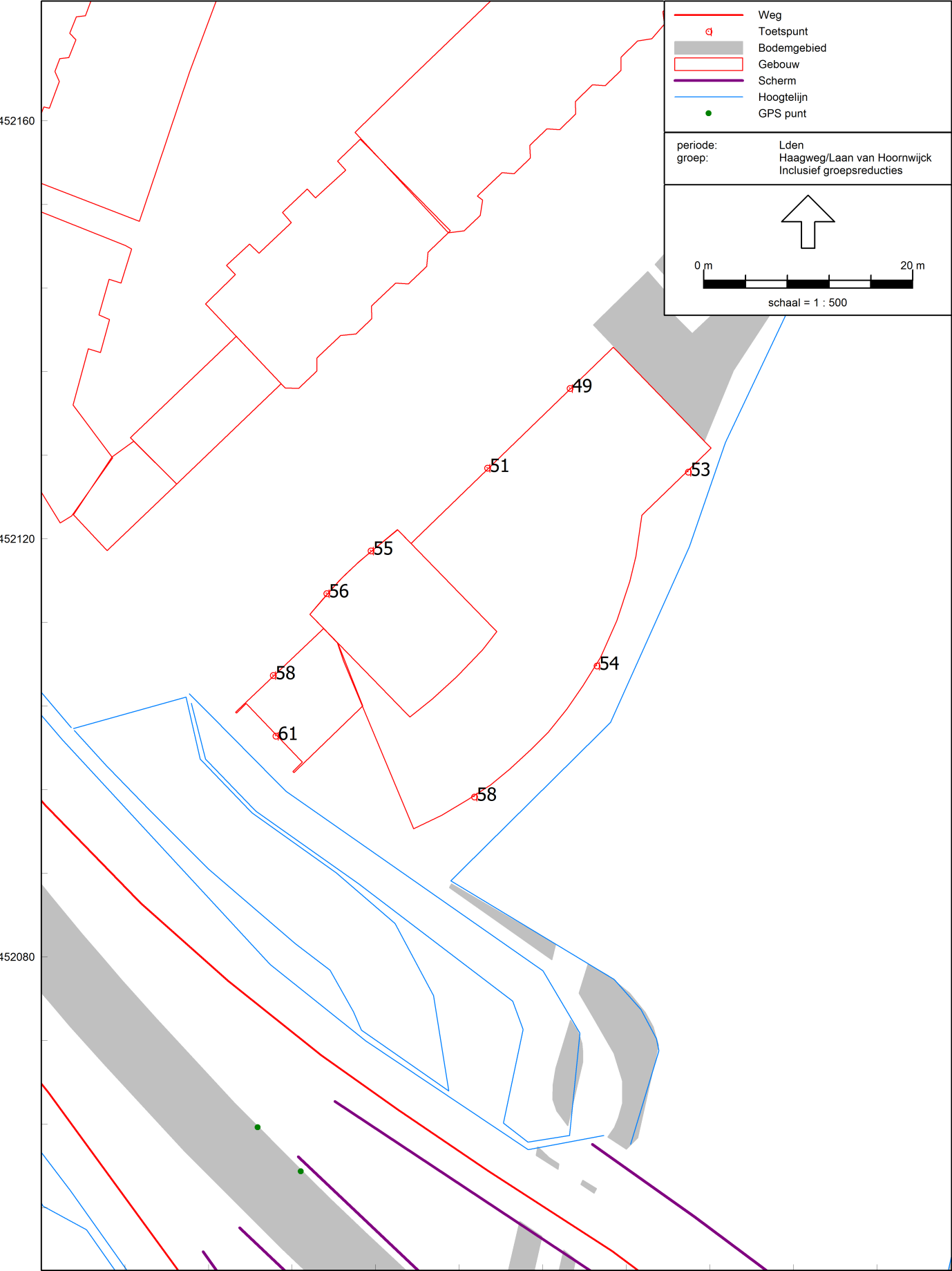




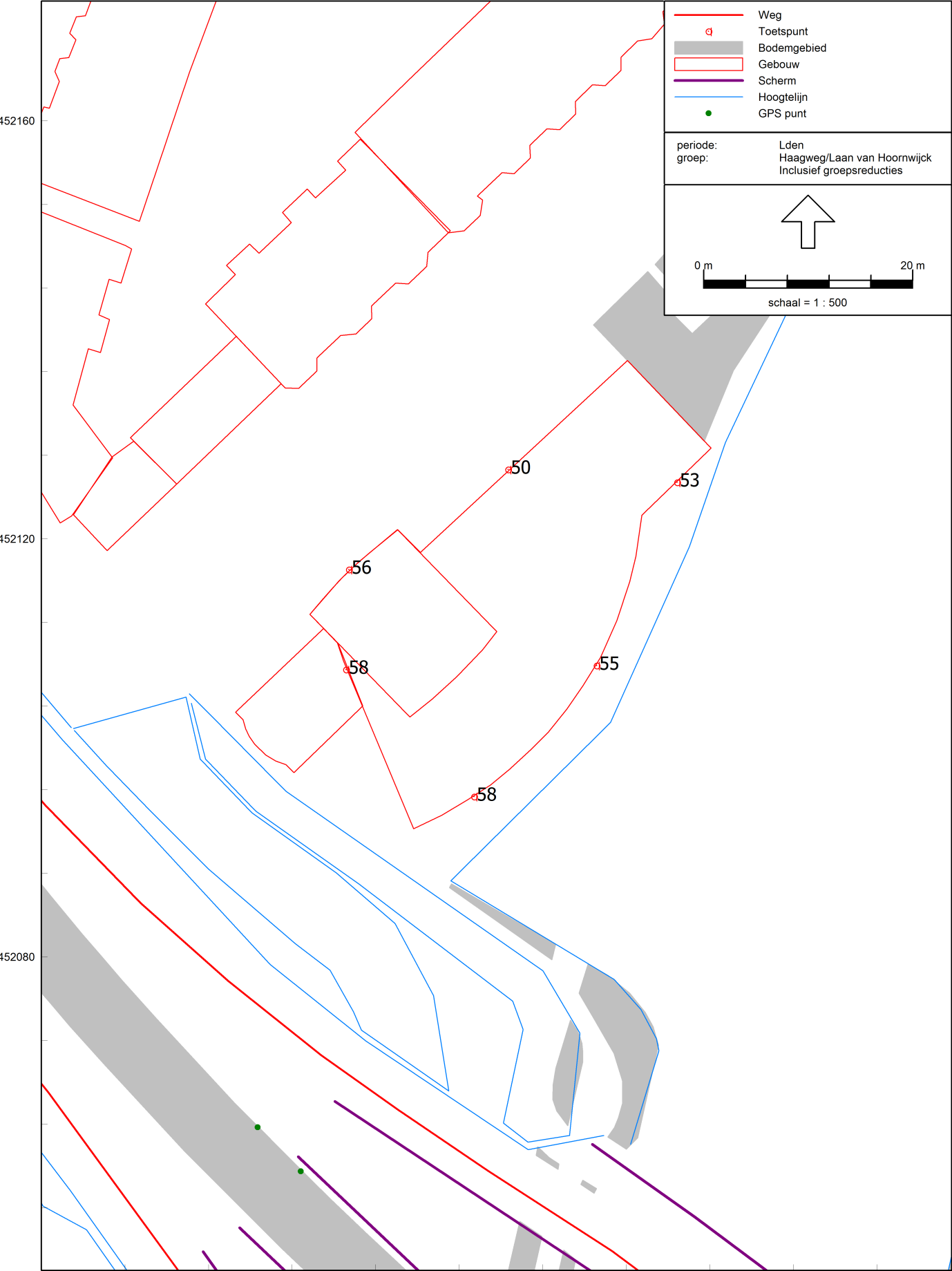


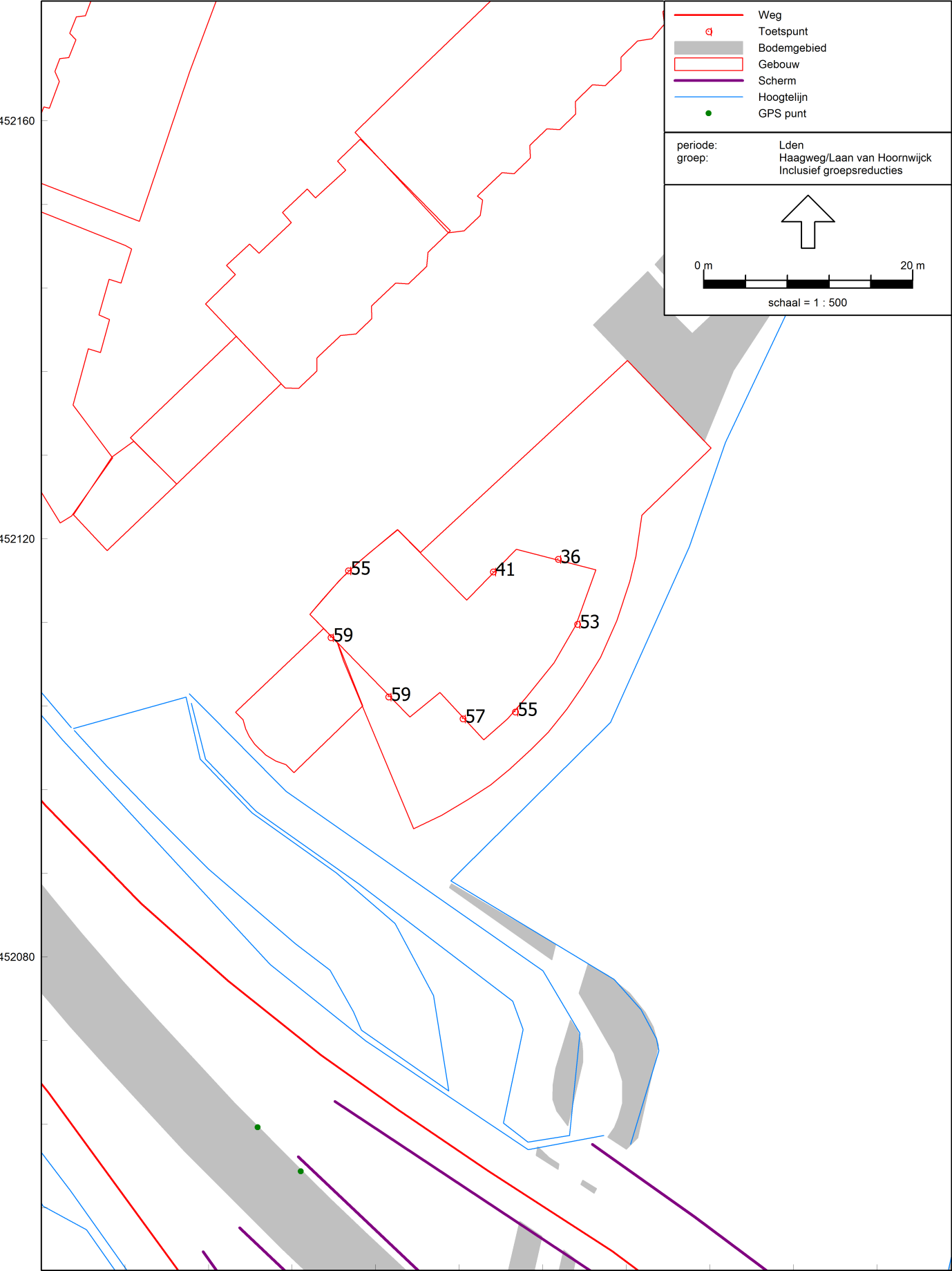


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer eerste verdieping] , Geomilieu V2.62

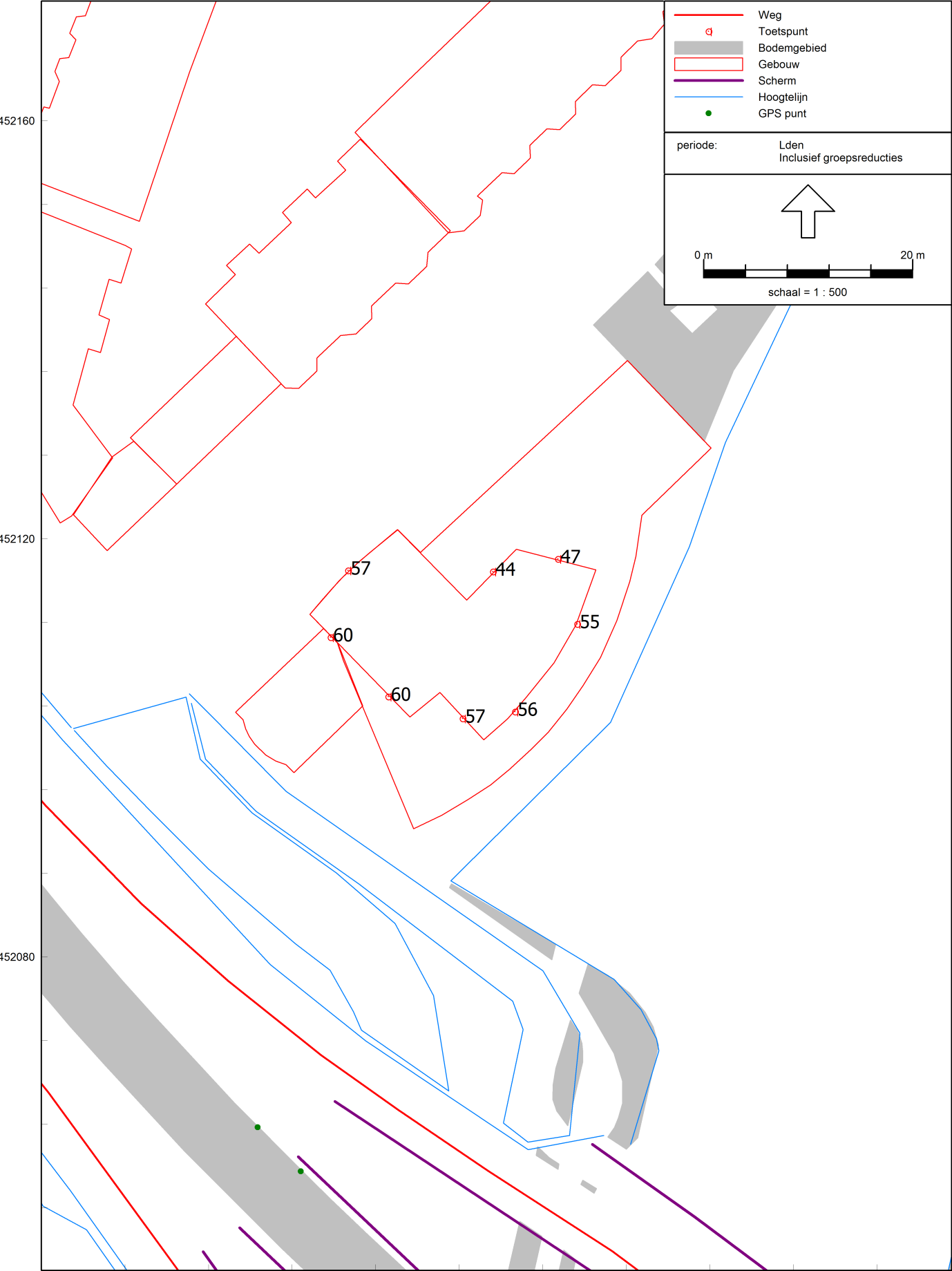


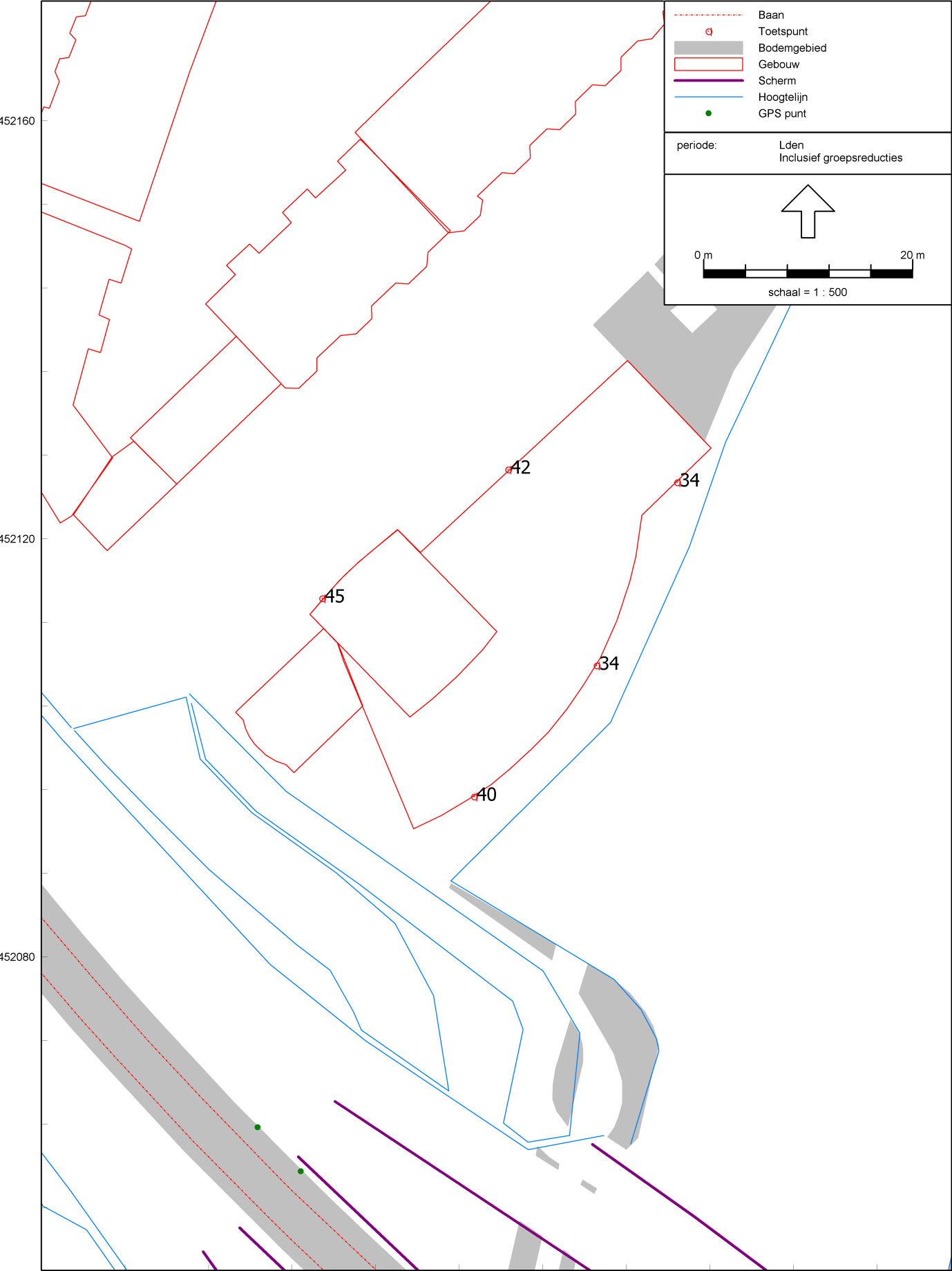
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer tweede verdieping] , Geomilieu V2.62



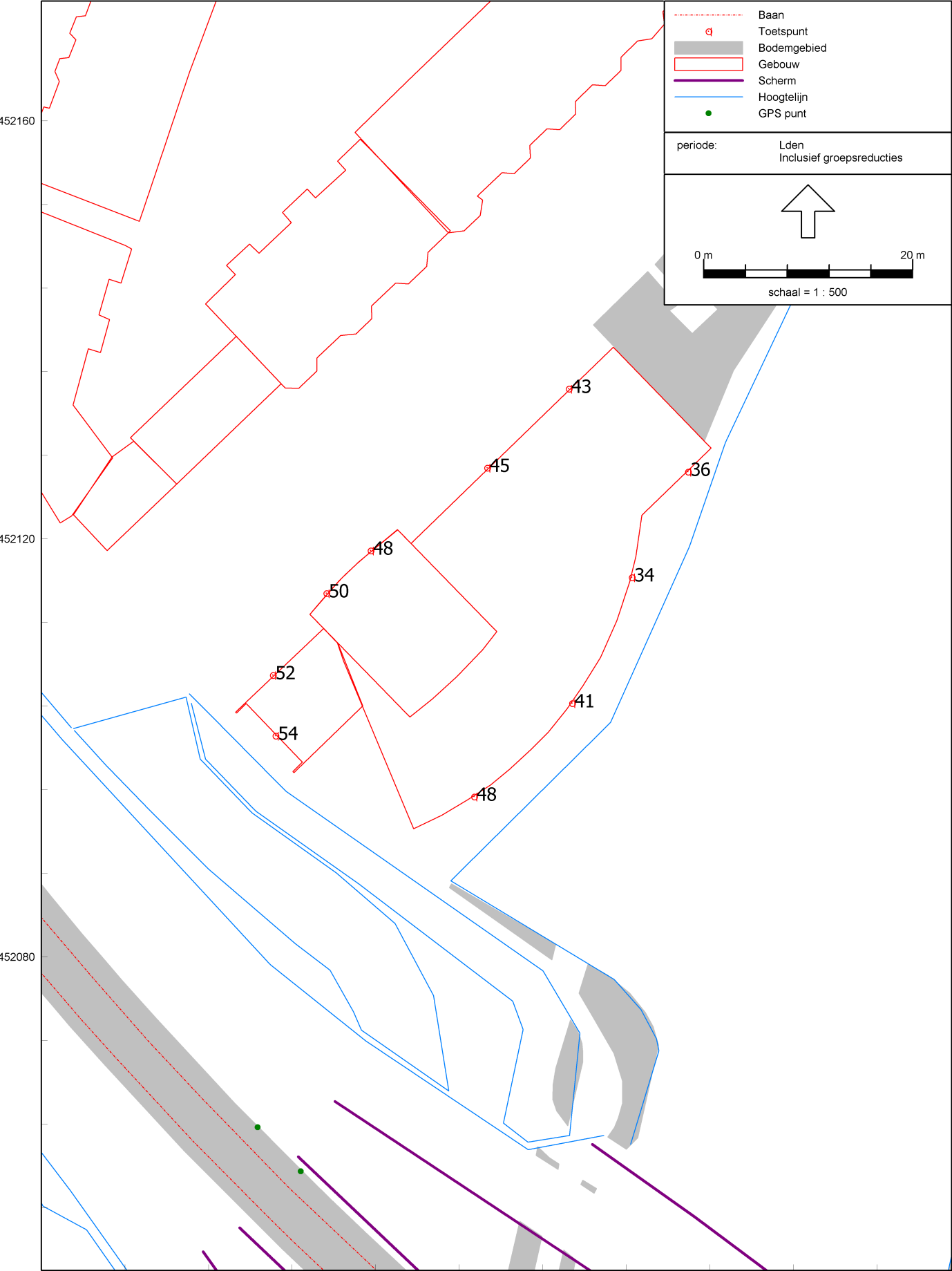


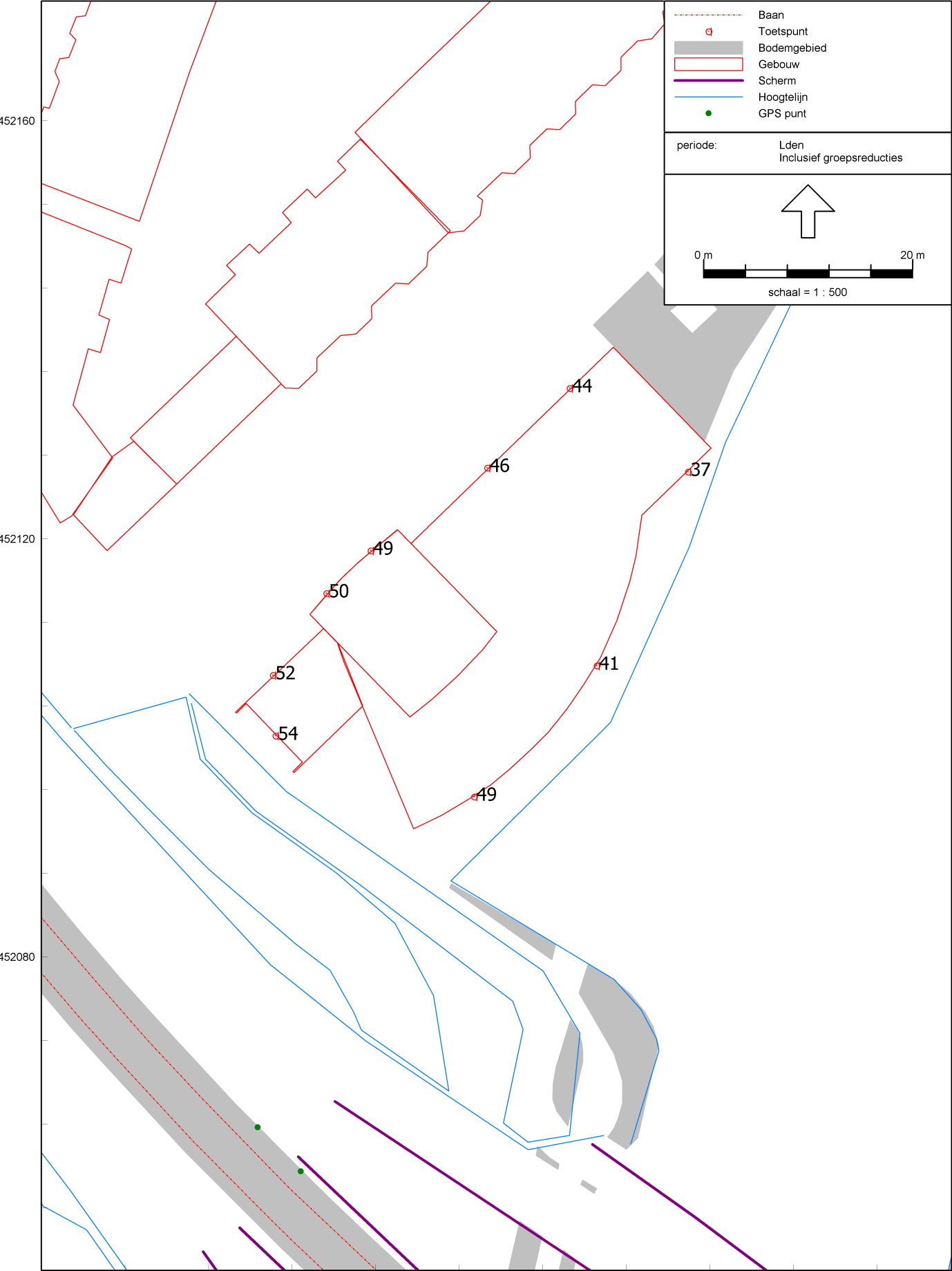
Wegverkeerslawai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse] , Geomilieu V2.62

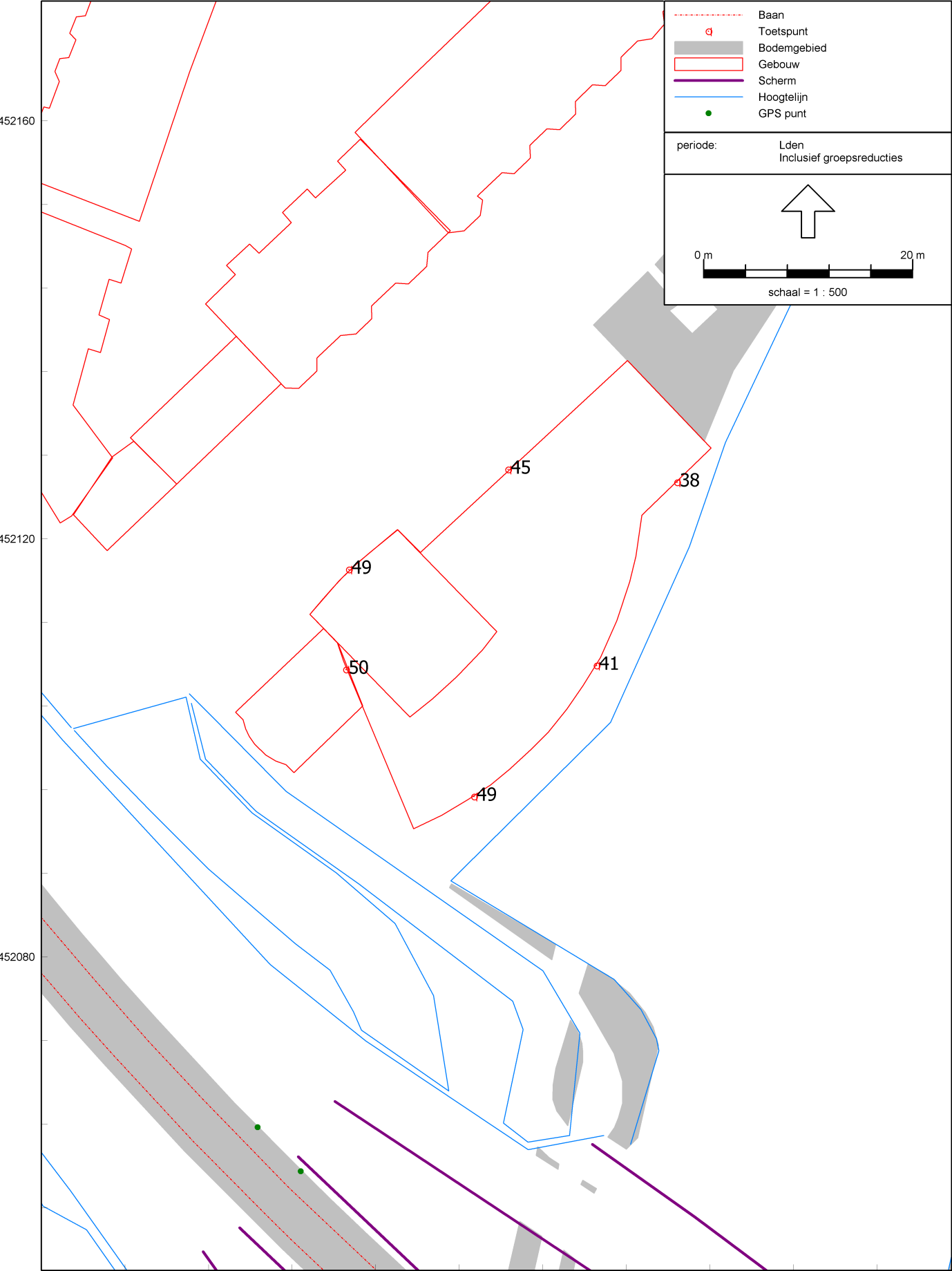


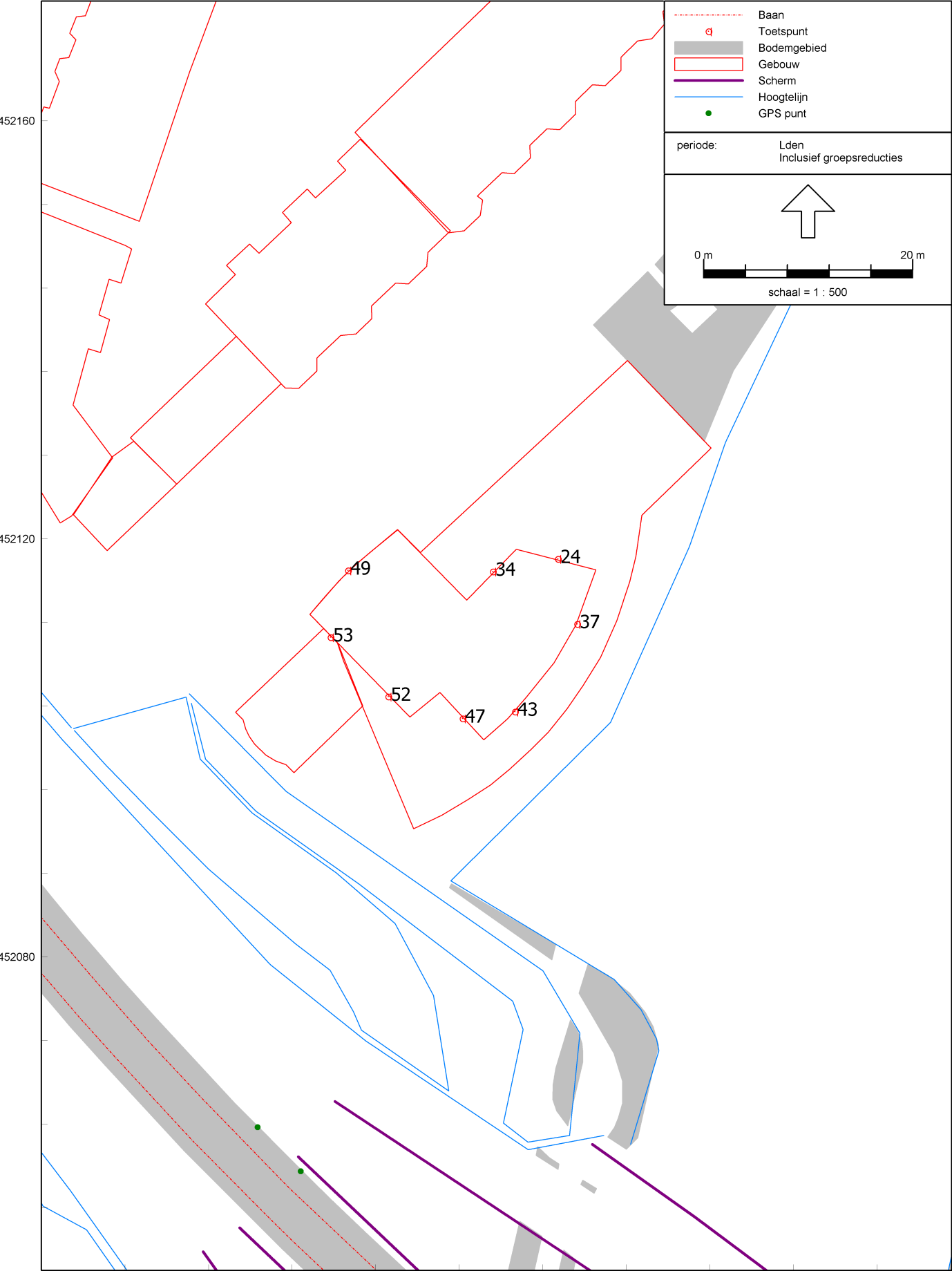


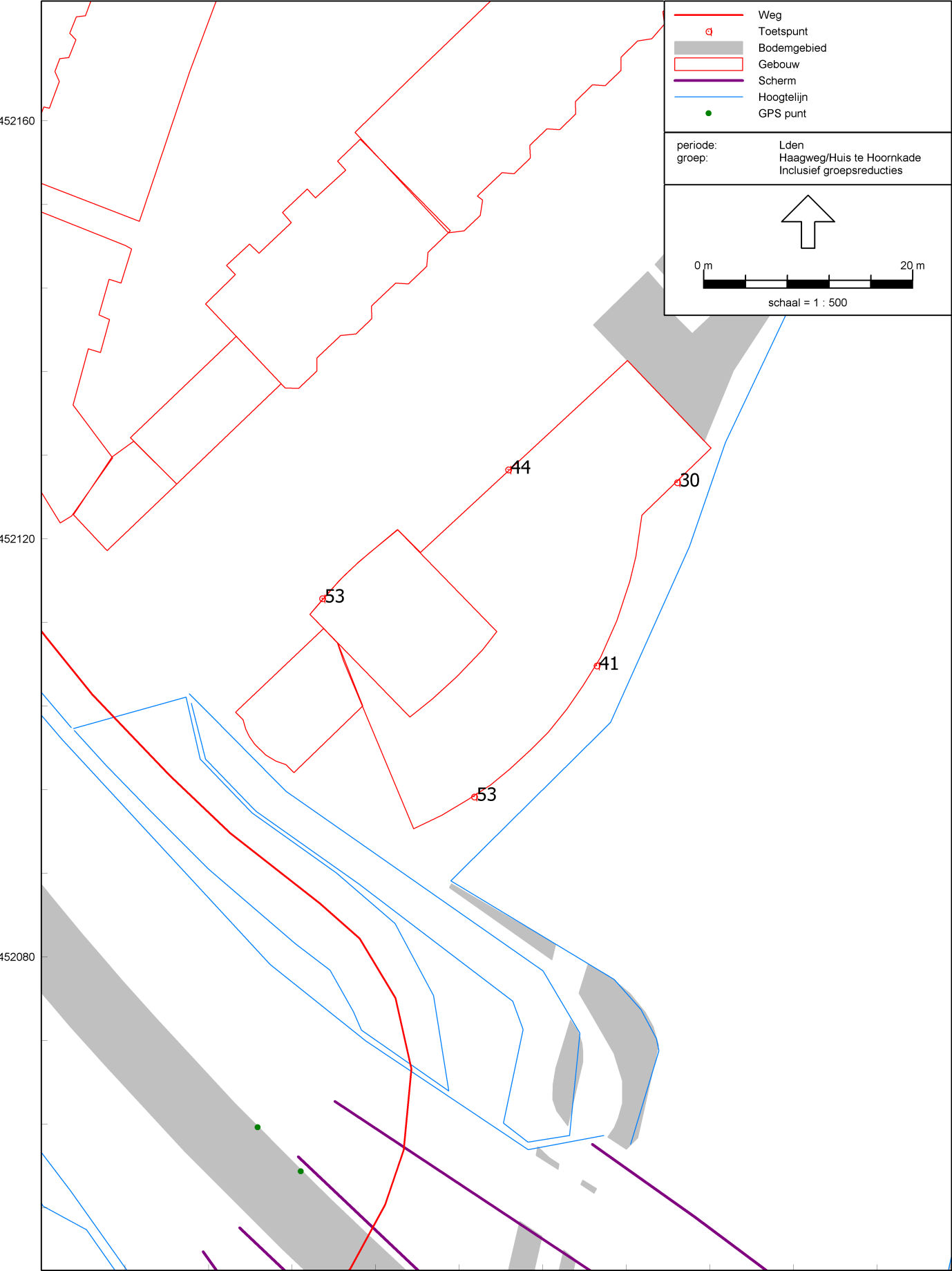
Railverkeerslawaai - RMR-2012, [Zonder bouwkundige maatregelen - Railverkeer begane grond] , Geomilieu V2.62



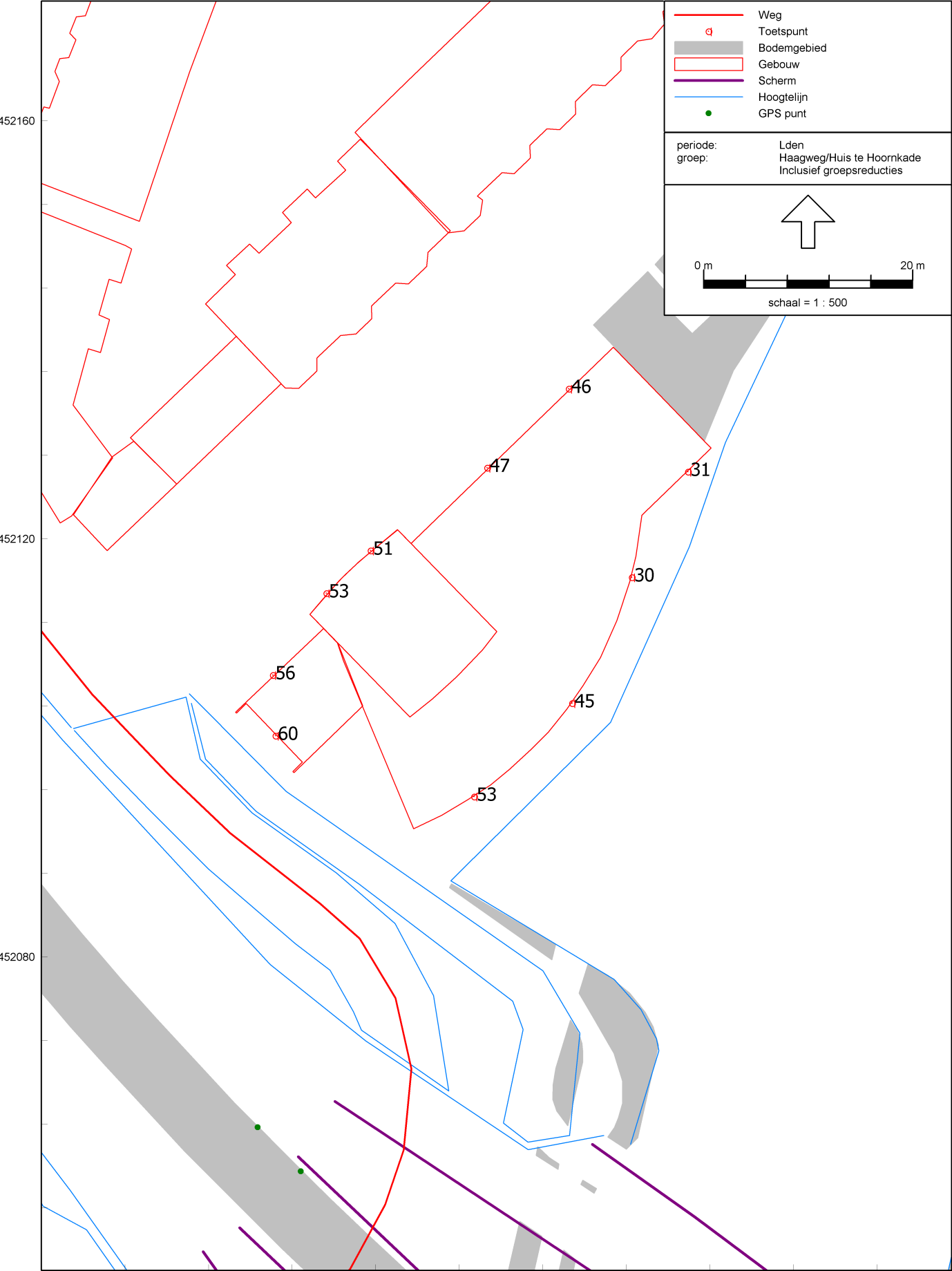


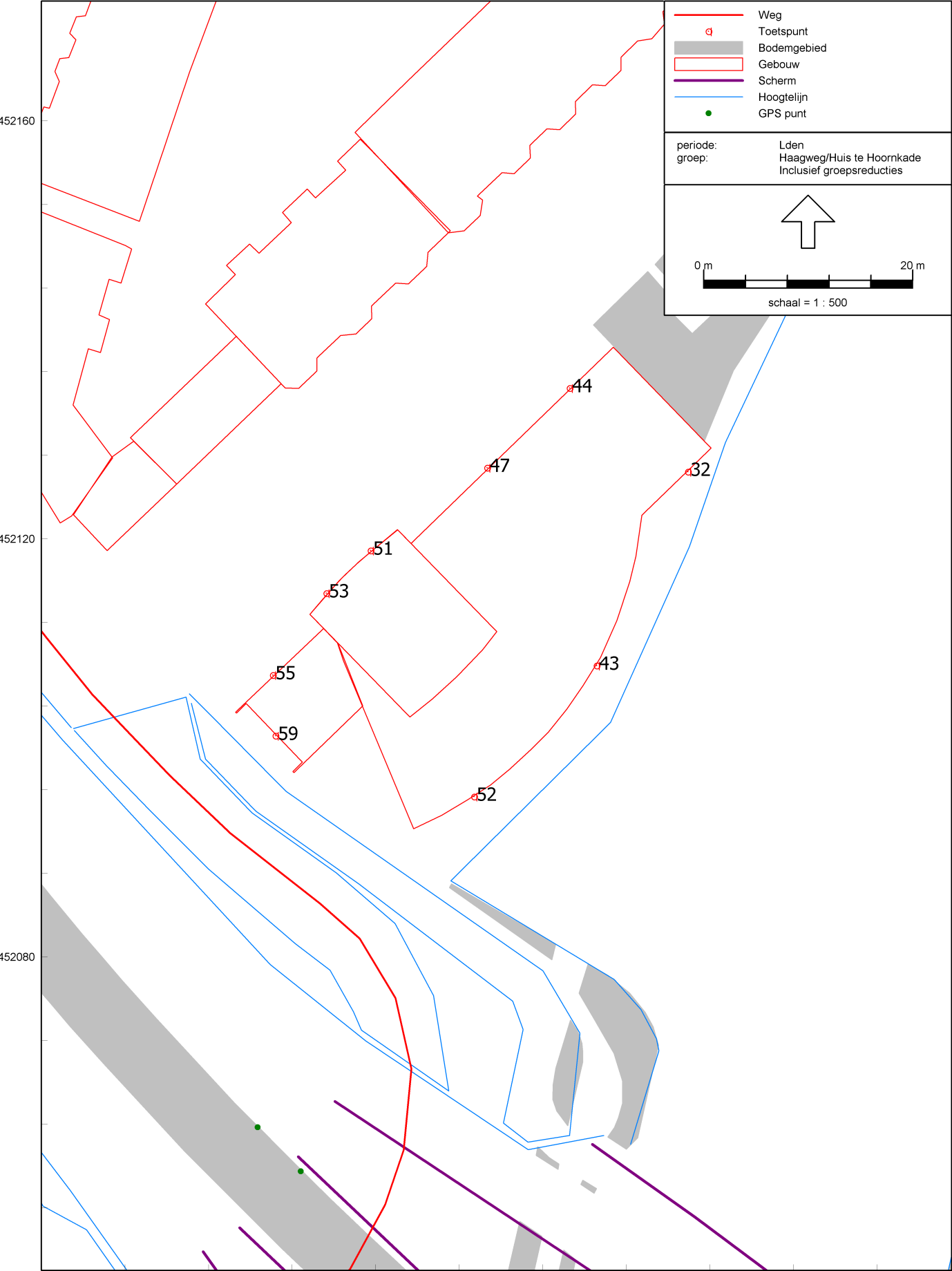


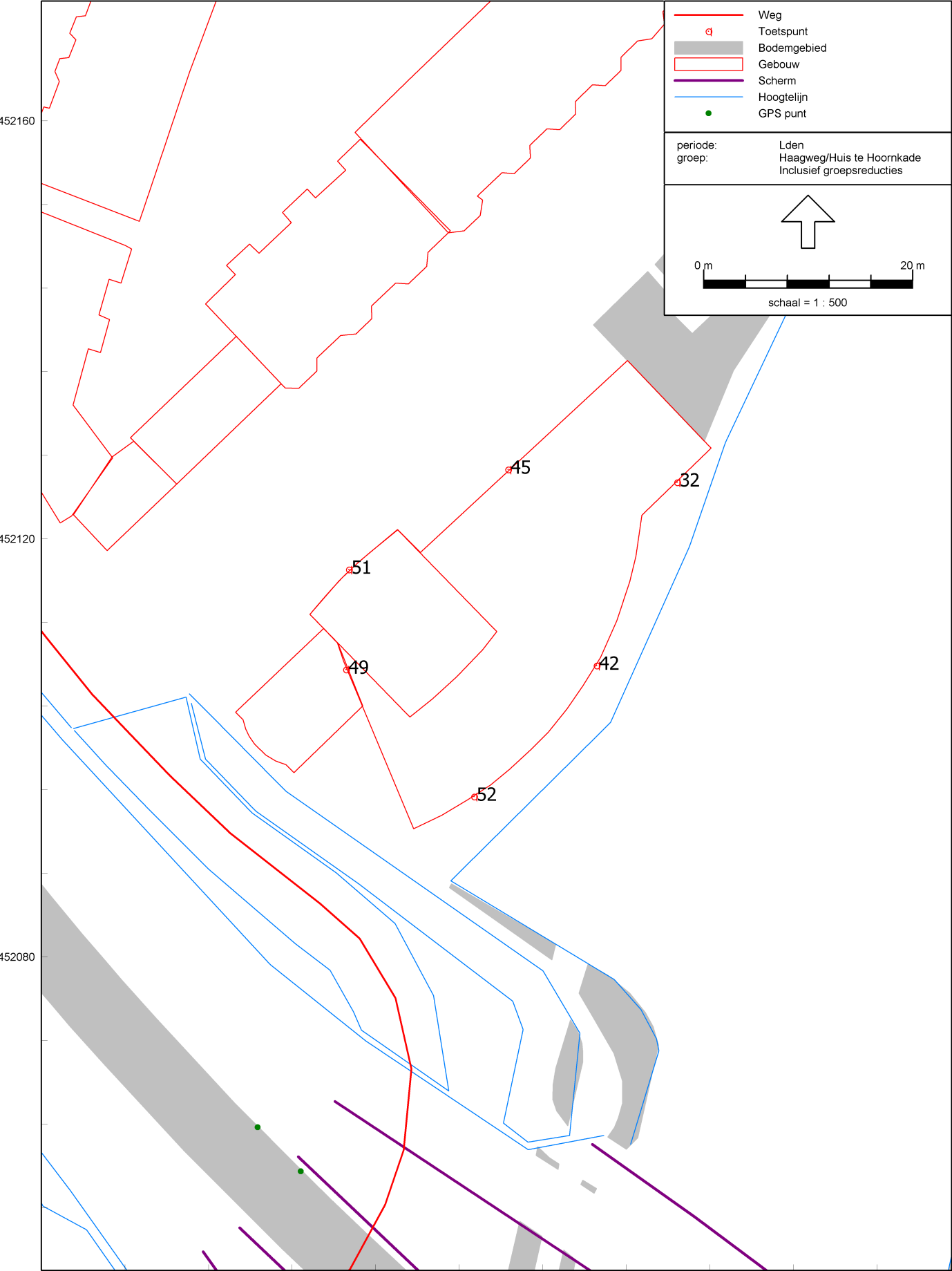


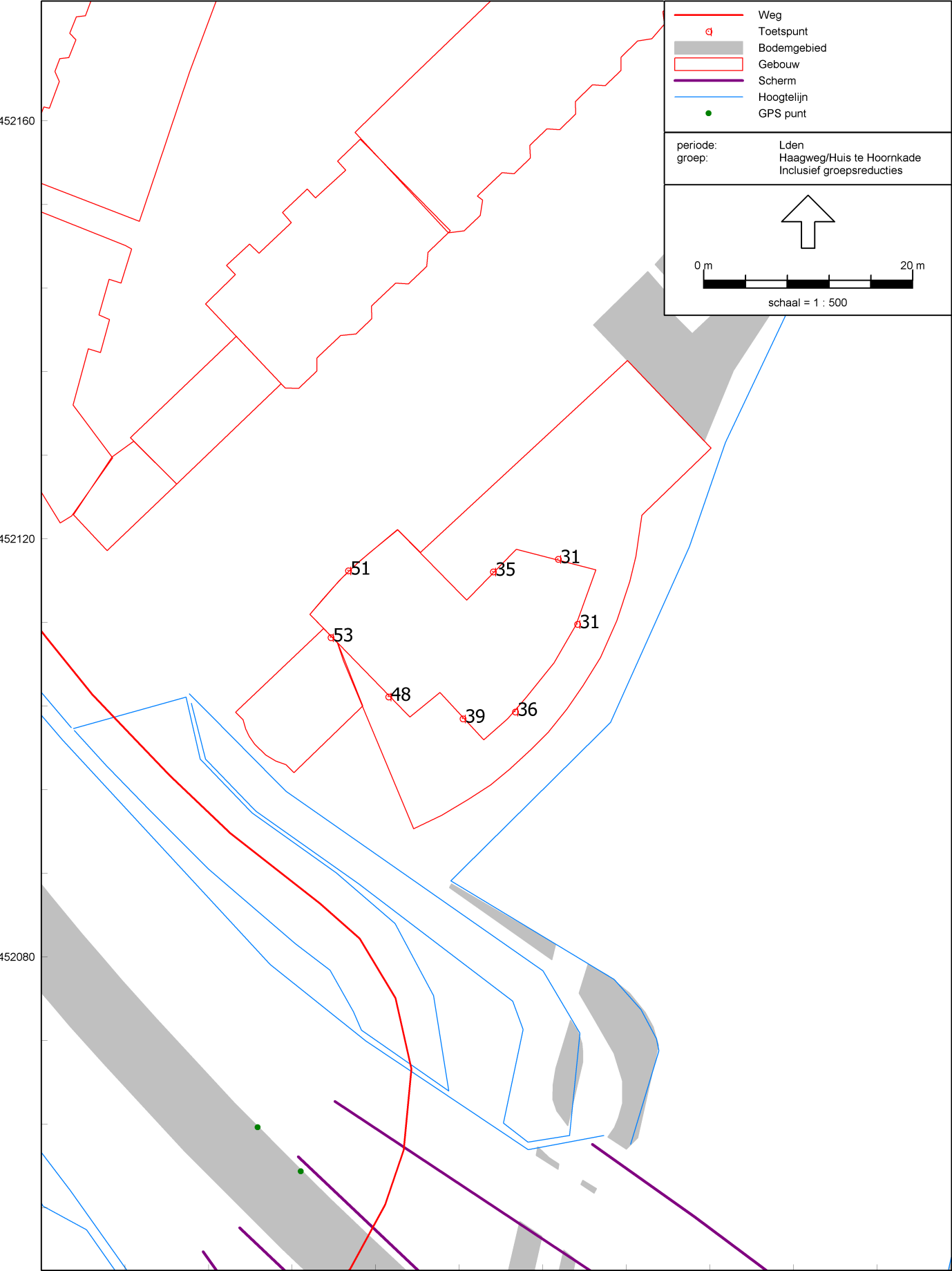


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer begane grond] , Geomilieu V2.62



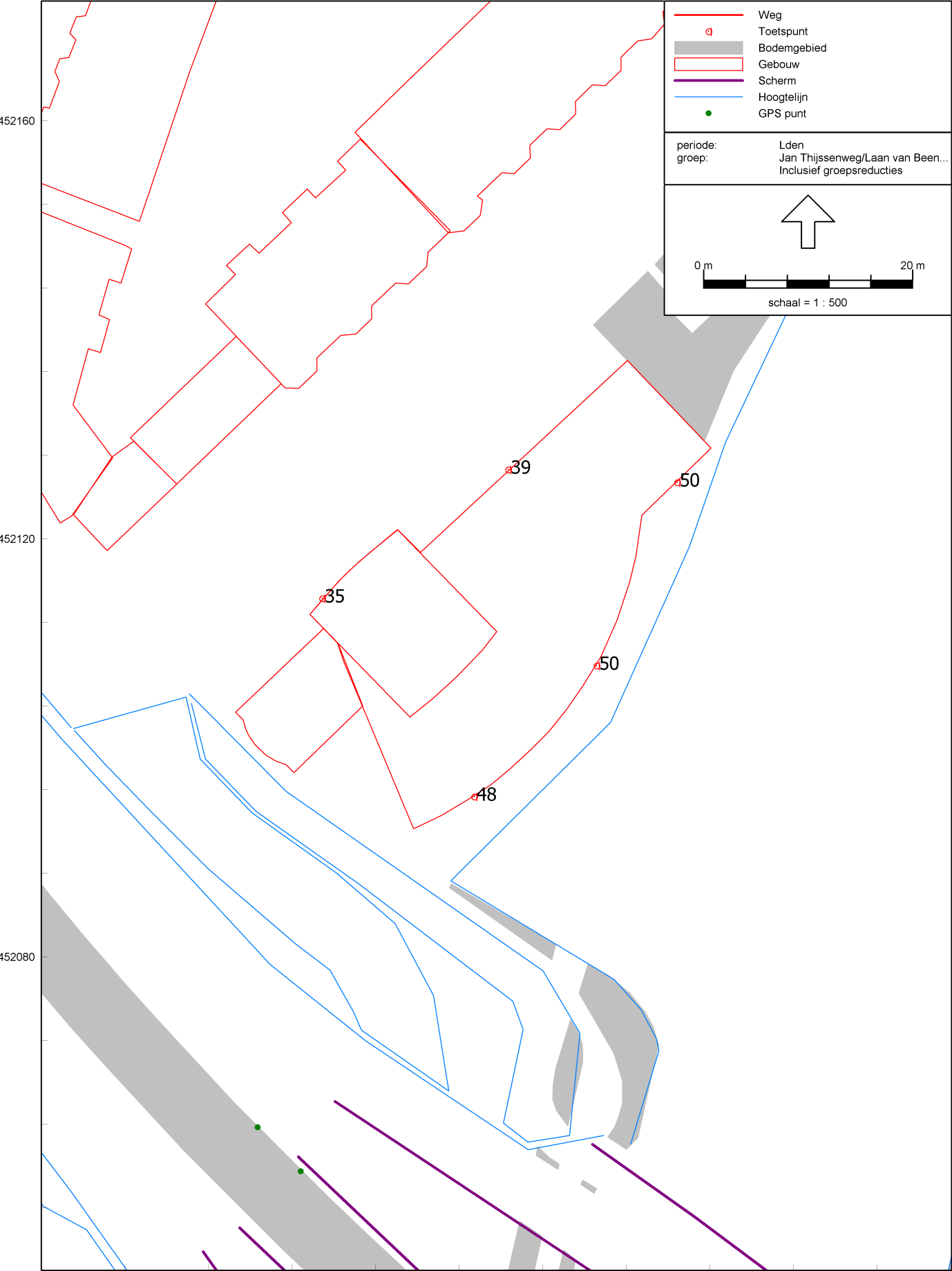


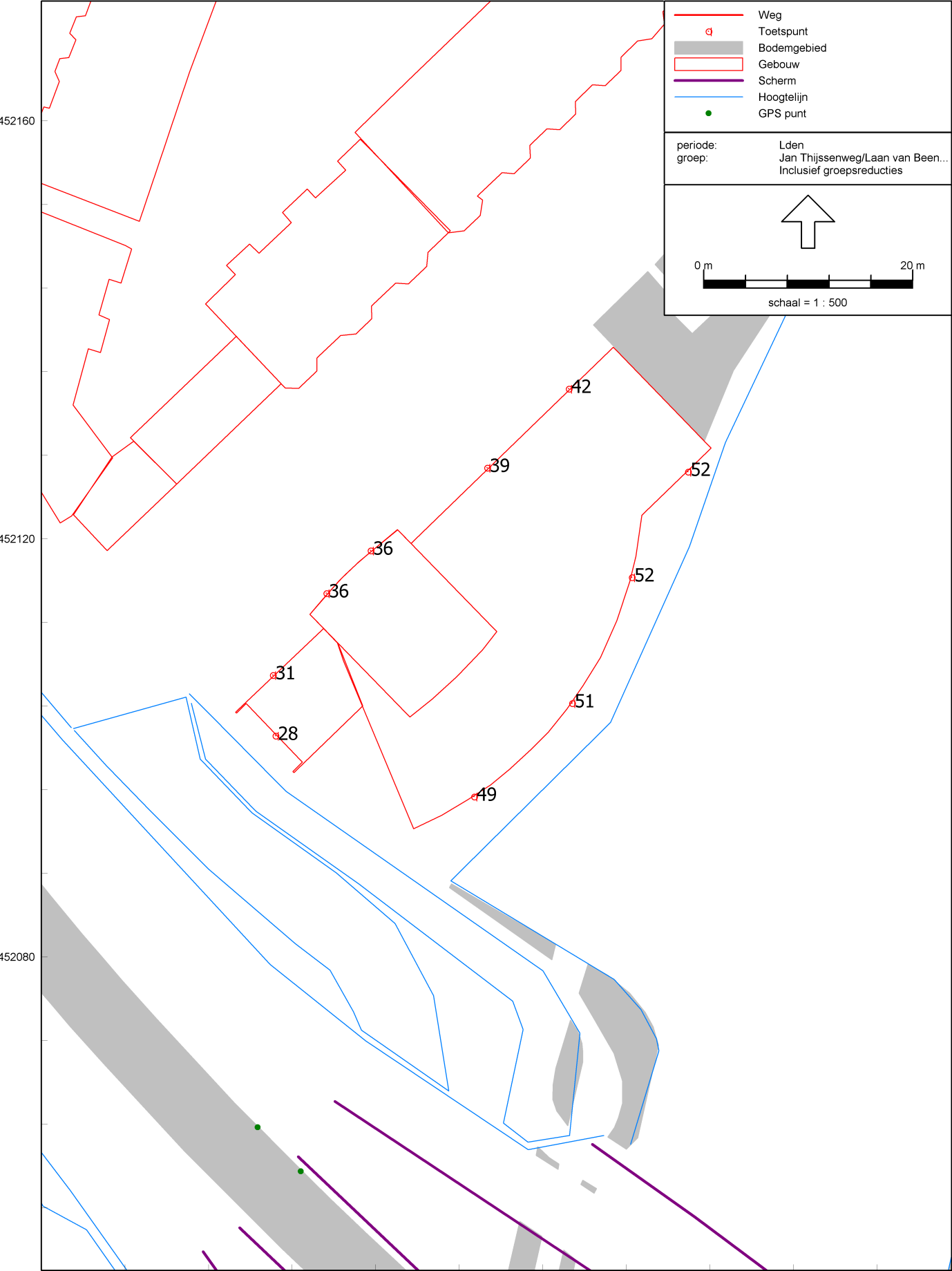




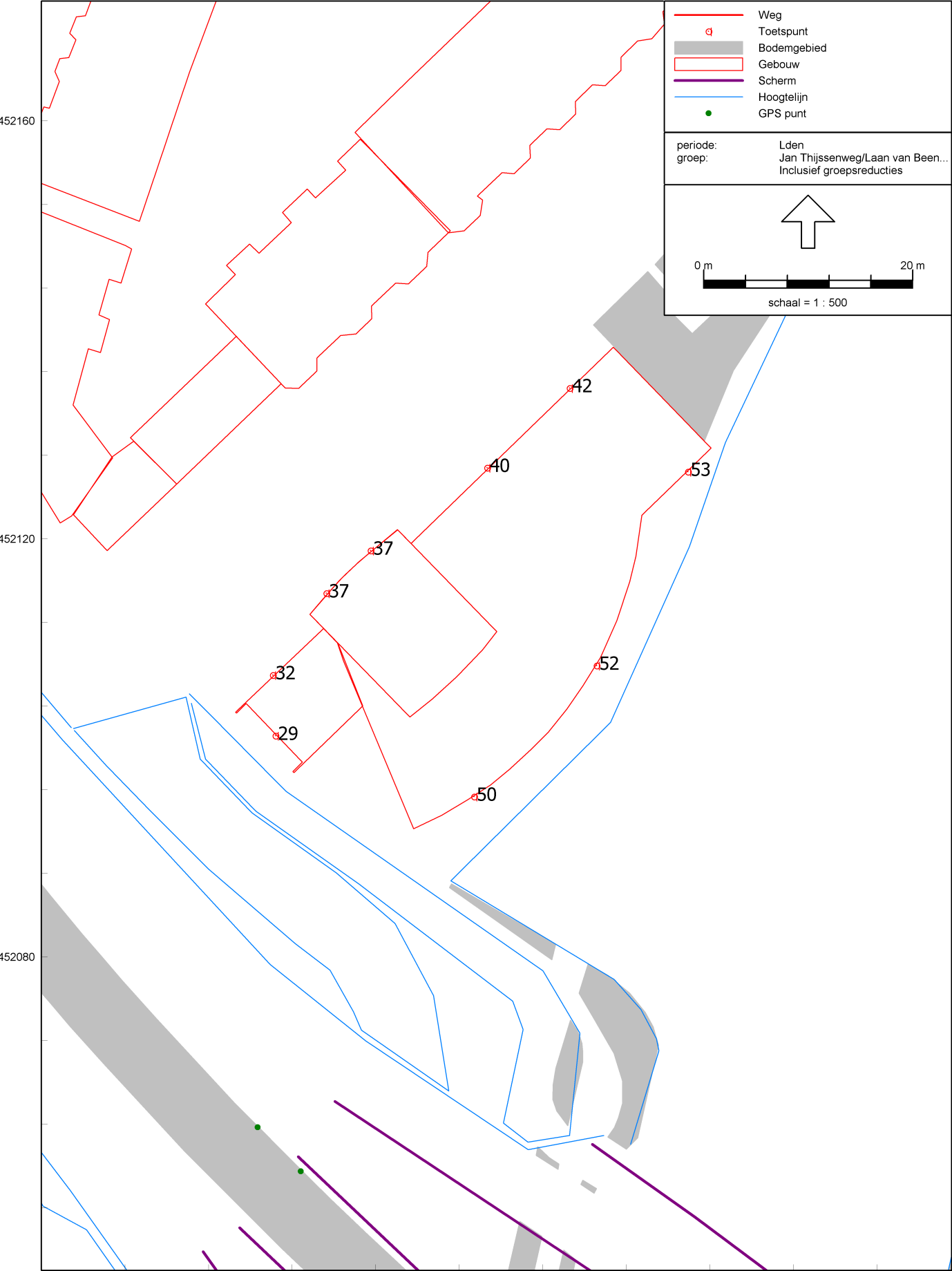
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse] , Geomilieu V2.62

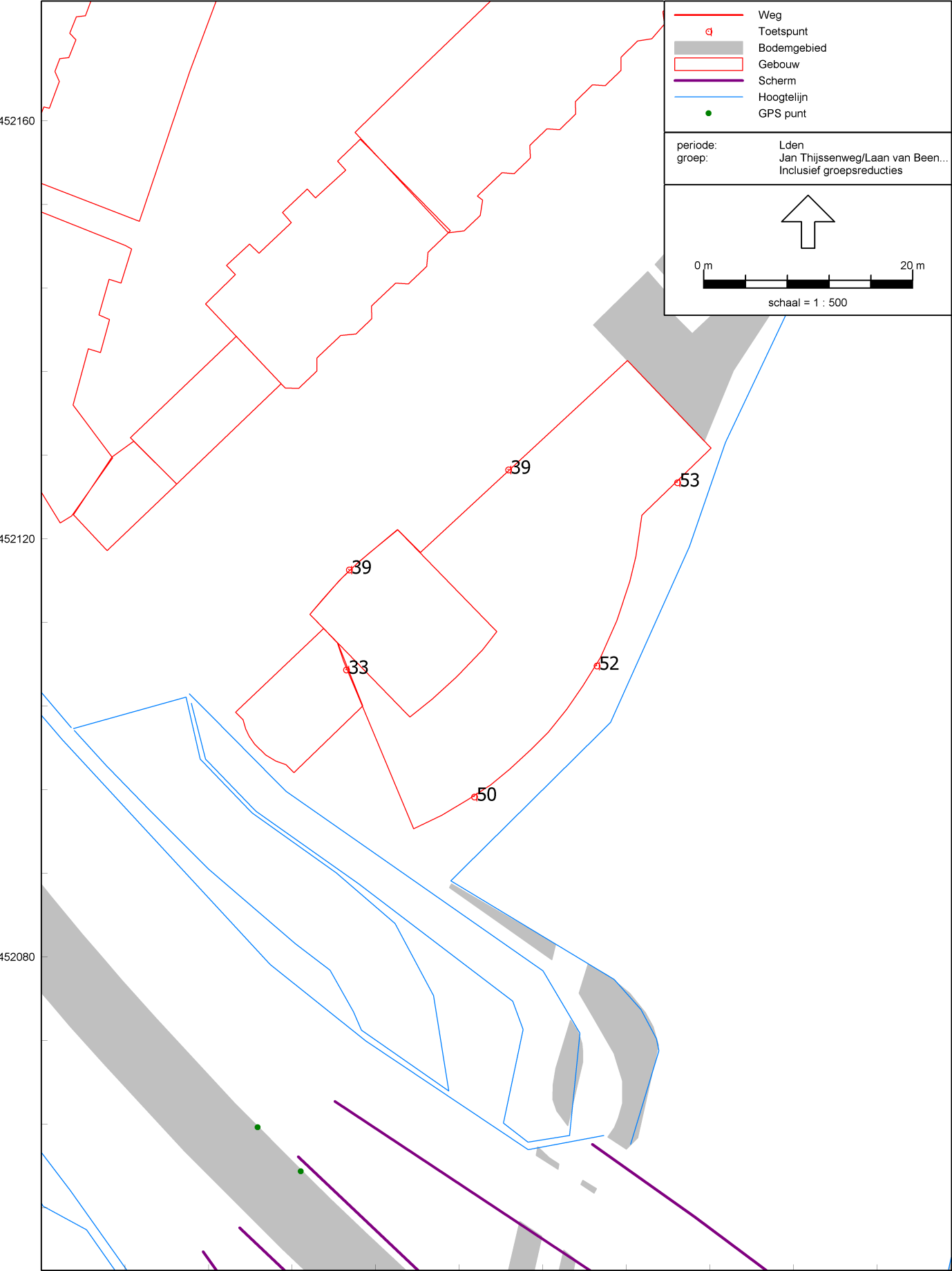
Geluidsbelasting Haagweg/Huis te Hoornkade
Vierde verdieping (extra penthoude)

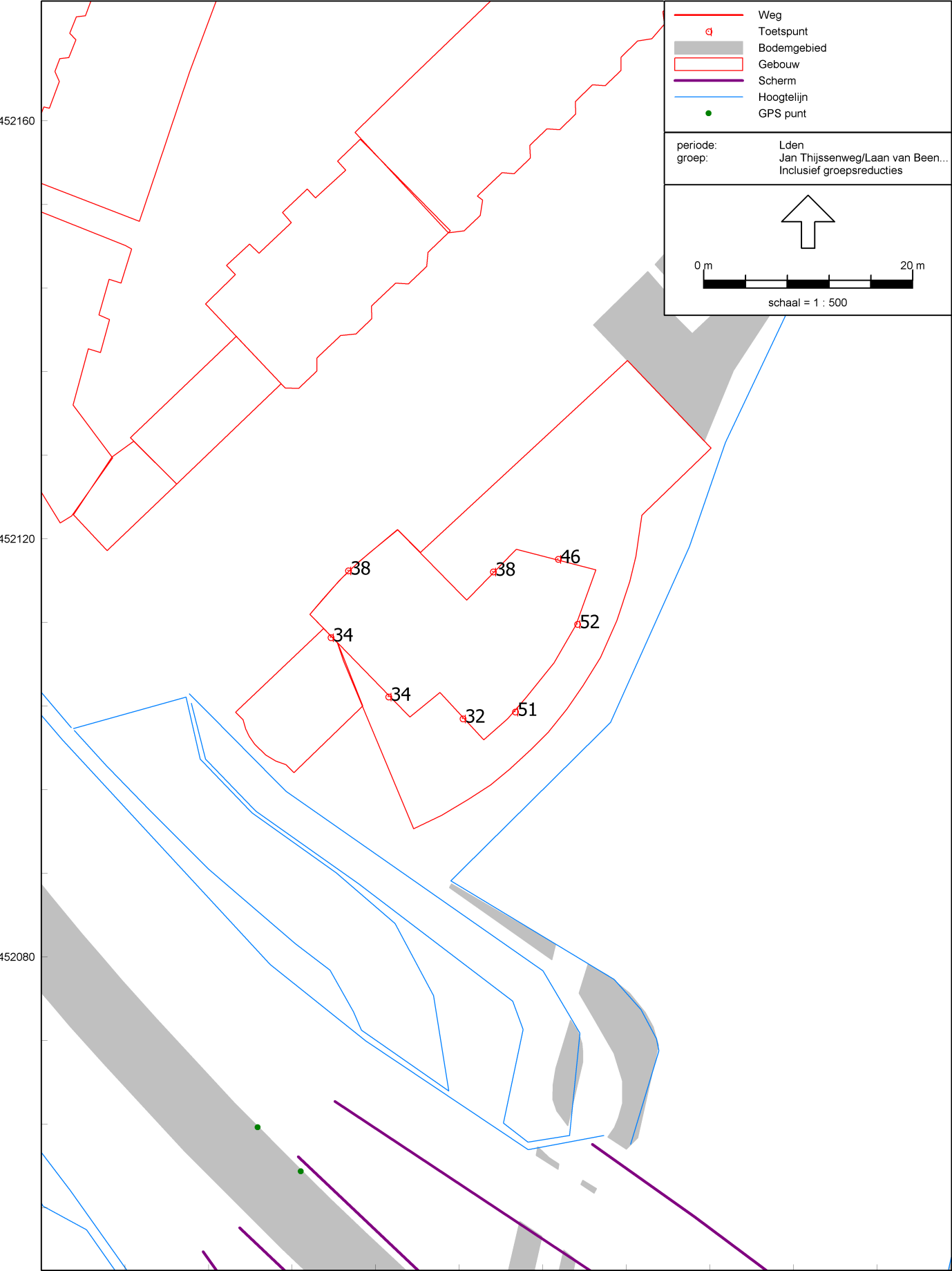




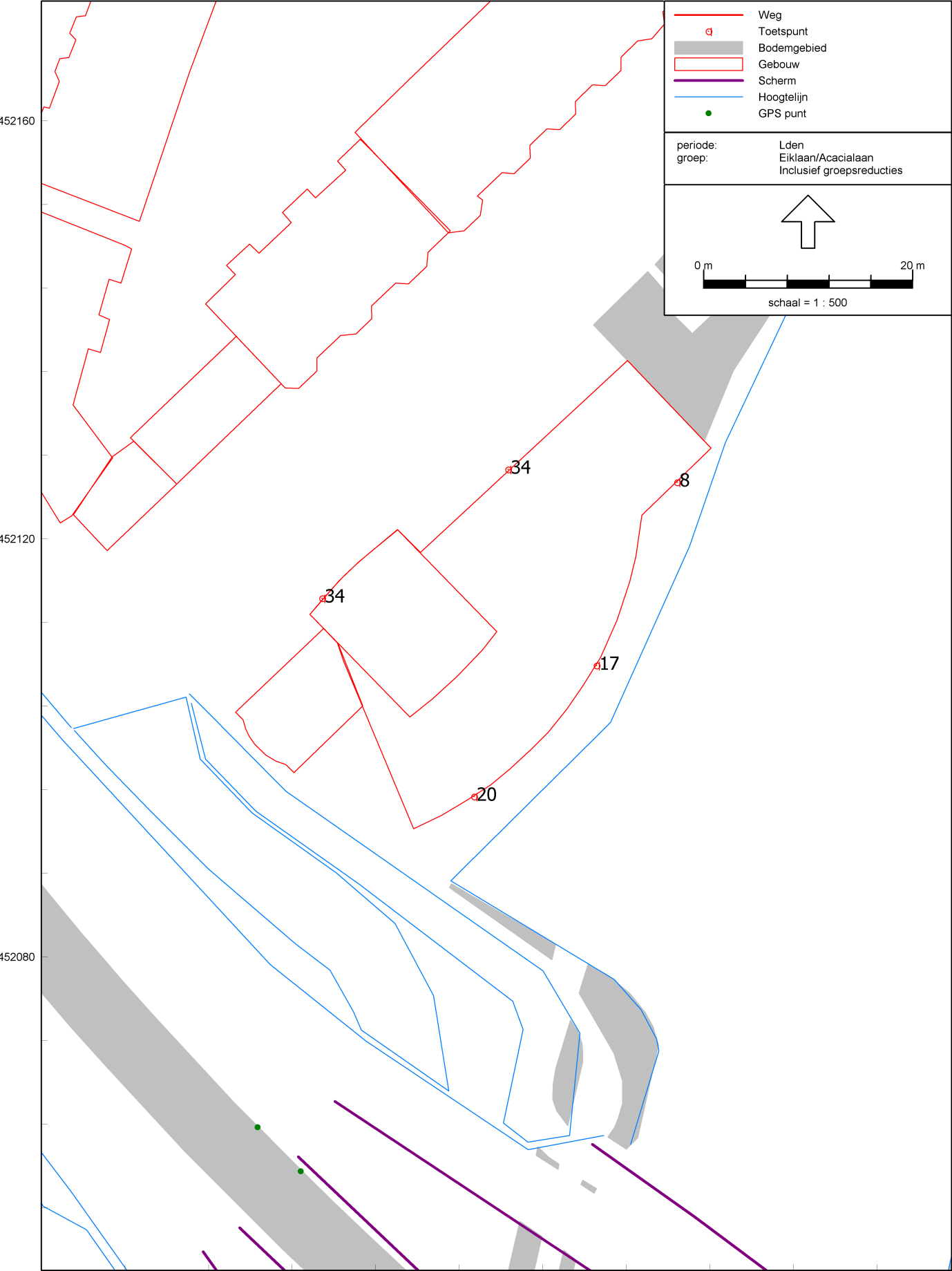
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer eerste verdieping] , Geomilieu V2.62

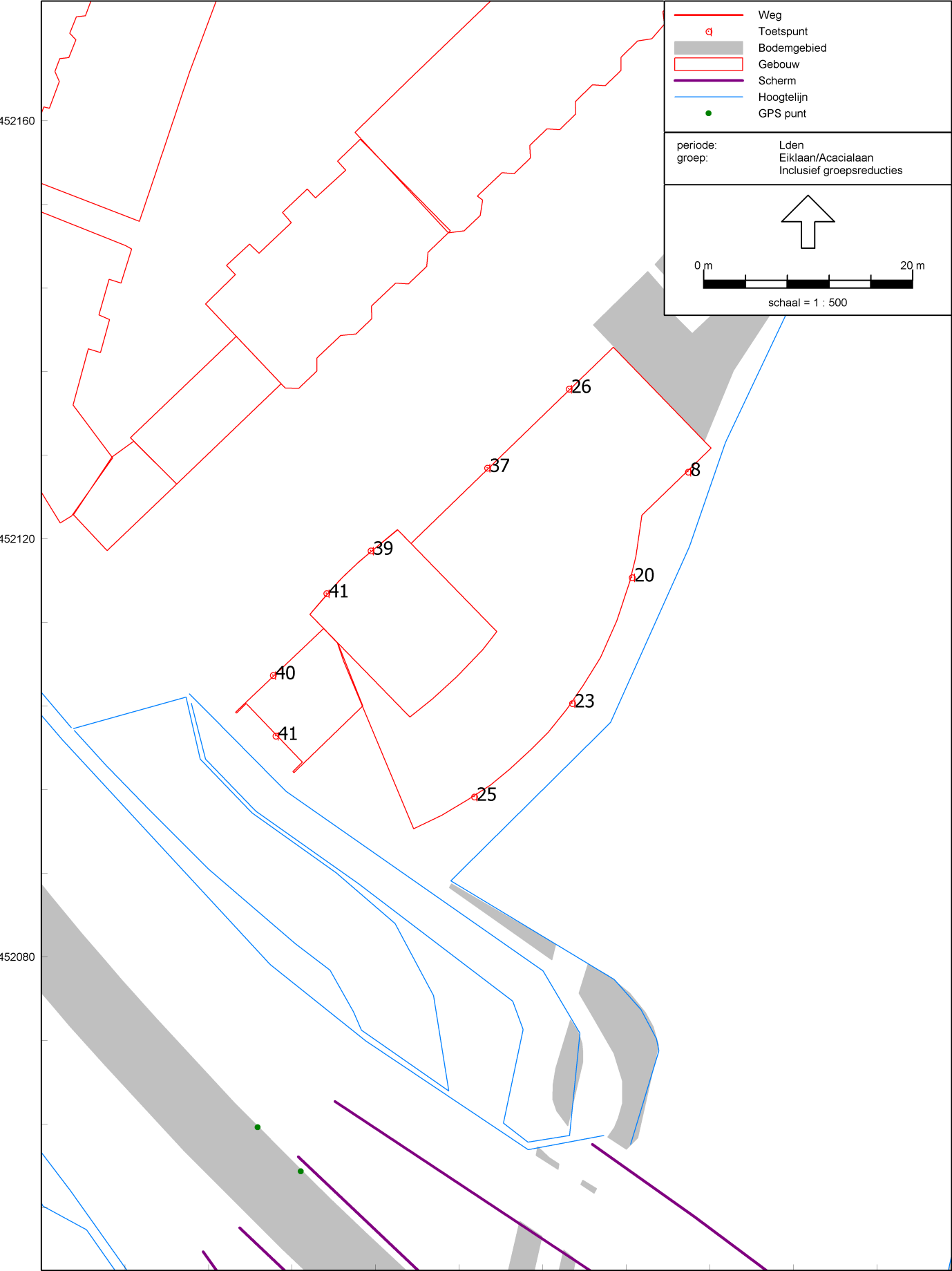


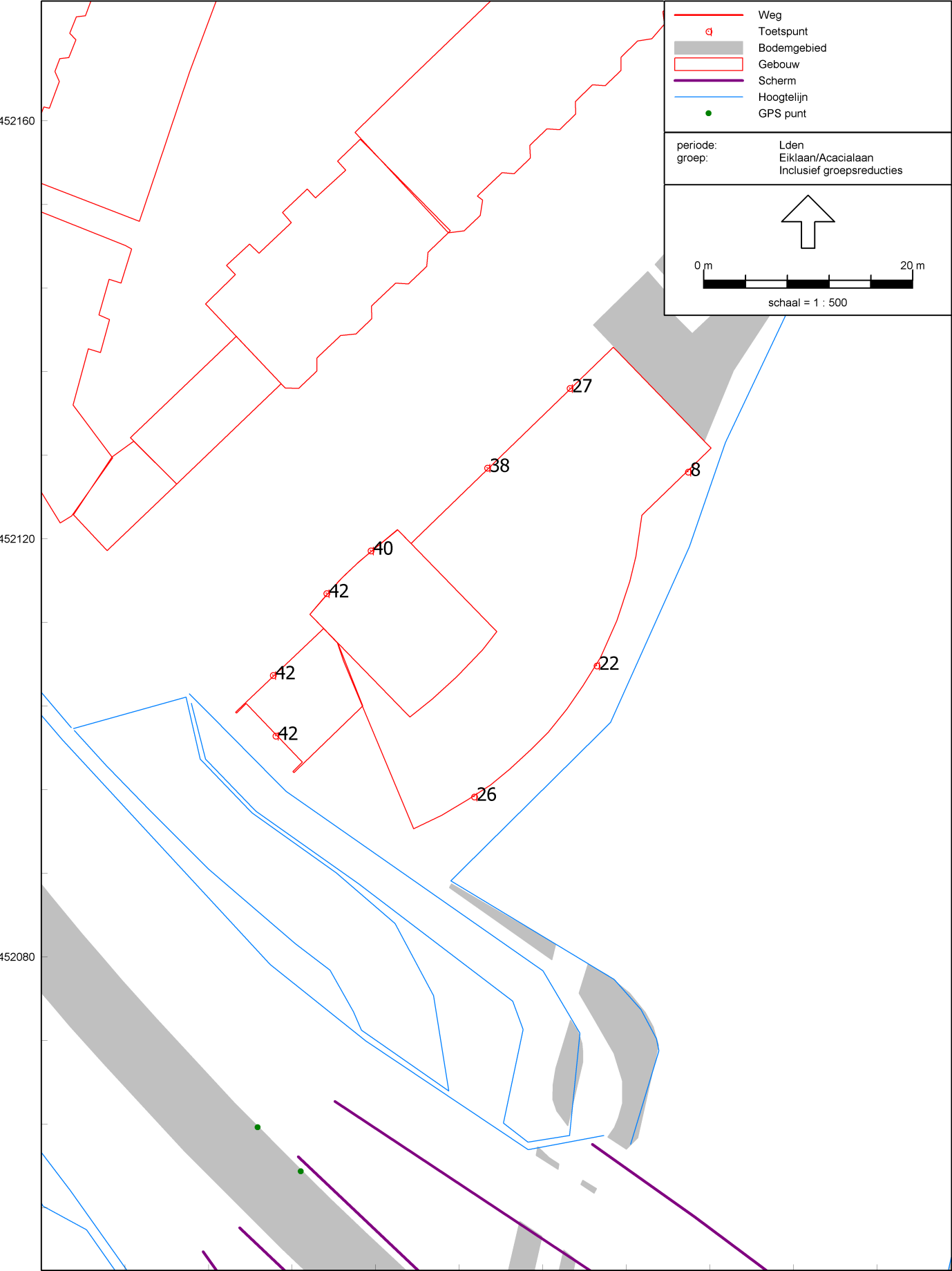


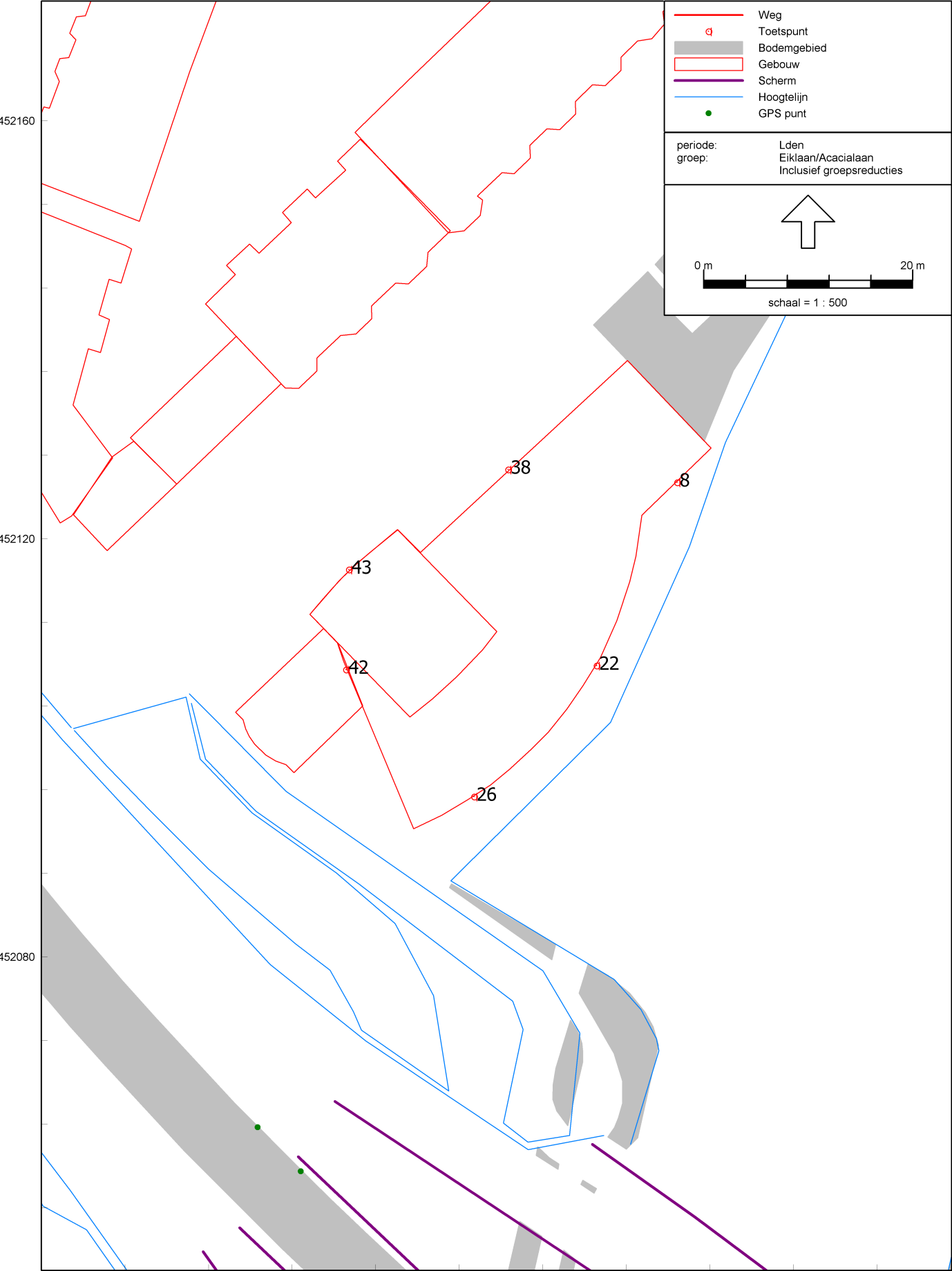


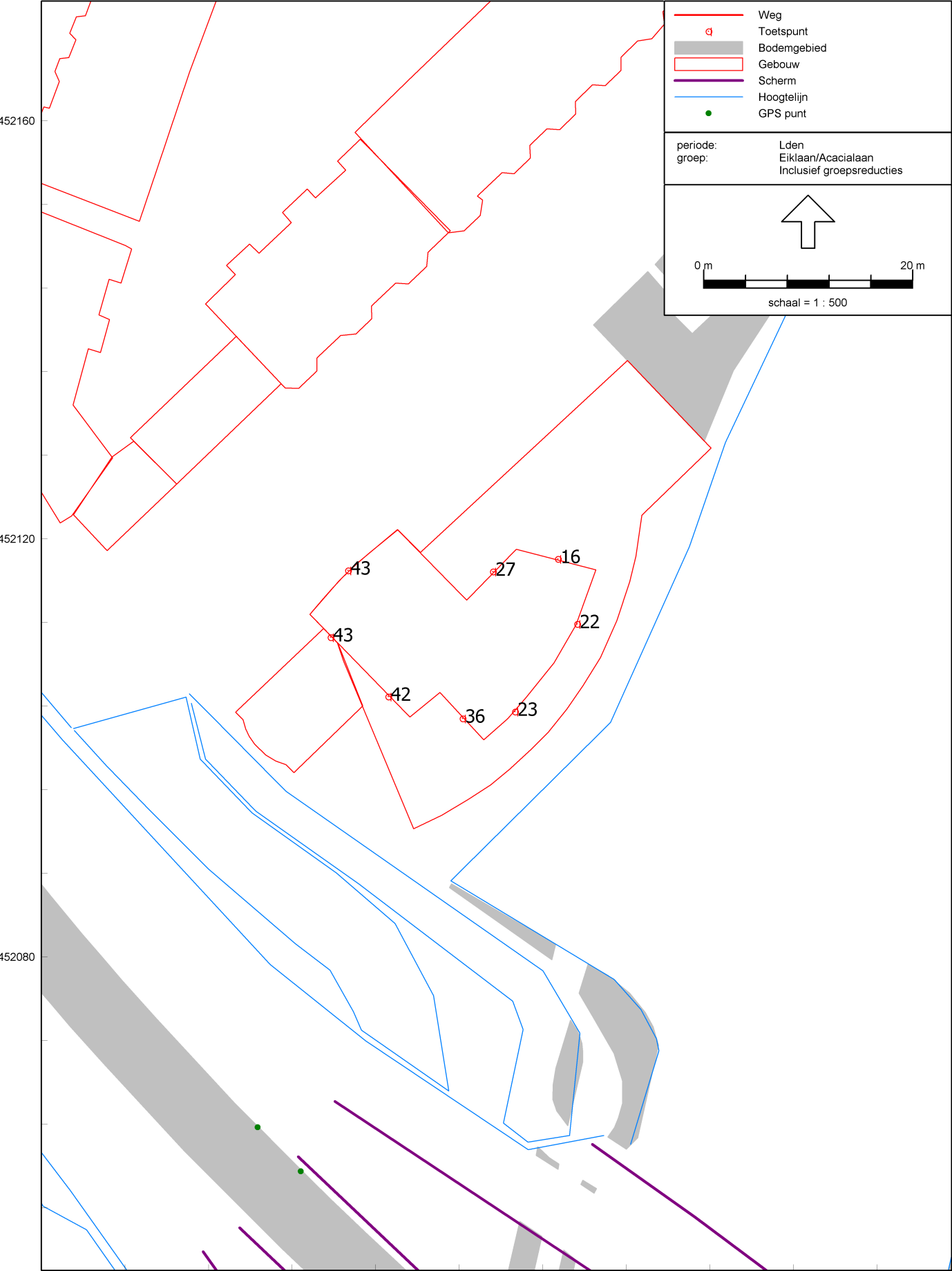
Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse] , Geomilieu V2.62

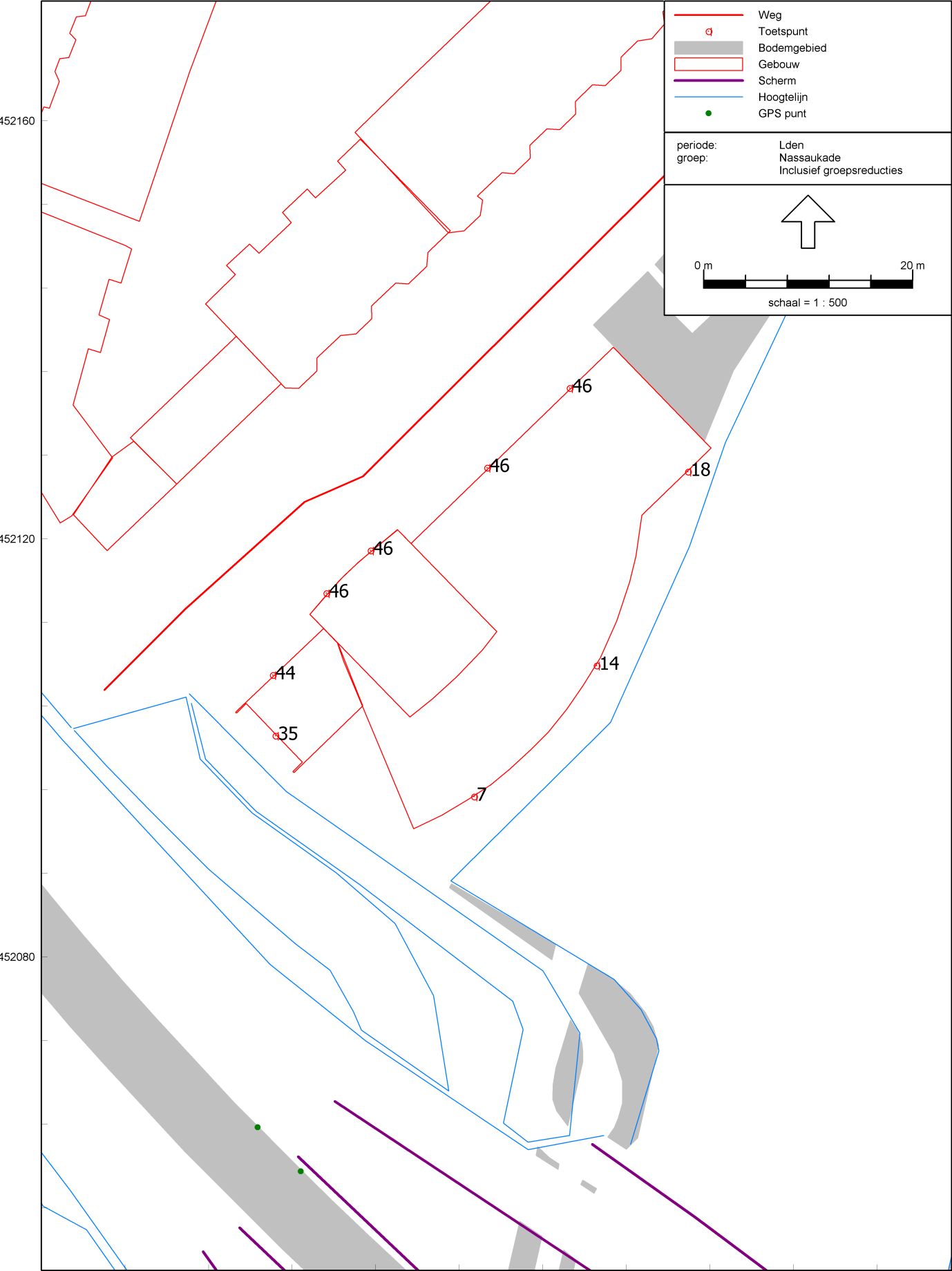


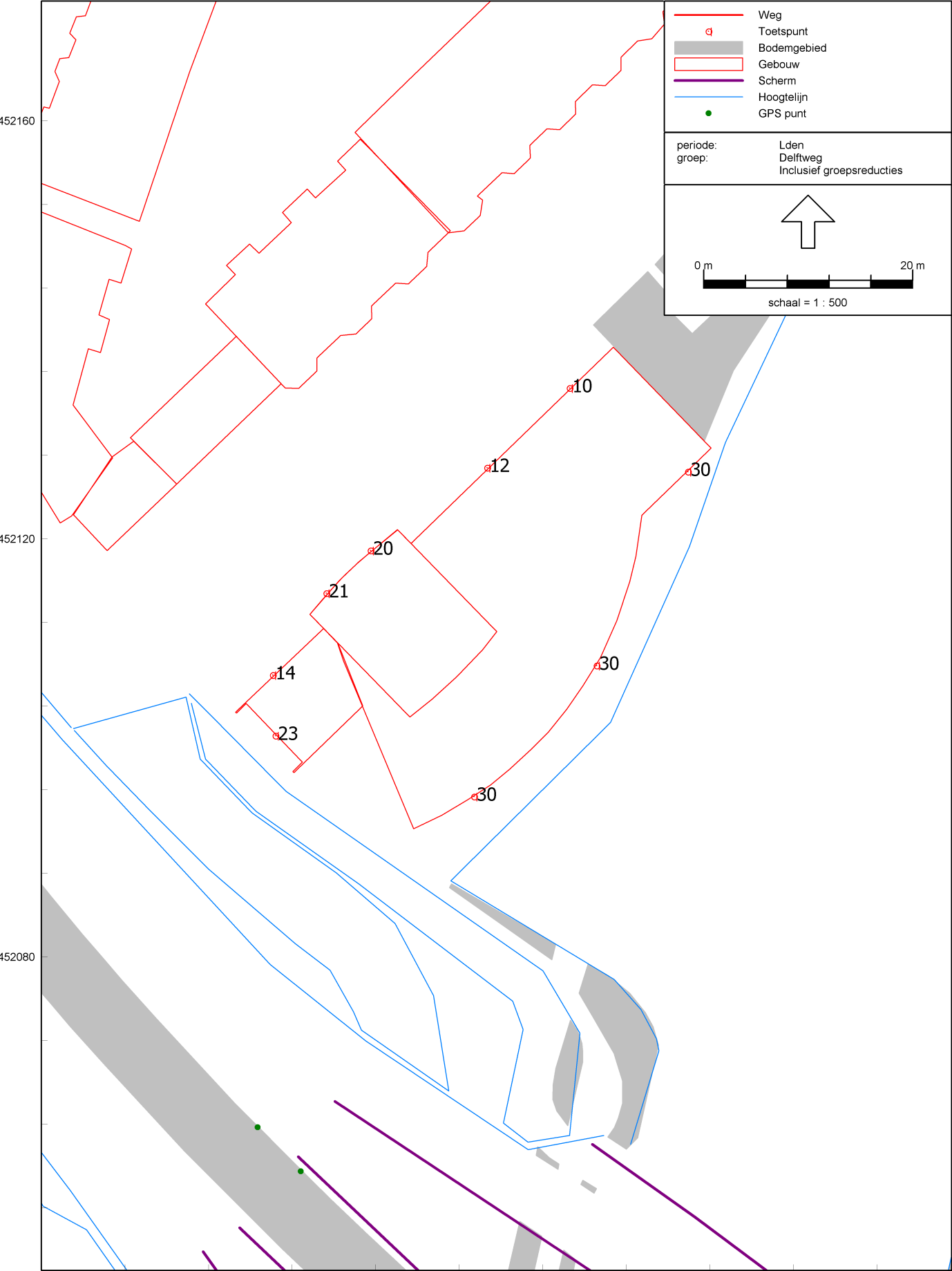


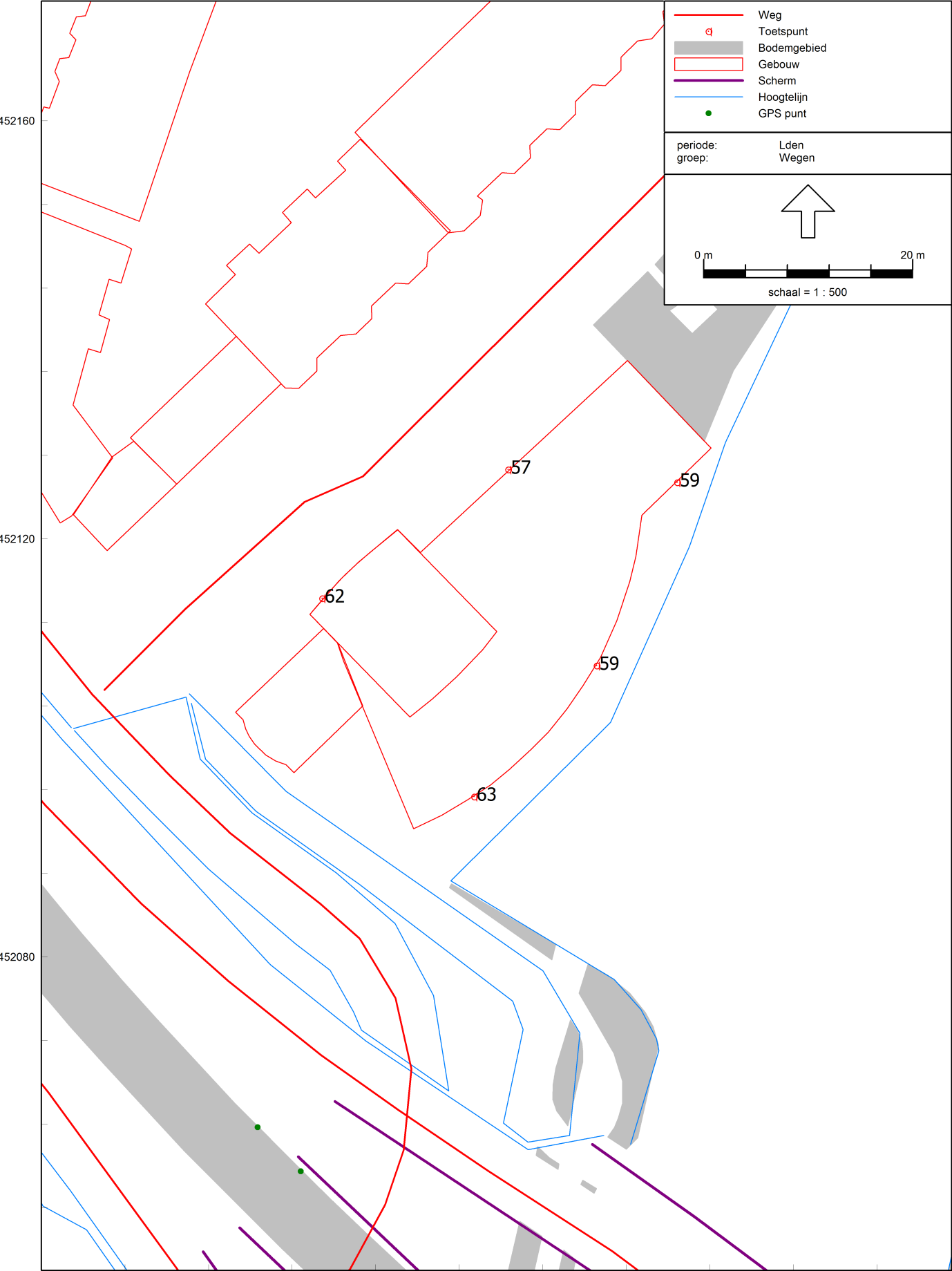






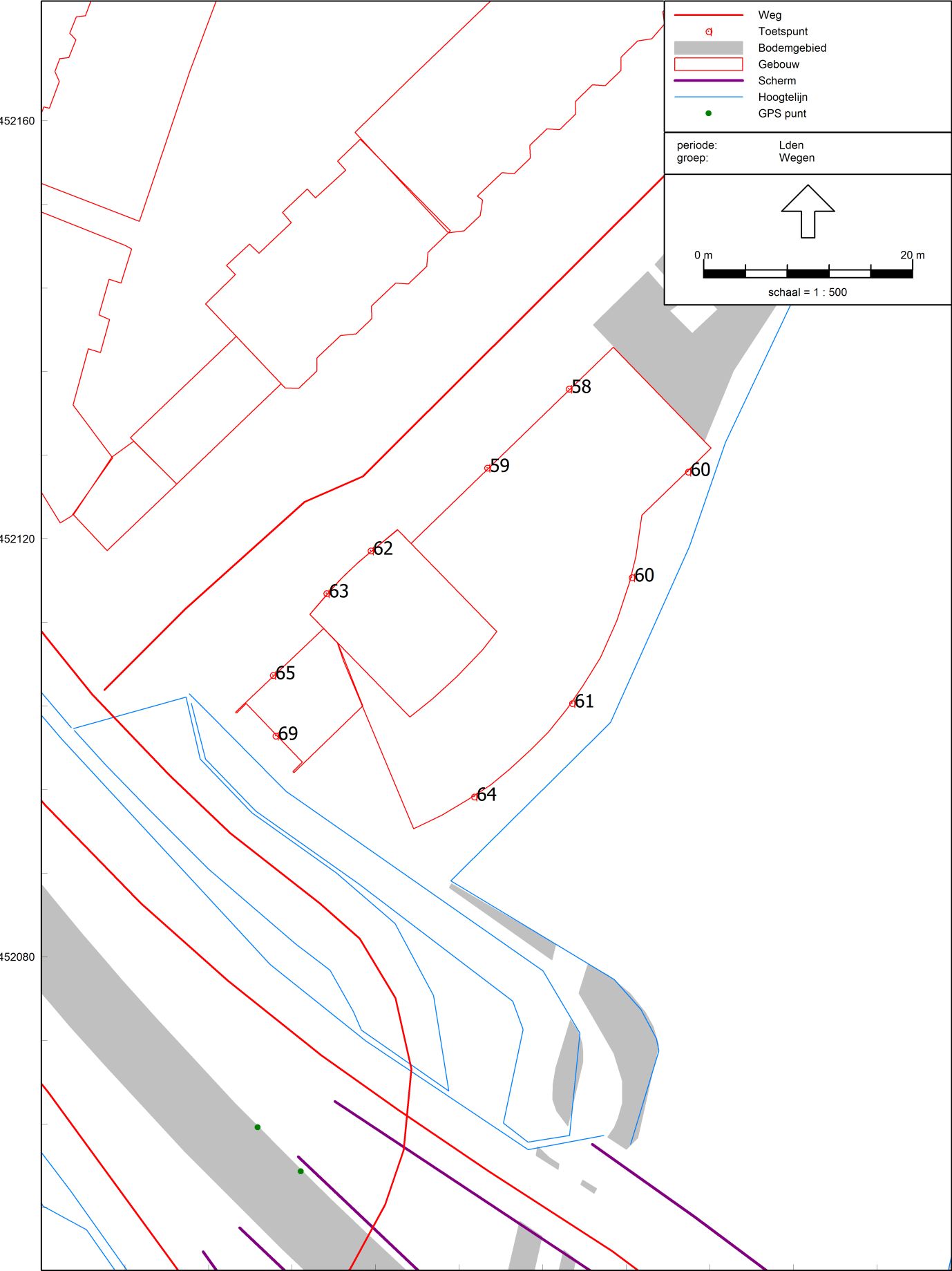






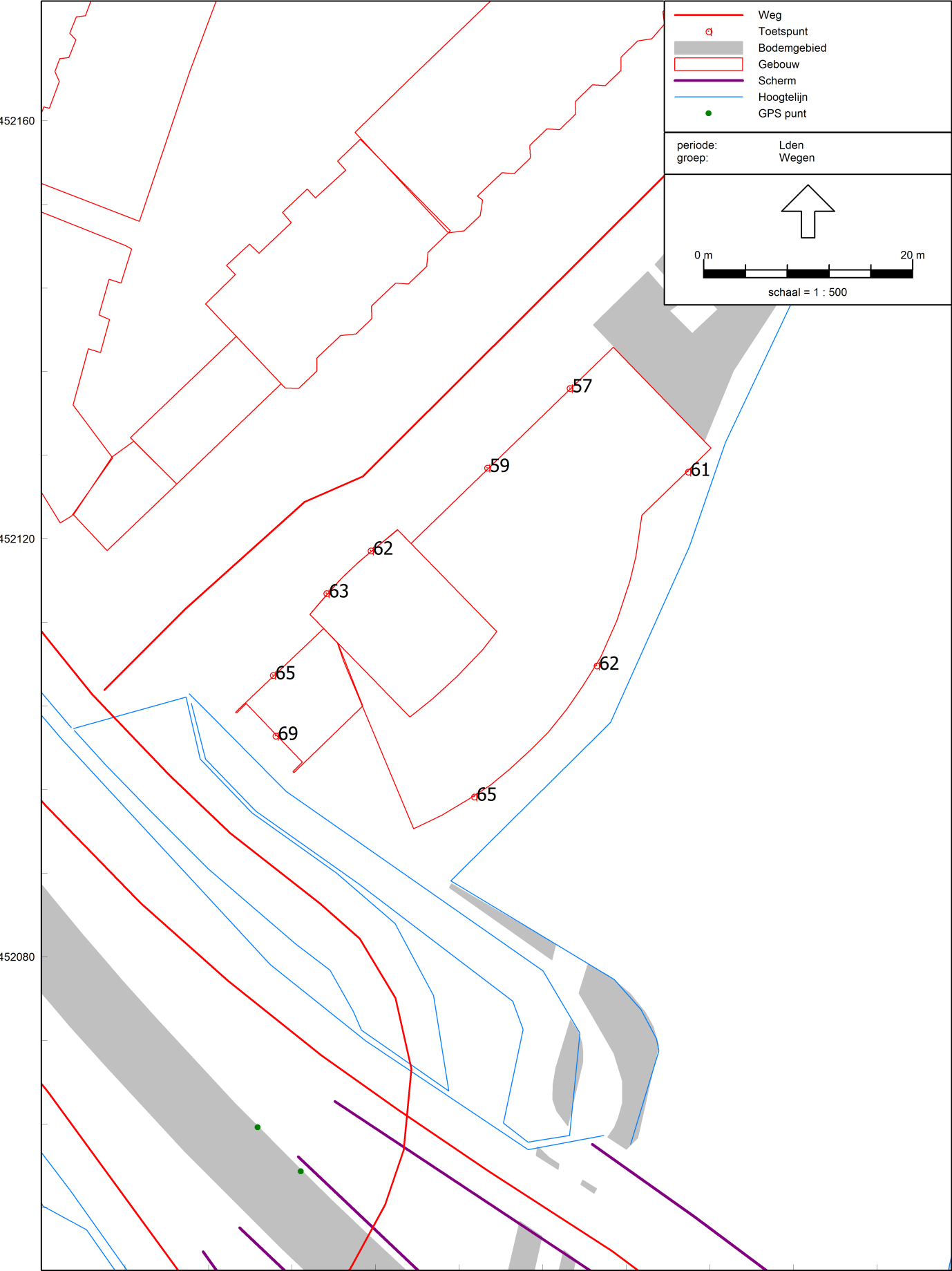
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer begane grond] , Geomilieu V2.62

Cumulatieve geluidsbelasting wegverkeerslawaai
Begane grond

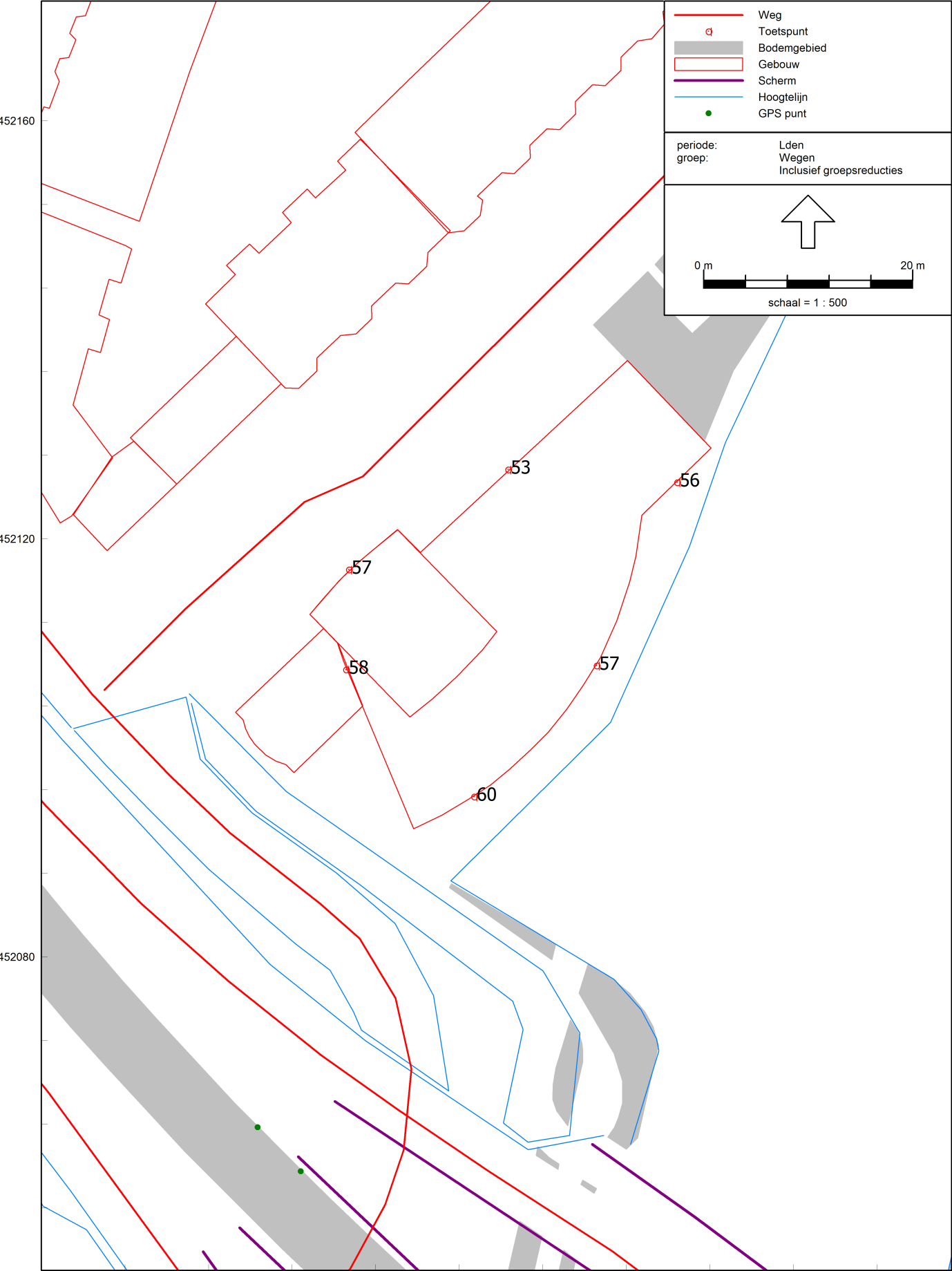


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer eerste verdieping] , Geomilieu V2.62

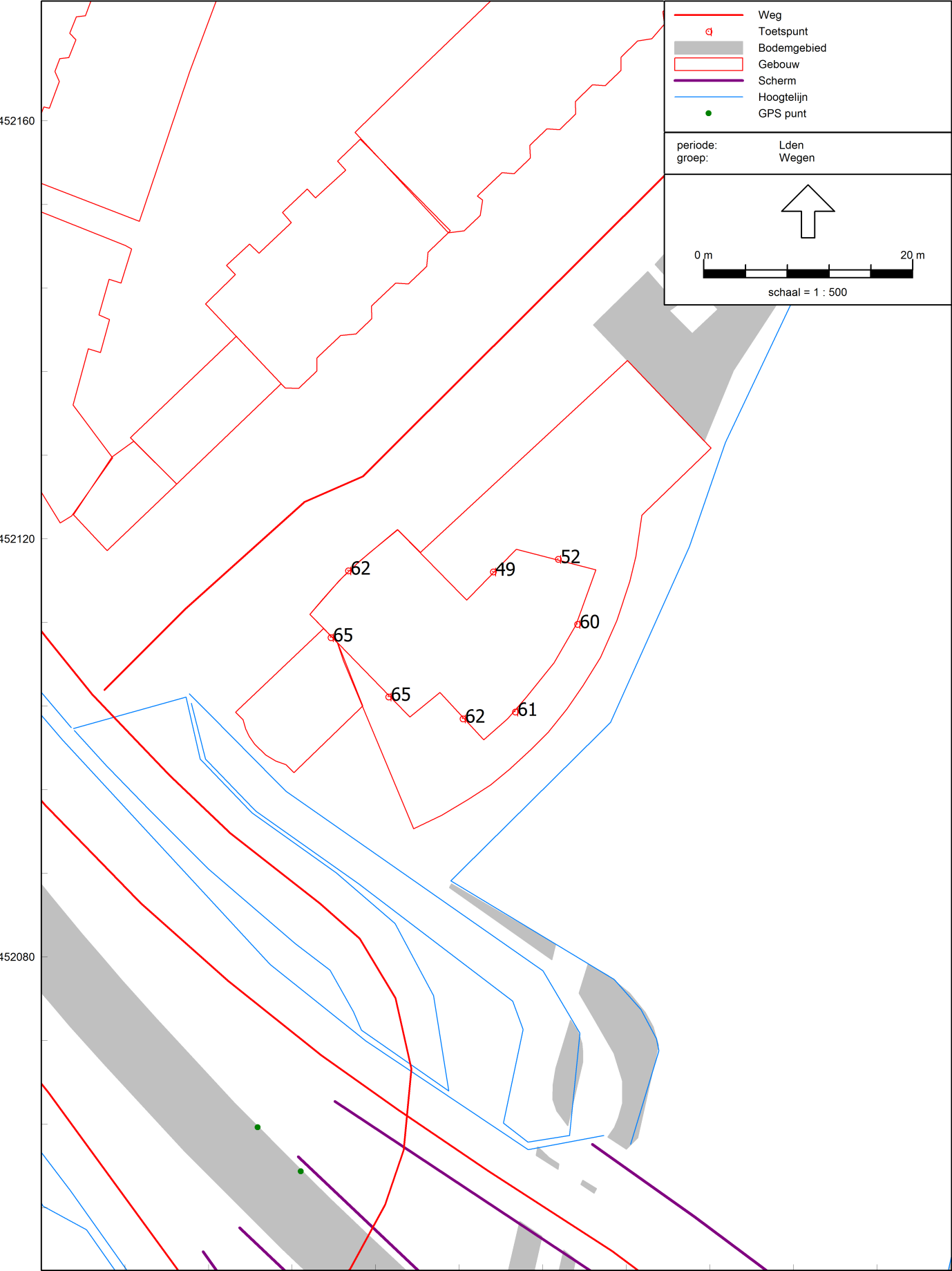
Cumulatieve geluidsbelasting wegverkeerslawaai
Eerste verdieping



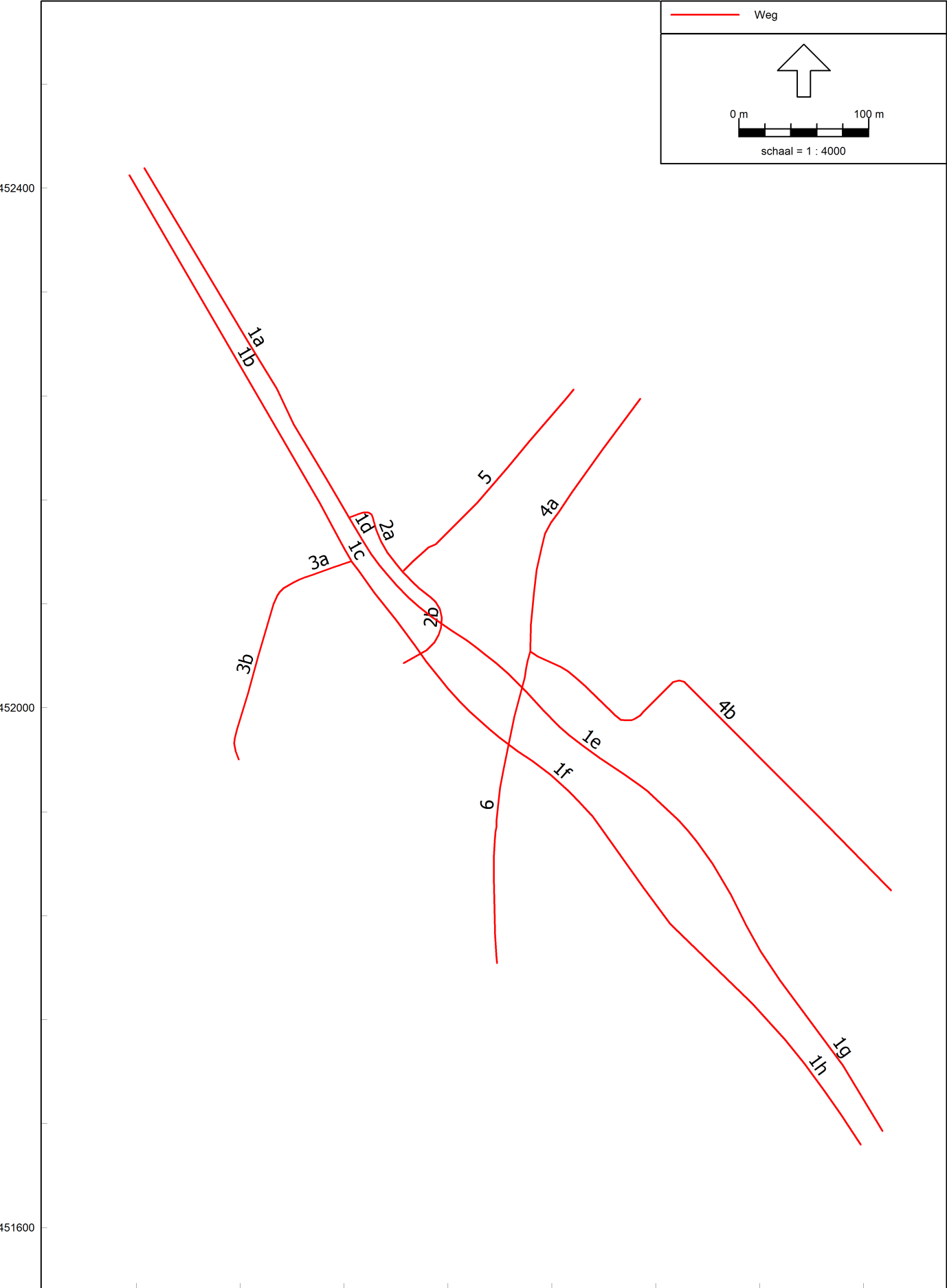
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer tweede verdieping] , Geomilieu V2.62



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer derde verdieping] , Geomilieu V2.62



Wegverkeerslawaa - RMW-2012, [Zonder (bouwkundige maatregelen) - Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse] , Geomilieu V2.62



De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Wegverkeer begane grond																
Groep: (hoofdgroep)																
		Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012														
Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))
1a	Haagweg	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W12	--	--	--	--	50	50
1b	Haagweg	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W12	--	--	--	--	50	50
1c	Haagweg	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
1d	Laan van Hoornwijk	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W12	--	--	--	--	50	50
1e	Laan van Hoornwijk	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
1f	Laan van Hoornwijk	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
1g	Laan van Hoornwijk	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
1h	Laan van Hoornwijk	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
2a	Haagweg	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	--	--	--	--	50	50
2b	Huis te Hoornkade	0,00	--	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	--	--	--	--	50	50
3a	Eiklaan	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
3b	Acaciaaan	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
4a	Jan Thissenweg	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
4b	Laan van Beens	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
5	Nassaukade	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W9a	--	--	--	--	30	30
6	Delftweg	0,00	0,70	Eigen waarde	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	30	30

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Wegverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012															
Naam	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)
1a	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8680,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1b	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8650,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1c	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8650,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1d	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11660,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1e	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11660,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1f	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	12760,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1g	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	13740,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
1h	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	15880,00	6,70	3,50	0,70	--	--	--
2a	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3930,00	7,00	2,59	0,71	--	--	--
2b	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4640,00	7,00	2,59	0,71	--	--	--
3a	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4110,00	7,00	2,59	0,71	--	--	--
3b	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	3900,00	7,00	2,59	0,71	--	--	--
4a	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	8940,00	7,00	2,59	0,71	--	--	--
4b	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	7190,00	7,00	2,59	0,71	--	--	--
5	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	500,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--
6	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	2260,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Wegverkeer begane grond (hoofdgroep)		Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012																			
Naam	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)
1a	--	--	91,20	91,20	91,20	--	7,90	7,90	7,90	--	0,90	0,90	0,90	--	--	--	--	--	530,38	277,07	55,41
1b	--	--	90,30	90,30	90,30	--	8,70	8,70	8,70	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	523,33	273,38	54,68
1c	--	--	90,30	90,30	90,30	--	8,70	8,70	8,70	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	523,33	273,38	54,68
1d	--	--	91,20	91,20	91,20	--	7,90	7,90	7,90	--	0,90	0,90	0,90	--	--	--	--	--	712,47	372,19	74,44
1e	--	--	91,20	91,20	91,20	--	7,90	7,90	7,90	--	0,90	0,90	0,90	--	--	--	--	--	712,47	372,19	74,44
1f	--	--	90,30	90,30	90,30	--	8,70	8,70	8,70	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	771,99	403,28	80,66
1g	--	--	91,20	91,20	91,20	--	7,90	7,90	7,90	--	0,90	0,90	0,90	--	--	--	--	--	839,57	438,58	87,72
1h	--	--	90,30	90,30	90,30	--	8,70	8,70	8,70	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	960,76	501,89	100,38
2a	--	--	98,57	98,86	97,30	--	1,00	0,80	1,89	--	0,43	0,34	0,81	--	--	--	--	--	271,17	100,63	27,15
2b	--	--	98,67	98,95	97,49	--	0,93	0,74	1,75	--	0,40	0,32	0,75	--	--	--	--	--	320,48	118,91	32,12
3a	--	--	97,99	98,40	96,23	--	1,60	1,28	3,01	--	0,40	0,32	0,75	--	--	--	--	--	281,92	104,75	28,08
3b	--	--	98,14	98,52	96,49	--	1,49	1,19	2,80	--	0,37	0,30	0,70	--	--	--	--	--	267,92	99,52	26,72
4a	--	--	98,52	98,82	97,20	--	1,19	0,94	2,24	--	0,30	0,24	0,56	--	--	--	--	--	616,54	228,81	61,70
4b	--	--	97,79	98,24	95,86	--	1,77	1,41	3,31	--	0,44	0,35	0,83	--	--	--	--	--	492,18	182,94	48,94
5	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	35,00	13,00	3,50
6	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	158,20	58,76	15,82

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Wegverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

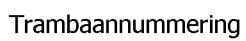
Naam	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
1a	--	45,94	24,00	4,80	--	5,23	2,73	0,55	--	84,51	91,48	98,47	101,59	103,86	99,41	94,60
1b	--	50,42	26,34	5,27	--	5,80	3,03	0,61	--	84,72	91,77	98,80	101,70	103,96	99,58	94,76
1c	--	50,42	26,34	5,27	--	5,80	3,03	0,61	--	83,56	91,20	98,29	101,94	107,90	104,64	97,92
1d	--	61,72	32,24	6,45	--	7,03	3,67	0,73	--	85,79	92,76	99,75	102,87	105,15	100,69	95,88
1e	--	61,72	32,24	6,45	--	7,03	3,67	0,73	--	84,65	92,25	99,26	103,10	109,14	105,86	99,14
1f	--	74,38	38,85	7,77	--	8,55	4,47	0,89	--	85,24	92,89	99,98	103,63	109,59	106,33	99,61
1g	--	72,73	37,99	7,60	--	8,29	4,33	0,87	--	85,36	92,96	99,97	103,81	109,86	106,57	99,85
1h	--	92,56	48,35	9,67	--	10,64	5,56	1,11	--	86,19	93,84	100,93	104,58	110,54	107,28	100,56
2a	--	2,75	0,81	0,53	--	1,18	0,35	0,23	--	85,92	93,06	97,73	101,88	106,71	99,50	94,20
2b	--	3,02	0,89	0,58	--	1,30	0,38	0,25	--	86,60	93,72	98,34	102,57	107,43	100,21	94,91
3a	--	4,60	1,36	0,88	--	1,15	0,34	0,22	--	78,48	85,33	91,11	97,64	104,44	100,95	94,15
3b	--	4,07	1,20	0,78	--	1,01	0,30	0,19	--	78,20	85,02	90,76	97,38	104,20	100,70	93,91
4a	--	7,45	2,18	1,42	--	1,88	0,56	0,36	--	81,66	88,42	94,00	100,90	107,78	104,27	97,47
4b	--	8,91	2,63	1,69	--	2,21	0,65	0,42	--	80,99	87,87	93,73	100,12	106,88	103,40	96,61
5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,74	79,14	82,41	88,75	92,44	85,45	80,22
6	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,06	78,06	82,22	91,37	97,06	93,77	87,04

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Wegverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
1a	87,59	81,69	88,66	95,65	98,77	101,04	96,59	91,78	84,77	74,70	81,67	88,66	91,78	94,05
1b	87,85	81,90	88,95	95,98	98,88	101,14	96,76	91,94	85,03	74,91	81,96	88,99	91,89	94,15
1c	89,13	80,74	88,38	95,47	99,12	105,08	101,82	95,10	86,31	73,75	81,39	88,48	92,13	98,09
1d	88,87	82,97	89,94	96,93	100,05	102,33	97,87	93,06	86,05	75,98	82,95	89,94	93,06	95,34
1e	90,22	81,83	89,43	96,44	100,28	106,32	103,04	96,32	87,40	74,84	82,44	89,45	93,29	99,33
1f	90,82	82,42	90,07	97,16	100,81	106,77	103,51	96,79	88,00	75,43	83,08	90,17	93,82	99,78
1g	90,93	82,54	90,14	97,15	100,99	107,04	103,75	97,03	88,11	75,55	83,15	90,16	94,00	100,05
1h	91,77	83,37	91,02	98,11	101,76	107,72	104,46	97,74	88,95	76,38	84,03	91,12	94,77	100,73
2a	84,79	81,48	88,56	93,09	97,47	102,37	95,15	89,85	80,34	76,51	83,83	88,97	92,29	96,88
2b	85,47	82,17	89,23	93,72	98,17	103,08	95,86	90,56	81,03	77,15	84,45	89,53	92,96	97,59
3a	83,88	74,01	80,79	86,41	93,23	100,09	96,59	89,79	79,40	69,15	76,24	82,54	88,10	94,62
3b	83,60	73,74	80,50	86,08	92,98	99,85	96,35	89,55	79,13	68,84	75,90	82,14	87,82	94,37
4a	87,05	77,22	83,92	89,35	96,50	103,44	99,92	93,12	82,60	72,21	79,17	85,23	91,27	97,93
4b	86,39	76,50	83,31	89,00	95,70	102,53	99,03	92,24	81,90	71,71	78,84	85,22	90,62	97,08
5	70,85	71,44	74,84	78,10	84,45	88,14	81,15	75,92	66,54	65,74	69,14	72,41	78,75	82,44
6	76,66	70,76	73,76	77,92	87,07	92,76	89,47	82,74	72,36	65,06	68,06	72,22	81,37	87,06



Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250
10e	Lijn 1 en 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10f	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10d	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10a	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10b	Lijn 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10c	Lijn 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10f	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10e	Lijn 1 en 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10f	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10e	Lijn 1 en 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10f	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10e	Lijn 1 en 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10e	Lijn 1 en 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10f	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10g	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	8 - Ingegoten spoorstaaf	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10e	Lijn 1 en 15	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0
10f	Lijn 1	0,00	--	Relatief	0,20	Intensiteit	False	1.5 dB	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Corr. 1	Trein 2
10e	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10d	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10c	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10g	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10g	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10d	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10a	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10b	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10c	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10d	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10a	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10b	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10c	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012													
Naam	Corr. 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10d	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10a	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10b	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10c	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10g	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6	V(N) 6	V(P4) 6	Corr. 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10d	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10a	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10b	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10c	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10g	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10g	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012														
Naam	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Corr. 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Corr. 8	Trein 9
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10d	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10a	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10b	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10c	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10g	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10d	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	15,900	12,000
10a	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	15,900	12,000
10b	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	16,800	12,000
10c	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	16,800	12,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10g	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	15,900	12,000
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10g	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	15,900	12,000
10e	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200
10f	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	Categorie 10	Stoppend	31,800	25,200

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11	Aanta(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11
10e	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10d	5.400	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10a	5.400	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10b	4.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10c	4.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10g	5.400	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10g	5.400	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10e	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
10f	7.500	0,000	40	40	40	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Corr. 11	Trein 12	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Corr. 12
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10d	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10a	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10b	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10c	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10g	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10g	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10e	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
10f	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14
10e	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10d	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10a	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10b	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10c	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10g	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10g	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10e	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
10f	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012													
Naam	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Corr. 14	Trein 15	Profil15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10d	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10a	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10b	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10c	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10g	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10e	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	
10f	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Corr. 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16
10e	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10d	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10a	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10b	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10c	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10g	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10g	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10e	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0
10f	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012													
Naam	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Corr. 17	Trein 18	Profiel18	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10d	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10a	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10b	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10c	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10e	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	
10f	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10d	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10a	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10b	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10c	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10d	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10a	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10b	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10c	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 20	Corr. 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Corr. 21	Trein 22	Profiel22
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10d	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10a	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10b	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10c	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10g	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10g	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Corr. 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10d	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10a	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10b	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10c	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Corr. 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10d	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10a	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10b	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10c	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 24	Corr. 24	Trein 25	Profiel25	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Corr. 25	Trein 26	Profiel26
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10d	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10a	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10b	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10c	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10g	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10g	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Corr. 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10d	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10a	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10b	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10c	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27	V(N) 27	V(P4) 27	Corr. 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10d	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10a	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10b	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10c	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10g	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10e	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
10f	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 28	Corr. 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Corr. 29	Trein 30	Profiel30
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10d	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10a	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10b	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10c	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10g	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10g	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10e	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
10f	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model:		Railverkeer begane grond													
Groep:		(hoofdgroep)													
		Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012													
Naam	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	Corr. 30	RRgebr	Ltrr;feit[1]	Ltrr;feit[2]	Ltrr;feit[3]	Ltrr;feit[4]	
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10d	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10a	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10b	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10c	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10g	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10e	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	
10f	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	False	19	18	17	16	

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]
10e	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10f	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10d	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10a	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10b	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10c	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10f	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10e	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10f	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10e	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10f	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10g	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10f	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10e	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10e	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
10f	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[16]	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]
10e	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10f	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10d	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10a	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10b	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10c	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10f	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10e	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10f	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10e	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10f	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10g	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10f	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10e	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10e	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6
10f	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]	Lrtr;feit[31]	Lrtr;feit[32]	Lrtr;feit[33]	Lrtr;feit[34]	Lrtr;feit[35]	Lrtr;feit[36]	Brugcorrectie
10e	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10d	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10a	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10b	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10c	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10e	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10e	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10e	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10e	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10g	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10e	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge
10f	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	No steel bridge

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	ΔLe; br ug, 63	ΔLe; br ug, 125	ΔLe; br ug, 250	ΔLe; br ug, 500	ΔLe; br ug, 1k	ΔLe; br ug, 2k	ΔLe; br ug, 4k	ΔLe; br ug, 8k	Schaal,63	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k
10e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10b	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10c	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10g	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10g	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10f	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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	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
10e	0,00	0,00	0,00	59,07	85,04	94,44	102,84	97,47	95,87	85,08	73,88	65,85	84,21
10f	0,00	0,00	0,00	59,07	85,04	94,44	102,84	97,47	95,87	85,08	73,88	65,85	84,21
10d	0,00	0,00	0,00	56,06	82,03	91,43	99,83	94,46	92,86	82,07	70,87	62,84	81,20
10a	0,00	0,00	0,00	56,06	82,03	91,43	99,83	94,46	92,86	82,07	70,87	62,84	81,20
10b	0,00	0,00	0,00	56,29	82,27	91,67	100,07	94,70	93,10	82,30	71,11	63,08	81,44
10c	0,00	0,00	0,00	56,29	82,27	91,67	100,07	94,70	93,10	82,30	71,11	63,08	81,44
10f	0,00	0,00	0,00	59,07	85,04	94,44	102,84	97,47	95,87	85,08	73,88	65,85	84,21
10e	0,00	0,00	0,00	59,07	85,04	94,44	102,84	97,47	95,87	85,08	73,88	65,85	84,21
10f	0,00	0,00	0,00	54,07	81,04	91,44	96,84	95,47	94,87	85,08	73,88	60,85	80,21
10e	0,00	0,00	0,00	54,07	81,04	91,44	96,84	95,47	94,87	85,08	73,88	60,85	80,21
10f	0,00	0,00	0,00	59,07	85,04	94,44	102,84	97,47	95,87	85,08	73,88	65,85	84,21
10e	0,00	0,00	0,00	59,07	85,04	94,44	102,84	97,47	95,87	85,08	73,88	65,85	84,21
10e	0,00	0,00	0,00	54,07	81,04	91,44	96,84	95,47	94,87	85,08	73,88	60,85	80,21
10f	0,00	0,00	0,00	54,07	81,04	91,44	96,84	95,47	94,87	85,08	73,88	60,85	80,21
10g	0,00	0,00	0,00	56,06	82,03	91,43	99,83	94,46	92,86	82,07	70,87	62,84	81,20
10e	0,00	0,00	0,00	54,07	81,04	91,44	96,84	95,47	94,87	85,08	73,88	60,85	80,21
10f	0,00	0,00	0,00	54,07	81,04	91,44	96,84	95,47	94,87	85,08	73,88	60,85	80,21

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012											
Naam	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	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	
10e	83,44	92,07	86,08	88,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10f	83,44	92,07	86,08	88,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10d	80,43	89,06	83,07	85,47	86,68	74,87	--	--	--	--	--	--	
10a	80,43	89,06	83,07	85,47	86,68	74,87	--	--	--	--	--	--	
10b	80,67	89,29	83,30	85,71	86,92	75,11	--	--	--	--	--	--	
10c	80,67	89,29	83,30	85,71	86,92	75,11	--	--	--	--	--	--	
10f	83,44	92,07	86,08	88,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10e	83,44	92,07	86,08	88,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10f	80,44	86,07	84,08	87,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10e	80,44	86,07	84,08	87,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10f	83,44	92,07	86,08	88,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10e	83,44	92,07	86,08	88,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10e	80,44	86,07	84,08	87,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10f	80,44	86,07	84,08	87,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10g	80,43	89,06	83,07	85,47	86,68	74,87	--	--	--	--	--	--	
10e	80,44	86,07	84,08	87,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	
10f	80,44	86,07	84,08	87,48	89,69	77,88	--	--	--	--	--	--	

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012											
Naam	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	LE(D)2.0 4k	LE(D)2.0 8k	LE(D)5.0 63	LE(D)5.0 125	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250
10e	--	58,06	84,03	93,43	101,83	96,46	94,86	84,07	72,87	64,84	83,20	82,43
10f	--	58,06	84,03	93,43	101,83	96,46	94,86	84,07	72,87	64,84	83,20	82,43
10d	--	54,83	80,81	90,21	98,61	93,24	91,64	80,84	69,65	61,62	79,98	79,21
10a	--	54,83	80,81	90,21	98,61	93,24	91,64	80,84	69,65	61,62	79,98	79,21
10b	--	54,83	80,81	90,21	98,61	93,24	91,64	80,84	69,65	61,62	79,98	79,21
10c	--	54,83	80,81	90,21	98,61	93,24	91,64	80,84	69,65	61,62	79,98	79,21
10f	--	58,06	84,03	93,43	101,83	96,46	94,86	84,07	72,87	64,84	83,20	82,43
10e	--	58,06	84,03	93,43	101,83	96,46	94,86	84,07	72,87	64,84	83,20	82,43
10f	--	53,06	80,03	90,43	95,83	94,46	93,86	84,07	72,87	59,84	79,20	79,43
10e	--	53,06	80,03	90,43	95,83	94,46	93,86	84,07	72,87	59,84	79,20	79,43
10f	--	58,06	84,03	93,43	101,83	96,46	94,86	84,07	72,87	64,84	83,20	82,43
10e	--	58,06	84,03	93,43	101,83	96,46	94,86	84,07	72,87	64,84	83,20	82,43
10e	--	53,06	80,03	90,43	95,83	94,46	93,86	84,07	72,87	59,84	79,20	79,43
10f	--	53,06	80,03	90,43	95,83	94,46	93,86	84,07	72,87	59,84	79,20	79,43
10g	--	54,83	80,81	90,21	98,61	93,24	91,64	80,84	69,65	61,62	79,98	79,21
10e	--	53,06	80,03	90,43	95,83	94,46	93,86	84,07	72,87	59,84	79,20	79,43
10f	--	53,06	80,03	90,43	95,83	94,46	93,86	84,07	72,87	59,84	79,20	79,43

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model:		Railverkeer begane grond													
Groep:		(hoofdgroep)													
		Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012													
Naam	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	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k			
10e	91,06	85,07	87,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	91,06	85,07	87,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	87,83	81,84	84,25	85,46	73,65	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	87,83	81,84	84,25	85,46	73,65	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	87,83	81,84	84,25	85,46	73,65	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	87,83	81,84	84,25	85,46	73,65	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	91,06	85,07	87,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	91,06	85,07	87,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	85,06	83,07	86,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	85,06	83,07	86,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	91,06	85,07	87,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	91,06	85,07	87,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	85,06	83,07	86,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	85,06	83,07	86,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	87,83	81,84	84,25	85,46	73,65	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	85,06	83,07	86,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	85,06	83,07	86,47	88,68	76,87	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model:	Railverkeer begane grond											
Groep:	(hoofdgroep)											
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012												
Naam	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	LE(A)5.0 250
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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	LE(A)Br 8k
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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
10e	52,79	78,77	88,17	96,57	91,20	89,60	78,80	67,61	59,58	77,93	77,17	85,79
10f	52,79	78,77	88,17	96,57	91,20	89,60	78,80	67,61	59,58	77,93	77,17	85,79
10d	51,37	77,34	86,74	95,14	89,77	88,17	77,38	66,18	58,15	76,51	75,74	84,37
10a	51,37	77,34	86,74	95,14	89,77	88,17	77,38	66,18	58,15	76,51	75,74	84,37
10b	50,57	76,55	85,95	94,35	88,98	87,38	76,58	65,39	57,36	75,72	74,95	83,57
10c	50,57	76,55	85,95	94,35	88,98	87,38	76,58	65,39	57,36	75,72	74,95	83,57
10f	52,79	78,77	88,17	96,57	91,20	89,60	78,80	67,61	59,58	77,93	77,17	85,79
10e	52,79	78,77	88,17	96,57	91,20	89,60	78,80	67,61	59,58	77,93	77,17	85,79
10f	47,79	74,77	85,17	90,57	89,20	88,60	78,80	67,61	54,58	73,93	74,17	79,79
10e	47,79	74,77	85,17	90,57	89,20	88,60	78,80	67,61	54,58	73,93	74,17	79,79

10f	52,79	78,77	88,17	96,57	91,20	89,60	78,80	67,61	59,58	77,93	77,17	85,79
10e	52,79	78,77	88,17	96,57	91,20	89,60	78,80	67,61	59,58	77,93	77,17	85,79
10e	47,79	74,77	85,17	90,57	89,20	88,60	78,80	67,61	54,58	73,93	74,17	79,79
10f	47,79	74,77	85,17	90,57	89,20	88,60	78,80	67,61	54,58	73,93	74,17	79,79
10g	51,37	77,34	86,74	95,14	89,77	88,17	77,38	66,18	58,15	76,51	75,74	84,37

10e	47,79	74,77	85,17	90,57	89,20	88,60	78,80	67,61	54,58	73,93	74,17	79,79
10f	47,79	74,77	85,17	90,57	89,20	88,60	78,80	67,61	54,58	73,93	74,17	79,79

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012													
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			
10e	79,80	82,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	79,80	82,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	78,38	80,78	81,99	70,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	78,38	80,78	81,99	70,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	77,58	79,99	81,20	69,39	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	77,58	79,99	81,20	69,39	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	79,80	82,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	79,80	82,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	77,80	81,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	77,80	81,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	79,80	82,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	79,80	82,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	77,80	81,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	77,80	81,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	78,38	80,78	81,99	70,18	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	77,80	81,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	77,80	81,21	83,41	71,61	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	LE(N)2.0 63	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
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012

Naam	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k	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
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RMR-2012										
Naam	LE(P4)0.5 1k	LE(P4)0.5 2k	LE(P4)0.5 4k	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	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Groep:		Railverkeer begane grond (hoofdgroep) Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012										
Naam	LE(P4)1.0 8k	LE(P4)2.0 63	LE(P4)2.0 125	LE(P4)2.0 250	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	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	

De Maese Woningen
799.001.10

KuiperCompagnons

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	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	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
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10d	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10a	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10b	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10c	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10g	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10e	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10f	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Railverkeer begane grond
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(P4)Br 4k	LE(P4)Br 8k
10e	--	--
10f	--	--
10d	--	--
10a	--	--
10b	--	--
10c	--	--
10f	--	--
10e	--	--
10f	--	--
10e	--	--
10f	--	--
10e	--	--
10f	--	--
10e	--	--
10f	--	--
10e	--	--
10f	--	--
10e	--	--
10f	--	--

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer begane grond
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Laan van Hoornwijck
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 1	1,50	60,03	57,21	50,22	60,54
1_A	Bouwnummer 2	1,50	56,34	53,52	46,53	56,85
2_A	Bouwnummer 3	1,50	55,12	52,30	45,31	55,63
3_A	Bouwnummer 4	1,50	54,28	51,46	44,47	54,79
5_A	Bouwnummer 5	1,50	59,60	56,78	49,79	60,11

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer eerste verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Laan van Hoornwijck
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 6	4,50	62,09	59,27	52,28	62,60
1_A	Bouwnummer 7	4,50	58,97	56,15	49,16	59,48
2_A	Bouwnummer 8	4,50	55,68	52,86	45,87	56,19
3_A	Bouwnummer 9	4,50	53,63	50,81	43,82	54,14
4_A	Bouwnummer 10	4,50	55,66	52,84	45,85	56,17
5_A	Bouwnummer 11	4,50	58,94	56,12	49,13	59,45
6_A	Bouwnummer 9	4,50	56,90	54,08	47,09	57,41
7_A	Bouwnummer 12	4,50	62,40	59,58	52,59	62,91
7_A	Bouwnummer 12	4,50	60,52	57,70	50,71	61,03
8_A	Bouwnummer 12	4,50	65,78	62,96	55,97	66,29

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Laan van Hoornwijck
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	62,56	59,74	52,75	63,07
1_A	Bouwnummer 14	7,50	58,87	56,05	49,06	59,38
3_A	Bouwnummer 15	7,50	53,96	51,14	44,15	54,47
4_A	Bouwnummer 16	7,50	55,95	53,13	46,14	56,46
5_A	Bouwnummer 17	7,50	59,14	56,32	49,33	59,65
6_A	Bouwnummer 15	7,50	57,64	54,82	47,83	58,15
7_A	Bouwnummer 18	7,50	62,48	59,66	52,67	62,99
7_A	Bouwnummer 18	7,50	60,65	57,83	50,84	61,16
8_A	Bouwnummer 18	7,50	65,92	63,10	56,11	66,43

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer derde verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Laan van Hoornwijck
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 19	10,50	62,64	59,82	52,83	63,15
1_A	Bouwnummer 20	10,50	59,07	56,25	49,26	59,58
2_A	Bouwnummer 21	10,50	57,89	55,07	48,08	58,40
3_A	Bouwnummer 22	10,50	54,95	52,13	45,14	55,46
5_A	Bouwnummer 23	10,50	60,05	57,23	50,24	60,56
7_A	Bouwnummer 23	10,50	62,16	59,34	52,35	62,67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Laan van Hoornwijck
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7A_A	Bouwnummer 24	13,50	59,27	56,45	49,46	59,78
7B_A	Bouwnummer 24	13,50	63,86	61,04	54,05	64,37
7C_A	Bouwnummer 24	13,50	63,57	60,75	53,76	64,08
7_A	Bouwnummer 25	13,50	45,12	42,30	35,31	45,63
7_A	Bouwnummer 25	13,50	40,54	37,72	30,73	41,05
7_A	Bouwnummer 25	13,50	57,43	54,61	47,62	57,94
7_A	Bouwnummer 25	13,50	59,51	56,69	49,70	60,02
7_A	Bouwnummer 25	13,50	61,17	58,35	51,36	61,68

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer begane grond
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tram
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 1	1,50	42,42	41,41	36,16	44,74
1_A	Bouwnummer 2	1,50	37,13	36,09	30,95	39,48
2_A	Bouwnummer 3	1,50	36,16	35,08	30,18	38,60
3_A	Bouwnummer 4	1,50	44,55	43,54	38,28	46,87
5_A	Bouwnummer 5	1,50	47,77	46,76	41,49	50,08

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer eerste verdieping
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Spoorwegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 6	4,50	50,65	49,64	44,38	52,97
1_A	Bouwnummer 7	4,50	43,40	42,38	37,17	45,73
2_A	Bouwnummer 8	4,50	36,11	35,04	30,16	38,56
3_A	Bouwnummer 9	4,50	45,59	44,58	39,32	47,91
4_A	Bouwnummer 10	4,50	47,27	46,26	41,00	49,59
5_A	Bouwnummer 11	4,50	50,46	49,45	44,19	52,78
6_A	Bouwnummer 9	4,50	38,33	37,26	32,35	40,77
7_A	Bouwnummer 12	4,50	54,22	53,21	47,95	56,54
7_A	Bouwnummer 12	4,50	52,40	51,39	46,13	54,72
8_A	Bouwnummer 12	4,50	56,45	55,44	50,18	58,77

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer tweede verdieping
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tram
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	51,95	50,94	45,69	54,27
1_A	Bouwnummer 14	7,50	43,42	42,39	37,24	45,77
3_A	Bouwnummer 15	7,50	46,89	45,88	40,62	49,21
4_A	Bouwnummer 16	7,50	48,46	47,45	42,19	50,78
5_A	Bouwnummer 17	7,50	51,20	50,19	44,93	53,52
6_A	Bouwnummer 15	7,50	39,92	38,83	33,95	42,36
7_A	Bouwnummer 18	7,50	54,58	53,57	48,31	56,90
7_A	Bouwnummer 18	7,50	52,91	51,90	46,64	55,23
8_A	Bouwnummer 18	7,50	56,94	55,93	50,67	59,26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer derde verdieping
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tram
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 19	10,50	52,08	51,07	45,82	54,40
1_A	Bouwnummer 20	10,50	44,07	43,04	37,89	46,42
2_A	Bouwnummer 21	10,50	40,90	39,83	34,91	43,33
3_A	Bouwnummer 22	10,50	47,26	46,25	40,99	49,58
5_A	Bouwnummer 23	10,50	52,03	51,02	45,77	54,35
7_A	Bouwnummer 23	10,50	52,34	51,33	46,07	54,66

Rapport: Resultatentabel
Model: Railverkeer vierde verdieping; extra penthouse
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tram
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7_A	Bouwnummer 25	13,50	36,63	35,62	30,36	38,95
7_A	Bouwnummer 25	13,50	27,14	26,13	20,87	29,46
7_A	Bouwnummer 25	13,50	39,69	38,63	33,66	42,11
7_A	Bouwnummer 25	13,50	45,47	44,45	39,26	47,81
7_A	Bouwnummer 25	13,50	49,69	48,68	43,45	52,02
7A_A	Bouwnummer 24	13,50	51,59	50,58	45,32	53,91
7B_A	Bouwnummer 24	13,50	55,22	54,21	48,95	57,54
7C_A	Bouwnummer 24	13,50	54,88	53,87	48,62	57,20

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer begane grond
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Huis te Hoornkade
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 1	1,50	57,49	53,12	47,80	57,70
1_A	Bouwnummer 2	1,50	45,55	41,17	35,86	45,76
2_A	Bouwnummer 3	1,50	34,80	30,42	25,13	35,02
3_A	Bouwnummer 4	1,50	49,25	44,87	39,58	49,47
5_A	Bouwnummer 5	1,50	57,30	52,92	47,62	57,52

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer eerste verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Huis te Hoornkade
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 6	4,50	57,54	53,17	47,85	57,75
1_A	Bouwnummer 7	4,50	49,76	45,39	40,08	49,98
2_A	Bouwnummer 8	4,50	35,23	30,86	25,55	35,45
3_A	Bouwnummer 9	4,50	50,32	45,94	40,64	50,54
4_A	Bouwnummer 10	4,50	52,18	47,80	42,51	52,40
5_A	Bouwnummer 11	4,50	55,42	51,04	45,74	55,64
6_A	Bouwnummer 9	4,50	36,06	31,68	26,41	36,29
7_A	Bouwnummer 12	4,50	60,33	55,95	50,65	60,55
7_A	Bouwnummer 12	4,50	57,66	53,27	47,98	57,87
8_A	Bouwnummer 12	4,50	64,90	60,52	55,21	65,11

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Huis te Hoornkade
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	57,17	52,78	47,48	57,38
1_A	Bouwnummer 14	7,50	47,32	42,95	37,64	47,54
3_A	Bouwnummer 15	7,50	49,27	44,89	39,60	49,49
4_A	Bouwnummer 16	7,50	51,53	47,15	41,85	51,75
5_A	Bouwnummer 17	7,50	55,34	50,96	45,66	55,56
6_A	Bouwnummer 15	7,50	36,91	32,52	27,27	37,14
7_A	Bouwnummer 18	7,50	59,95	55,56	50,27	60,16
7_A	Bouwnummer 18	7,50	57,50	53,12	47,82	57,72
8_A	Bouwnummer 18	7,50	64,22	59,84	54,53	64,43

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer derde verdieping
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Huis te Hoornkade
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 19	10,50	56,66	52,29	46,97	56,87
1_A	Bouwnummer 20	10,50	47,24	42,86	37,55	47,45
2_A	Bouwnummer 21	10,50	37,22	32,82	27,59	37,45
3_A	Bouwnummer 22	10,50	50,13	45,74	40,46	50,35
5_A	Bouwnummer 23	10,50	56,09	51,71	46,42	56,31
7_A	Bouwnummer 23	10,50	53,28	48,90	43,61	53,50

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Haagweg/Huis te Hoornkade
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7_A	Bouwnummer 25	13,50	39,99	35,60	30,40	40,24
7_A	Bouwnummer 25	13,50	36,22	31,85	26,55	36,44
7_A	Bouwnummer 25	13,50	35,98	31,60	26,30	36,20
7_A	Bouwnummer 25	13,50	40,71	36,31	31,13	40,96
7_A	Bouwnummer 25	13,50	43,79	39,36	34,30	44,06
7A_A	Bouwnummer 24	13,50	55,84	51,46	46,17	56,06
7B_A	Bouwnummer 24	13,50	57,81	53,43	48,13	58,03
7C_A	Bouwnummer 24	13,50	52,94	48,57	43,27	53,16

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer begane grond
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jan Thijssenweg/Laan van Beens en Vredenoord
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 1	1,50	52,97	48,61	43,21	53,16
1_A	Bouwnummer 2	1,50	54,77	50,41	45,00	54,96
2_A	Bouwnummer 3	1,50	55,28	50,93	45,52	55,47
3_A	Bouwnummer 4	1,50	43,62	39,27	33,85	43,81
5_A	Bouwnummer 5	1,50	39,71	35,36	29,95	39,90

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer eerste verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jan Thijssenweg/Laan van Beens en Vredenoord
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 6	4,50	54,19	49,82	44,42	54,38
1_A	Bouwnummer 7	4,50	55,86	51,50	46,09	56,05
2_A	Bouwnummer 8	4,50	56,88	52,52	47,11	57,07
3_A	Bouwnummer 9	4,50	46,79	42,44	37,02	46,98
4_A	Bouwnummer 10	4,50	43,62	39,26	33,85	43,81
5_A	Bouwnummer 11	4,50	40,50	36,14	30,72	40,69
6_A	Bouwnummer 9	4,50	56,88	52,53	47,12	57,07
7_A	Bouwnummer 12	4,50	36,08	31,72	26,32	36,27
7_A	Bouwnummer 12	4,50	40,77	36,41	30,99	40,96
8_A	Bouwnummer 12	4,50	33,22	28,85	23,49	33,42

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jan Thijssenweg/Laan van Beens en Vredenoord
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	55,08	50,72	45,32	55,27
1_A	Bouwnummer 14	7,50	56,75	52,40	46,98	56,94
3_A	Bouwnummer 15	7,50	46,40	42,04	36,63	46,59
4_A	Bouwnummer 16	7,50	44,78	40,42	35,00	44,97
5_A	Bouwnummer 17	7,50	42,18	37,82	32,39	42,36
6_A	Bouwnummer 15	7,50	57,35	53,00	47,58	57,54
7_A	Bouwnummer 18	7,50	36,82	32,46	27,07	37,02
7_A	Bouwnummer 18	7,50	41,68	37,33	31,92	41,87
8_A	Bouwnummer 18	7,50	34,11	29,75	24,38	34,31

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer derde verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jan Thijssenweg/Laan van Beens en Vredenoord
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 19	10,50	55,24	50,88	45,49	55,44
1_A	Bouwnummer 20	10,50	56,90	52,55	47,14	57,09
2_A	Bouwnummer 21	10,50	57,40	53,04	47,64	57,59
3_A	Bouwnummer 22	10,50	44,11	39,76	34,35	44,30
5_A	Bouwnummer 23	10,50	43,45	39,10	33,68	43,64
7_A	Bouwnummer 23	10,50	37,92	33,55	28,19	38,12

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Jan Thijssenweg/Laan van Beens en Vredenoord
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7_A	Bouwnummer 25	13,50	42,50	38,15	32,72	42,69
7_A	Bouwnummer 25	13,50	51,30	46,95	41,52	51,49
7_A	Bouwnummer 25	13,50	56,62	52,27	46,85	56,81
7_A	Bouwnummer 25	13,50	55,32	50,96	45,55	55,51
7_A	Bouwnummer 25	13,50	36,67	32,31	26,93	36,87
7A_A	Bouwnummer 24	13,50	42,97	38,62	33,19	43,16
7B_A	Bouwnummer 24	13,50	38,79	34,43	29,07	39,00
7C_A	Bouwnummer 24	13,50	38,49	34,12	28,75	38,69

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer begane grond
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eiklaan/Acaciaaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 1	1,50	25,20	20,82	15,53	25,42
1_A	Bouwnummer 2	1,50	21,51	17,13	11,83	21,73
2_A	Bouwnummer 3	1,50	12,35	7,95	2,78	12,60
3_A	Bouwnummer 4	1,50	39,16	34,80	29,44	39,37
5_A	Bouwnummer 5	1,50	39,11	34,73	29,43	39,33

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer eerste verdieping
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eiklaan/Acaciaaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 6	4,50	30,16	25,79	20,43	30,36
1_A	Bouwnummer 7	4,50	27,66	23,30	17,94	27,87
2_A	Bouwnummer 8	4,50	24,92	20,56	15,20	25,13
3_A	Bouwnummer 9	4,50	30,34	25,96	20,67	30,56
4_A	Bouwnummer 10	4,50	41,46	37,09	31,74	41,66
5_A	Bouwnummer 11	4,50	43,63	39,26	33,93	43,84
6_A	Bouwnummer 9	4,50	12,92	8,52	3,36	13,17
7_A	Bouwnummer 12	4,50	45,14	40,77	35,43	45,35
7_A	Bouwnummer 12	4,50	45,33	40,96	35,61	45,53
8_A	Bouwnummer 12	4,50	45,76	41,39	36,05	45,97

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eiklaan/Acaciaaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	30,33	25,96	20,62	30,54
1_A	Bouwnummer 14	7,50	26,38	22,01	16,65	26,58
3_A	Bouwnummer 15	7,50	32,01	27,63	22,34	32,23
4_A	Bouwnummer 16	7,50	42,40	38,03	32,69	42,61
5_A	Bouwnummer 17	7,50	44,79	40,41	35,09	45,00
6_A	Bouwnummer 15	7,50	13,08	8,68	3,52	13,33
7_A	Bouwnummer 18	7,50	46,52	42,15	36,81	46,73
7_A	Bouwnummer 18	7,50	46,81	42,44	37,10	47,02
8_A	Bouwnummer 18	7,50	47,24	42,87	37,52	47,44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer derde verdieping
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eiklaan/Acaciaaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 19	10,50	30,45	26,08	20,74	30,66
1_A	Bouwnummer 20	10,50	26,57	22,20	16,86	26,78
2_A	Bouwnummer 21	10,50	12,96	8,55	3,39	13,21
3_A	Bouwnummer 22	10,50	42,78	38,41	33,07	42,99
5_A	Bouwnummer 23	10,50	47,32	42,95	37,60	47,52
7_A	Bouwnummer 23	10,50	46,61	42,25	36,87	46,81

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Eiklaan/Acaciaaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7_A	Bouwnummer 25	13,50	32,18	27,78	22,59	32,42
7_A	Bouwnummer 25	13,50	21,15	16,75	11,54	21,39
7_A	Bouwnummer 25	13,50	26,99	22,62	17,28	27,20
7_A	Bouwnummer 25	13,50	28,25	23,88	18,54	28,46
7_A	Bouwnummer 25	13,50	40,67	36,31	30,94	40,87
7A_A	Bouwnummer 24	13,50	47,48	43,11	37,76	47,68
7B_A	Bouwnummer 24	13,50	47,62	43,25	37,91	47,83
7C_A	Bouwnummer 24	13,50	46,79	42,42	37,08	47,00

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Nassaukade
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	11,56	7,26	1,56	11,68
1_A	Bouwnummer 14	7,50	19,25	14,95	9,25	19,37
3_A	Bouwnummer 15	7,50	51,17	46,86	41,17	51,29
4_A	Bouwnummer 16	7,50	51,21	46,91	41,21	51,33
5_A	Bouwnummer 17	7,50	51,13	46,82	41,13	51,25
6_A	Bouwnummer 15	7,50	23,23	18,93	13,23	23,35
7_A	Bouwnummer 18	7,50	48,80	44,50	38,80	48,92
7_A	Bouwnummer 18	7,50	50,73	46,43	40,73	50,85
8_A	Bouwnummer 18	7,50	40,02	35,71	30,02	40,14

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Delftweg
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	35,28	30,98	25,28	35,40
1_A	Bouwnummer 14	7,50	34,63	30,33	24,63	34,75
3_A	Bouwnummer 15	7,50	15,03	10,73	5,03	15,15
4_A	Bouwnummer 16	7,50	16,63	12,33	6,63	16,75
5_A	Bouwnummer 17	7,50	24,56	20,26	14,56	24,68
6_A	Bouwnummer 15	7,50	34,80	30,50	24,80	34,92
7_A	Bouwnummer 18	7,50	18,46	14,16	8,46	18,58
7_A	Bouwnummer 18	7,50	25,92	21,62	15,92	26,04
8_A	Bouwnummer 18	7,50	28,22	23,92	18,22	28,34

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer begane grond
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 1	1,50	62,47	59,05	52,71	62,85
1_A	Bouwnummer 2	1,50	58,86	55,42	49,07	59,23
2_A	Bouwnummer 3	1,50	58,25	54,71	48,46	58,60
3_A	Bouwnummer 4	1,50	57,15	53,66	47,31	57,49
5_A	Bouwnummer 5	1,50	62,10	58,67	52,32	62,47

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer eerste verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 6	4,50	63,89	60,60	54,12	64,30
1_A	Bouwnummer 7	4,50	61,04	57,70	51,25	61,43
2_A	Bouwnummer 8	4,50	59,36	55,73	49,57	59,69
3_A	Bouwnummer 9	4,50	57,33	53,71	47,50	57,65
4_A	Bouwnummer 10	4,50	58,60	55,10	48,79	58,95
5_A	Bouwnummer 11	4,50	61,26	57,87	51,46	61,64
6_A	Bouwnummer 9	4,50	59,93	56,41	50,14	60,28
7_A	Bouwnummer 12	4,50	64,69	61,30	54,92	65,08
7_A	Bouwnummer 12	4,50	62,80	59,41	53,02	63,18
8_A	Bouwnummer 12	4,50	68,40	64,95	58,65	68,78

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer tweede verdieping
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 13	7,50	64,23	60,97	54,45	64,64
1_A	Bouwnummer 14	7,50	61,14	57,76	51,35	61,52
3_A	Bouwnummer 15	7,50	57,07	53,54	47,24	57,41
4_A	Bouwnummer 16	7,50	58,55	55,10	48,73	58,91
5_A	Bouwnummer 17	7,50	61,27	57,91	51,48	61,66
6_A	Bouwnummer 15	7,50	60,54	57,04	50,75	60,90
7_A	Bouwnummer 18	7,50	64,60	61,24	54,83	64,99
7_A	Bouwnummer 18	7,50	62,80	59,44	53,02	63,19
8_A	Bouwnummer 18	7,50	68,20	64,81	58,45	68,59

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer derde verdieping
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
_A	Bouwnummer 19	10,50	64,22	60,98	54,44	64,64
1_A	Bouwnummer 20	10,50	61,32	57,94	51,53	61,70
2_A	Bouwnummer 21	10,50	60,69	57,21	50,91	61,05
3_A	Bouwnummer 22	10,50	57,50	54,07	47,69	57,86
5_A	Bouwnummer 23	10,50	62,03	58,71	52,25	62,43
7_A	Bouwnummer 23	10,50	62,82	59,81	53,02	63,28

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer vierde verdieping; extra penthouse
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7A_A	Bouwnummer 24	13,50	61,42	58,06	51,64	61,81
7B_A	Bouwnummer 24	13,50	64,95	61,83	55,17	65,39
7C_A	Bouwnummer 24	13,50	64,03	61,07	54,23	64,51
7_A	Bouwnummer 25	13,50	48,16	44,63	38,39	48,52
7_A	Bouwnummer 25	13,50	51,84	47,62	42,06	52,05
7_A	Bouwnummer 25	13,50	60,09	56,63	50,30	60,45
7_A	Bouwnummer 25	13,50	60,97	57,76	51,17	61,39
7_A	Bouwnummer 25	13,50	61,31	58,45	51,51	61,81

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

KuiperCompagnons



Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Van Nelleweg 3042

3044BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69

Bijlage 2:

Nassaukade 1 te Rijswijk (ZH) – Actualiserend bodemonderzoek,
Hofstede milieuadvies, kenmerk: dmw.rwk.15290.b01,
d.d. 25 juni 2015

De heer M. Faber
De Maese Woningen B.V.

Per e-mail

UTRECHT

Ons kenmerk

UW kenmerk

Doorkiesnummer

25 juni 2015

dmw.rwk.15290.b01

030 274 80 44

Nassaukade 1 te Rijswijk (ZH) – Actualiserend bodemonderzoek

Geachte heer Faber,

Onlangs heeft u ons opdracht gegeven voor het uitvoeren van een actualiserend bodemonderzoek voor het perceel met kantoorpand aan de Nassaukade 1 in Rijswijk (ZH). Hierbij rapporteer ik u onze bevindingen. Dit briefrapport behandelt, na de inleiding, verder de onderzoeksopzet, de resultaten van het aanvullende historische onderzoek, de verrichte veld- en laboratoriumwerkzaamheden en de onderzoeksresultaten inclusief interpretatie. Het briefrapport wordt afgesloten met een samenvatting van de verzamelde gegevens en de conclusies.

Inleiding

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende. De locatie ligt in het zuidoosten van de bebouwde kom, op de noordoever van de 'Delftsche Vliet'. De regionale ligging van de locatie is aangeduid in bijlage 1. Het terrein is kadastraal bekend als gemeente Rijswijk (ZH), sectie D, nummer 7568. De locatie heeft volgens Kadaster een oppervlakte van 1.260 m². Het perceel is eigendom van Stichting Bewaarder Vastgoedfonds Mpc Holland 55. Het terrein is sinds 1989 voor ongeveer tweederde bebouwd met een kantoorpand met parkeerkelder. Het buitenterrein is verhard met klinkers en tegels.

Aanleiding voor het actualiserend bodemonderzoek is de aanvraag van een Omgevingsvergunning voor een verbouwing van het kantoorpand tot woningen. In 2002 is op de locatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt in het kader van de vergunningaanvraag geactualiseerd.

Onderzoeksopzet

Omdat in 2002 op het gehele terrein al een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 is uitgevoerd, wordt dat in het kader van de vergunningaanvraag niet opnieuw gedaan. In overleg tussen De Maese Woningen en de Gemeente Rijswijk is besloten, dat kan worden volstaan met een aanvullend historisch onderzoek en een herbemonstering van het grondwater.

Aanvullend historisch onderzoek

Hofstede cs Milieuadviseurs heeft, zoals al vermeld, in 2002 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (rapport tw.rwk.02023.r01 d.d. 25 april 2002). Het historische terreingebruik tot 2002

wordt in dit rapport beschreven. Plaatselijk werd een bijmenging met puin in de grond waargenomen. Een mengmonster van de puinhoudende grond bleek licht belast met kwik, minerale olie en Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK). In de mengmonsters van de grond zonder puin en in het grondwatermonster zijn geen verontreinigingen gemeten.

Voor het terreingebruik sinds 2002 is informatie ingewonnen bij de opdrachtgever en via 'www.bodemloket.nl'. Sinds 2002 is het gebouw enkel als kantoorpand gebruikt en zijn er geen 'bodembedreigende activiteiten' op de locatie ontplooid. Het pand was onder meer in gebruik bij een architectenbureau en een verzekeringsmaatschappij. Momenteel wordt het kantoor niet gebruikt. Er bestaan plannen om het gebouw te transformeren tot appartementencomplex.

Veldwerk

Het veldwerk voor het bodemonderzoek is op 19 juni 2015 uitgevoerd door MIM-erkend veldwerkbedrijf VeldXpert uit Noordwijk (certificaat K24252/10). De veldwerkzaamheden, uitgevoerd door de heer M. Schaap, bestonden uit het:

- nemen van monsters van het grondwater uit bestaande peilbuis 101.

Het veldwerk en het laboratoriumonderzoek zijn uitgevoerd conform standaardrichtlijnen (NEN-, NPR- en/of VPR-voorschriften).

De situering van de bemonsterde peilbuis is aangegeven op de tekening in bijlage 2.

Laboratoriumonderzoek

Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd in het MIM-erkende laboratorium van Analytico te Barneveld (certificaat L010). Voor het in beeld brengen van de grondwaterkwaliteit is één grondwatermonster geanalyseerd op het Standaardpakket grondwater:

- zuurgraad (pH) en elektrische geleidbaarheid (EC), veldmetingen;
- negen zware metalen;
- vluchtige aromatische koolwaterstoffen en naftaleen;
- gechloreerde oplosmiddelen (VOC1);
- minerale olie.

Het monster is voorbehandeld conform AS3000.

Veldwaarnemingen

Het niveau van het ondiepe grondwater lag bij de grondwatermonstername op 1,4 meter beneden het maaiveld. De in het veld gemeten zuurgraad (pH) van het grondwater bedroeg 7,7 en de elektrische geleidbaarheid (EC) 396 µS/cm. Dit zijn voor de regio normale waarden.

Analyseresultaten

De analyseresultaten van het onderzochte grondwatermonster staan vermeld in tabel 1 in bijlage 3. Het analysecertificaat is in kopie in bijlage 4 opgenomen.

In de tabel is aangegeven hoe de concentraties zich verhouden tot de toetsingswaarden. De toetsingswaarden zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgesteld binnen de Wet bodembescherming. Voor elke stof(groep) zijn er drie toetsingswaarden:

- S - streefwaarde;
- T- tussenwaarde, het gemiddelde van de S- en I-waarden, criterium voor nader onderzoek;
- I - interventiewaarde, criterium voor ernstige verontreiniging.

In bijlage 3 is een toelichting op de toetsingswaarden opgenomen.

Bij de toetsing is het voorgeschreven BoToVa (Bodem Toets- en Validatieservice, 2013) gebruikt.

In het grondwatermonster zijn geen verhoogde concentraties gemeten van de geanalyseerde componenten.

Conclusies

Het actualiserend bodemonderzoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor het ontstaan van nieuwe bodemverontreiniging sinds 2002. De resultaten van het verkennend bodemonderzoek uit 2002 kunnen nog steeds als representatief worden beschouwd voor de locatie. De in 2002 vastgestelde- en in 2015 geactualiseerde bodemkwaliteit legt geen beperkingen op aan de voorgenomen transformatie van het kantoorpand tot appartementencomplex.

Tot slot

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Indien u nog vragen hebt, ben ik voor de beantwoording daarvan vanzelfsprekend graag beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

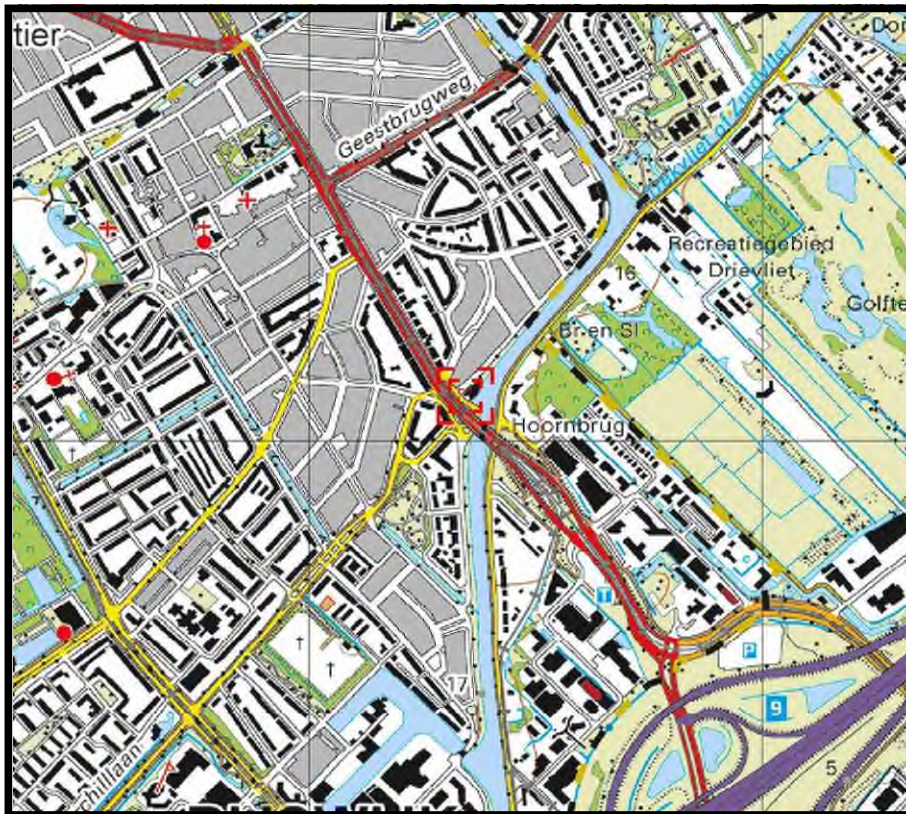
Ir. H.W.M. de Natris

Bijlagen

1. Ligging locatie
2. Boorpuntenkaart
3. Analyseresultaten
4. Analysecertificaat

Bijlage 1: ligging locatie





© Topografische Dienst Kadaster, 2015

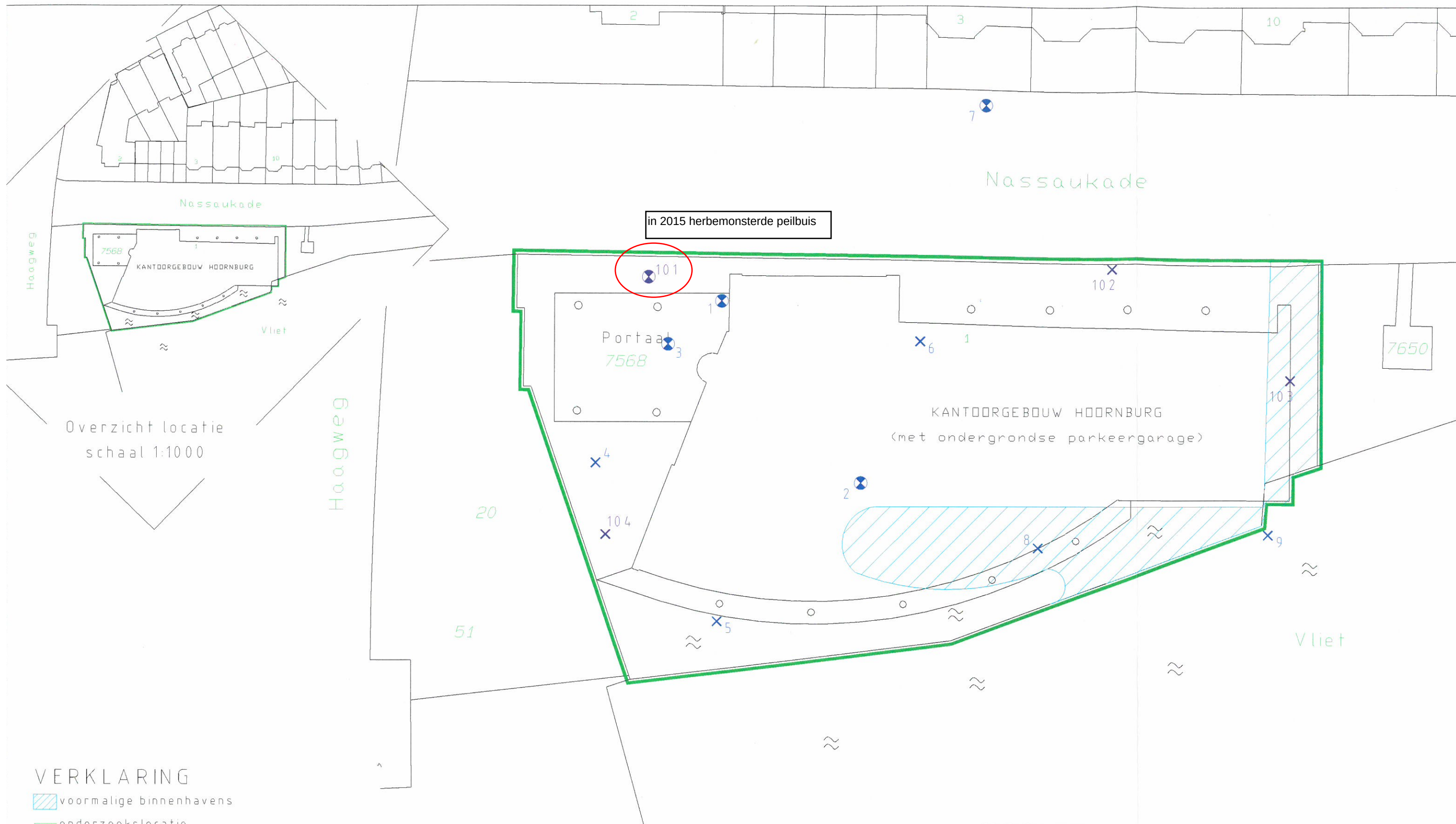


© Google, 2015

Bijlage 1: Ligging locatie

Bijlage 2: situatietekening





Overzicht locatie
schaal 1:1000

VERKLARING

voormalige binnenhavens

onderzoekslocatie

contour bebouwing

Milieukundige controles, Fugro 1989 (1 T/M 9).

boring

peilbuis

Verkennd bodemonderzoek, Hofstede CS 2002 (101 t/m 104).

boring

peilbuis

Opdr.gever	Delta Lloyd Vastgoed		Schaal	1:250
Plaats	Amsterdam		Datum	19-04-2002
Project	Rijswijk (ZH)		Getekend	SS
Straatnaam	Nassaukade 1			
Soort ond.	Verkennd bodemonderzoek			

Bijlage 2: Situatietekening

Hofstede cs
Bedrijfsadviseurs

Rembrandtlaan 31 Postbus 163 3720 AD Bilthoven
Tel./faxnummer 030-2748040/2748050
E-mail info@hofstedeadvies.nl

Formaat	File nr. tw.rwk.02023
A3	Opdr. nr. tw.rwk.02023.t01
	Tek. nr.

0 m 5 m 25 m

Bijlage 3: analyseresultaten

In tabel 1 en is aangegeven hoe de gemeten gehalten zich verhouden tot de toetsingswaarden. De toetsingswaarden zijn door het ministerie van VROM opgesteld binnen de Wet bodembescherming. Voor elke stof(groep) zijn er drie toetsingswaarden:

- S - streefwaarde;
- T- tussenwaarde, het gemiddelde van de S- en I-waarden, criterium voor nader onderzoek;
- I - interventiewaarde, criterium voor ernstige verontreiniging.

De volgende aanduidingen worden gebruikt:

- niet verhoogd: beneden de S-waarde;
- licht verhoogd : tussen de S-waarde en T-waarde;
- matig verhoogd: tussen de T- en I-waarde;
- sterk verhoogd: boven de I-waarde.



Tabel 1: analyseresultaten grondwater

Peilbuisnummer:	101
Filtertraject (m-mv):	1,5-2,5
Bemonsteringsdatum:	19 juni 2015
Vorbewerking	
AS3000	uitgevoerd
Metalen (µg/l)	
Barium (Ba)	20 -
Cadmium (Cd)	0,14 -
Kobalt (Co)	1,4 -
Koper (Cu)	1,4 -
Kwik (Hg)	0,035 -
Molybdeen (Mo)	2 -
Nikkel (Ni)	2,1 -
Lood (Pb)	1,4 -
Zink (Zn)	7 -
Aromatische koolwaterstoffen (µg/l)	
Benzeen	0,14 -
Tolueen	0,14 -
Ethylbenzeen	0,14 -
o-Xyleen	0,07
m,p-Xyleen	0,14
Som Xylenen (AS3000)	0,21 -
Som aromaten (BTEX)	0,63
Naftaleen	0,014 -
Styreen	0,14 -
Gechloreerde koolwaterstoffen (µg/l)	
Dichloormethaan	0,14 -
Trichloormethaan	0,14 -
Tetrachloormethaan	0,07 -
Trichlooretheen	0,14 -
Tetrachlooretheen	0,07 -
1,1-Dichloorethaan	0,14 -
1,2-Dichloorethaan	0,14 -
1,1,1-Trichloorethaan	0,07 -
1,1,2-Trichloorethaan	0,07 -
cis 1,2-Dichlooretheen	0,07
trans 1,2-Dichlooretheen	0,07
CKW (som)	1,12
Tribroommethaan	0,14 -
Vinylchloride	0,07 -
1,1-Dichlooretheen	0,07 -
1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	0,14 -
1,1-Dichloorpropaan	0,14
1,2-Dichloorpropaan	0,14
1,3-Dichloorpropaan	0,14
Dichloorpropanen som factor 0.7	0,42 -
Minerale olie (µg/l)	
Minerale olie (GC) totaal	35 -
Clean-Up Florisil	uitgevoerd

Toelichting:

kleiner dan of gelijk aan streefwaarde: -

groter dan streefwaarde: S

groter dan tussenwaarde: T

groter dan interventiewaarde: I

Bijlage 4: analysecertificaat



Hofstede cs Milieuadviseurs
T.a.v. Hein De Natris
Maliebaan 48a
3581 CS UTRECHT

Analysecertificaat

Datum: 23-06-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015068438/1
Uw project/verslagnummer	dmw.rwk.15290
Uw projectnaam	Rijswijk
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	19-06-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer dmw.rwk.15290
 Uw projectnaam Rijswijk
 Uw ordernummer
 Monsternemer VeldXpert
 Monstermatrix Water; Water (AS3000)

Certificaatnummer/Versie 2015068438/1
 Startdatum 19-06-2015
 Rapportagedatum 23-06-2015/13:23
 Bijlage A,B,C
 Pagina 1/2

Analyse	Eenheid	1
Metalen		
S Barium (Ba)	µg/L	20
S Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20
S Kobalt (Co)	µg/L	<2.0
S Koper (Cu)	µg/L	<2.0
S Kwik (Hg)	µg/L	<0.050
S Molybdeen (Mo)	µg/L	2.0
S Nikkel (Ni)	µg/L	<3.0
S Lood (Pb)	µg/L	<2.0
S Zink (Zn)	µg/L	<10
Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen		
S Benzeen	µg/L	<0.20
S Toluene	µg/L	<0.20
S Ethylbenzeen	µg/L	<0.20
S o-Xyleen	µg/L	<0.10
S m,p-Xyleen	µg/L	<0.20
S Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 ¹⁾
BTEX (som)	µg/L	<0.90
S Naftaleen	µg/L	<0.020
S Styreen	µg/L	<0.20
Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
S Dichloormethaan	µg/L	<0.20
S Trichloormethaan	µg/L	<0.20
S Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10
S Trichlooretheen	µg/L	<0.20
S Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10
S 1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20
S 1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20
S 1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S 1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10

Nr. Monsteromschrijving

1 101

Datum monstername

19-Jun-2015

Monster nr.

8618366

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting

A: AP04 erkende verrichting

S: AS 3000 erkende verrichting

V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
 P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
 3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNPA0227924525
 BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer dmw.rwk.15290
 Uw projectnaam Rijswijk
 Uw ordernummer
 Monsternemer VeldXpert
 Monstermatrix Water; Water (AS3000)

Certificaatnummer/Versie 2015068438/1
 Startdatum 19-06-2015
 Rapportagedatum 23-06-2015/13:23
 Bijlage A,B,C
 Pagina 2/2

Analyse	Eenheid	1
S trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
CKW (som)	µg/L	<1.6
S Tribroommethaan	µg/L	<0.20
S Vinylchloride	µg/L	<0.10
S 1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
S 1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14 ¹⁾
S 1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S 1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S 1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.42
Minerale olie		
Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<10
Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<10
Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<10
Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15
Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<10
Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<10
S Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50
Chromatogram		Zie bijl.

Nr. Monsteromschrijving

1 101

Datum monstername

19-Jun-2015

Monster nr.

8618366

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
 P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
 3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNP0227924525
 BIC: BNPNL2A



Q: door RVA geaccrediteerde verrichting
 A: AP04 erkende verrichting
 S: AS 3000 erkende verrichting
 V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden aereproduceerd.

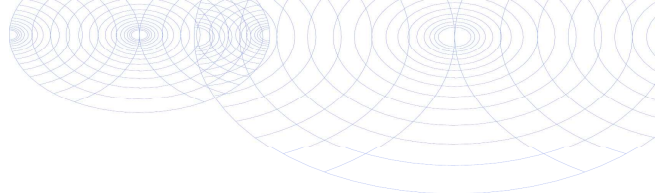
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Akkoord
 Pr.coörd.

VA



TESTEN
 RvA L010



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015068438/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8618366	101	101	150	250		101
8618366					0691593395	
8618366					0691593380	
8618366					0800307287	

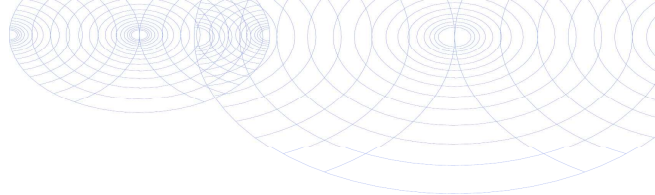


Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

**Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015068438/1**

Pagina 1/1

Opmerking 1)De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van $0,7 \cdot RG$ **Eurofins Analytico B.V.**

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015068438/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOC (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5
Chromatogram olie (GC)	W0215	LVI-GC-FID	Eigen methode

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNP00227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage 3:

Quicksan ecologie Nassaukade 1 te Rijswijk, Adviesbureau
E.C.O. Logisch, projectcode DMNA1501, d.d. 15 mei 2015

QUICKSCAN ECOLOGIE NASSAUKADE 1 TE RIJSWIJK



Opdrachtgever:
Contactpersoon:

De Maese Woningen BV
Dhr. M. Faber

Uitvoering:
Projectcode:
Status:
Datum:
Auteur:
Kwaliteitscontrole:

Adviesbureau E.C.O. Logisch
DMNA1501
Concept
15-5-2015
Ing. W. Langbroek
Ing. M. Groeneveld

SAMENVATTING

De Maese Woningen is voornemens een ruimtelijke ingreep uit te voeren in het projectgebied "Nassaukade 1" te Rijswijk. De bestemming van het gebouw als kantoor wordt getransformeerd naar de bestemming woningen. Hierbij betreffen de wijzigingen met name de interne indeling. De enige ingrijpende wijziging aan de buitenkant van het gebouw betreft het vervangen van een glazen vliesgevel.

Het gebouw bevat open stootvoegen en ventilatiegaten die de spouwmuren toegankelijk maken voor vleermuizen. Er zijn dan ook potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. De ruimtelijke ingreep heeft echter geen gevolgen voor de vleermuizen vanwege de beperkte werkzaamheden, mits er geen sprake is van lichtverstoring.

Nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op delen van de PEHS of Natura2000 gebieden worden niet verwacht. Deze gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het projectgebied.

Om verstoring en daarmee overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen wordt aangeraden nachtelijke verlichting van het projectgebied tot een minimum te beperken wanneer er sprake is van werkzaamheden in de actieve periode van vleermuizen (maart – november).

SAMENVATTING.....	2
1. INLEIDING	4
1.1 AANLEIDING EN DOEL	4
1.2 NATUURBESCHERMINGSWETGEVING	4
1.3 ONDERZOEKSMETHODE.....	4
1.4 LEESWIJZER	4
2. PROJECTGEBIED EN ONTWIKKELINGEN	5
2.1 PROJECTGEBIED	5
2.1.1 HOUTOPSTANDEN	5
2.1.2 BEBOUWING	5
2.1.3 OVERIGE TERREINEN.....	5
3. TOETSING FLORA- EN FAUNAWET.....	6
3.1 BRONNENONDERZOEK.....	6
3.1.1 ZOOGDIEREN	6
3.1.2 VOGELS.....	6
3.1.3 AMFIBIEËN EN REPTIELEN.....	6
3.1.4 VISSSEN.....	6
3.1.5 ONGEWERVELDEN	6
3.1.6 VAATPLANTEN	6
3.2 HABITATSCAN	7
3.3 EFFECTEN	7
3.3.1 MOGELIJK AANWEZIGE BESCHERMDE SOORTEN	7
3.3.2 AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE FLORA- EN FAUNAWET	7
4. BESCHERMDE NATUURGEBIEDEN	8
4.1 EFFECTEN ONTWIKKELINGEN	8
5. CONCLUSIE	10
LITERATUURLIJST.....	11

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

De Maese Woningen BV is voornemens het gebouw aan de Nassaukade 1 (fig. 1) te Rijswijk te transformeren van kantoor naar woningen. Het pand blijft gehandhaafd en krijgt een nieuwe interne indeling. De enige ingrijpende wijziging is het vervangen van een glazen vliesgevel aan de oostzijde. De overige gevels blijven gehandhaafd.

Om overtreding van de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998 te voorkomen, moet worden onderbouwd of er door deze ontwikkeling geen beschermde soorten of natuurgebieden negatief worden beïnvloed. Deze onderbouwing is verkregen door het uitvoeren van een quickscan Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998.



Figuur 1: Projectgebied Nassaukade 1

1.2 NATUURBESCHERMINGSWETGEVING

In Nederland is de bescherming van natuur opgedeeld in soortbescherming middels de Flora- en faunawet en in gebiedsbescherming middels de Natuurbeschermingswet 1998.

De Flora- en faunawet beschermt alle inheemse zoogdieren (met uitzondering van huismuis, bruine rat en zwarte rat), vogels, reptielen en amfibieën. Bij de vissen, ongewervelde dieren en planten zijn alleen die soorten beschermd die als zodanig zijn aangewezen. Alle voor deze soorten nadelige handelingen zijn in principe verboden. Voor de meer algemene soorten geldt een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ordening. Voor de meer zeldzame en kritische soorten geldt een ontheffingplicht of dienen afdoende mitigerende maatregelen te worden genomen bij overtreding van deze wet.

De Natuurbeschermingswet 1998 beschermt Natura2000 gebieden en beschermde natuurmonumenten. Deze gebieden zijn aangewezen aan de hand van de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn voor bepaalde daar voorkomende habitattypen, dier- en plantensoorten. Alle plannen, binnen of buiten deze gebieden, welke mogelijk direct of indirect effect hebben op deze gebieden dienen te worden getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998.

De initiatiefnemer van een ontwikkeling dient er voor zorg te dragen dat de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998 niet worden overtreden. Om deze reden is een toetsing van de geplande ontwikkeling aan de natuurwetgeving noodzakelijk.

In deze rapportage wordt bepaald of negatieve effecten op zwaar beschermde soorten, Natura2000 gebieden en EHS al dan niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten.

1.3 ONDERZOEKSMETHODE

Deze studie bestaat uit een bronnenonderzoek en een habitatscan. Tijdens het bronnenonderzoek worden er verschillende bronnen geraadpleegd om te onderzoeken welke beschermde soorten er in het projectgebied verwacht kunnen worden. De geraadpleegde bronnen zijn o.a.: verspreidingsatlassen van de verschillende soortgroepen, eerder in de regio uitgevoerde onderzoeken, in de regio actieve werkgroepen en PGO's, databanken met verspreidingsgegevens en het aanwijzingsbesluit Natura2000 gebieden. Daarnaast zijn alle beschermde natuurgebieden in de omgeving van het projectgebied in kaart gebracht.

Uit het bronnenonderzoek volgt een lijst met beschermde soorten welke mogelijk in het projectgebied voor kunnen komen. Tijdens de habitatscan is het projectgebied bezocht om te kijken of deze soorten ook daadwerkelijk in het gebied voor kunnen komen, rekening houdend met het habitat, de habitateisen en de verspreidingsgegevens van de betreffende soorten. Daarnaast kunnen er tijdens het veldbezoek nog soorten aan de lijst worden toegevoegd als het habitat geschikt lijkt voor de betreffende soort.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het projectgebied gegeven, met huidige ecologische waarden.

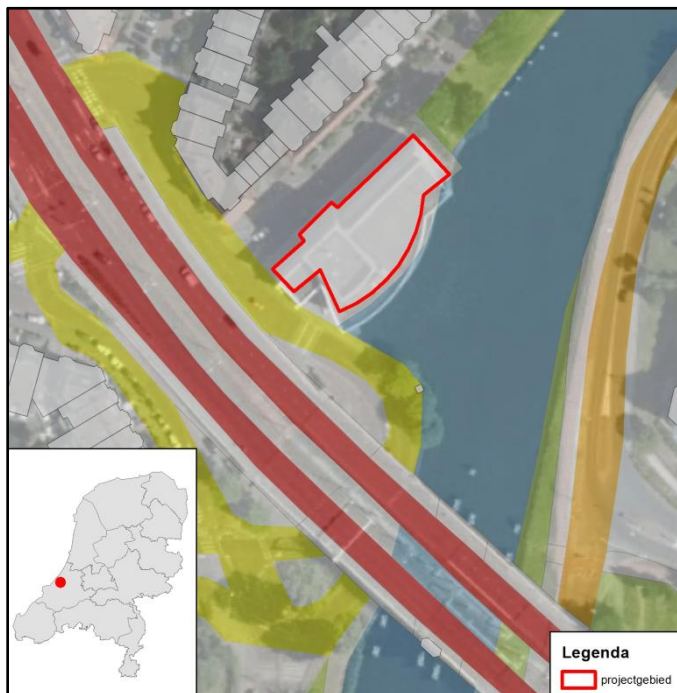
In hoofdstuk 3 worden de resultaten van het bronnenonderzoek en de habitatscan weergegeven, waarbij de effectanalyse ten aanzien van de Flora- en faunawet is opgenomen.

Hoofdstuk 4 geeft weer welke middels de Natuurbeschermingswet 1998 beschermde gebieden in de omgeving van het projectgebied voorkomen. Tevens zal hier worden aangegeven in welke mate de geplande ontwikkeling van invloed zal zijn op deze gebieden.

2. PROJECTGEBIED EN ONTWIKKELINGEN

2.1 PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gelegen in de gemeente Rijswijk in het kilometerhok X:83 / Y:452. De locatie bevindt zich aan de Nassaukade 1 te Rijswijk. Het projectgebied bestaat uit een kantoorpand gelegen aan het water. Op kaart 1 staat het projectgebied weergegeven.



Kaart 1: Projectgebied

2.1.1 HOUTOPSTANDEN

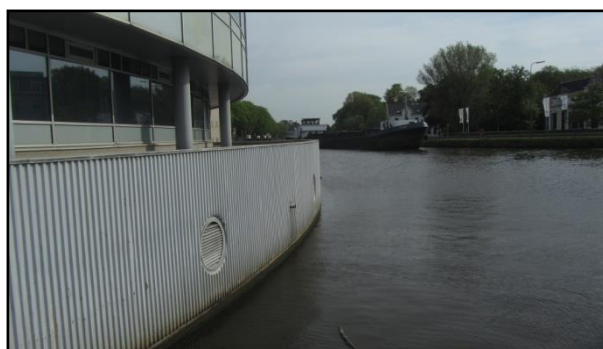
In het verlengde van de Nassaukade aan de noordoostkant van het gebouw bevindt zich een bomenlaan. Aan de zuidoostkant bevinden zich een aantal bomen. Beide groenstructuren vallen buiten het projectgebied.

2.1.2 BEBOUWING

De bebouwing binnen het projectgebied bestaat uit het kantoorgebouw. De muren aan de westzijde zijn opgetrokken uit bakstenen. De oostzijde bestaat uit een glazen vliesgevel. Het gebouw heeft een plat dak en is vier verdiepingen hoog. Onder het gebouw is een parkeergarage aanwezig.

2.1.3 OVERIGE TERREINEN

Een groot deel van het projectgebied bestaat uit een verharde omgeving in de vorm van bestrating om het gebouw heen. Aan de oostzijde is het pand gelegen aan de Zuidvliet.



Figuur 2: Oostzijde gebouw gelegen aan de Zuidvliet.

3. TOETSING FLORA- EN FAUNAWET

3.1 BRONNENONDERZOEK

Om een goede inschatting te kunnen maken welke beschermde soorten mogelijk gebruik maken van het projectgebied heeft een literatuurstudie plaatsgevonden. Een tabel met beschermde soorten en afstand tot het projectgebied is weergegeven in bijlage 1. In deze paragraaf worden de beschermde soorten per soortgroep toegelicht.

3.1.1 ZOOGDIEREN

Op basis van verspreidingsgegevens kunnen in de omgeving van het projectgebied de algemeen beschermde soorten bosmuis, bunzing, dwergmuis, eekhoorn, egel, haas, huisspitsmuis, konijn, mol, rosse woelmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat worden verwacht. De geraadpleegde bronnen zijn doorgaans op uurhok-niveau waardoor ook soorten welke bekend zijn uit de wijdere omgeving van het projectgebied zijn inbegrepen.

Soorten uit tabel 3 van de Flora- en faunawet welke bekend zijn uit de omgeving van het projectgebied zijn de gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, tweekleurige vleermuis en de watervleermuis. De vleermuizen zijn opgenomen in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Bij recent onderzoek van Adviesbureau E.C.O. Logisch in de omgeving van het projectgebied zijn de gewone dwergvleermuis, rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis aangetroffen (Bouma & Groeneveld, 2014).

3.1.2 VOGELS

Vogels waarvan de nestplaatsen jaarrond beschermd zijn en welke op basis van literatuur in de omgeving van het projectgebied voorkomen zijn de boomvalk, de buizerd, de huismus, de ransuil en de sperwer.

Overige in de omgeving voorkomende soorten waarvan een inventarisatie gewenst is volgens de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, zijn de blauwe reiger, de boerenzwaluw, de boomkruiper, de ekster, de huiszwaluw, de koolmees, de pimpelmees, de spreeuw, de torenvalk en de zwarte kraai.

3.1.3 AMFIBIEËN EN REPTIELEN

Er zijn geen reptielen bekend voor te komen in de directe omgeving van het projectgebied. Uit bronnenonderzoek blijkt dat de algemeen beschermde amfibieën de bastaardkikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en de meerkikker in de omgeving van het projectgebied bekend zijn voor komen. De alpenwatersalamander is bekend voor te komen in de directe omgeving van het projectgebied. Deze soort is beschermd middels tabel 2 van de Flora- en Faunawet.

3.1.4 VISSEN

Bittervoorn en kleine modderkruiper zijn bekend voor te komen in de directe omgeving van het projectgebied. De bittervoorn is opgenomen in tabel 3 van de Flora- en faunawet en geniet daarmee zware bescherming. De kleine modderkruiper is beschermd middels tabel 2 van de Flora- en faunawet.

3.1.5 ONGEWERVENDEN

De enige beschermde soort die bekend is uit de omgeving betreft de rouwmantel. Deze soort is als standvlinder in Nederland echter verdwenen sinds 1964. Als de soort wordt waargenomen in Nederland gaat het om een zwervend exemplaar of er is sprake van een invasie waarbij het gaat om honderden exemplaren verspreid over het land. De laatste invasie in Nederland vond plaats in 2006. De waarneming in de omgeving van het projectgebied betreft een waarneming in een invasiejaar of een zwervend individu. Vanuit de literatuur zijn er met uitzondering van de rouwmantel geen beschermde ongewervelden in de directe omgeving van het projectgebied bekend voor te komen.

3.1.6 VAATPLANTEN

Uit literatuur blijkt dat in de omgeving van het projectgebied de door tabel 1 algemeen beschermde plantensoorten aardaker, akkerklokje, brede wespenorchis, gewone dotterbloem, gewone vogelmelk, grasklokje, grote kaardebol, kleine maagdenpalm, knikkende vogelmelk en zwanenbloem bekend zijn.

Soorten uit tabel 2 van de Flora- en faunawet welke bekend zijn uit de omgeving van het projectgebied zijn de bijenorchis, de brede orchis, het daslook, de gele helmbloem, de gulden sleutelbloem, het klein glaskruid, de muurbloem, het prachtklokje, de rietorchis, het ruig klokje, de schubvaren, de steenanjer, de steenbreekvaren, het stijf hardgras, de tongvaren, de wilde marjolein en de zwartsteel.

3.2 HABITATSCAN

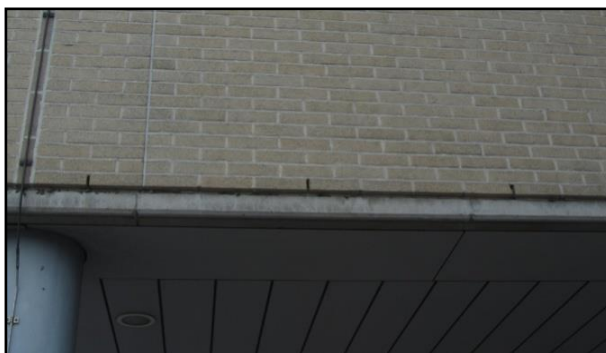
Tijdens de habitatscan is het projectgebied beoordeeld op de aanwezigheid van geschikt habitat voor beschermde soorten. Er wordt aangegeven voor welke beschermde soorten deze geschikt zijn en wat de functie van het projectgebied voor de betreffende soort zal zijn. De habitatscan heeft plaatsgevonden op 11-05-2015.

3.2.1 HOUTOPSTANDEN

Er zijn geen bomen en struiken binnen het projectgebied aanwezig. Net buiten het projectgebied aan de noordoostzijde begint een bomenlaan. De bomenlaan kan door vleermuizen gebruikt worden als vliegroute.

3.2.2. BEBOUWING

De bebouwing in het projectgebied bestaat uit een kantoorgebouw van vier verdiepingen hoog met een plat dak. De muren van het gebouw bevatten open stootvoegen en ventilatieroosters. Deze maken de spouwmuren toegankelijk voor vleermuizen. De gevel in het westen, waar de werkzaamheden plaatsvinden, bestaat uit een glazen vliesgevel en is ongeschikt als verblijfplaats voor vleermuizen.



Figuur 3: Open stootvoegen

3.2.3 OVERIGE TERREINEN

Een groot deel van het projectgebied bestaat uit een verharde omgeving in de vorm van bestrating. De brede watergang de Zuidvliet ten oosten van het projectgebied is geschikt als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen.

3.3 EFFECTEN

In deze paragraaf worden de effecten op beschermde soorten bij uitvoer van de ingreep beschreven.

3.3.1 MOGELIJK AANWEZIGE BESCHERMDE SOORTEN

Binnen het projectgebied kunnen op basis van verspreidingsgegevens in beperkte mate beschermde soorten worden aangetroffen. Het gaat in het bijzonder om algemene beschermde broedvogels, beschermde vaatplanten, de alpenwatersalamander, beschermde vissoorten, (licht) beschermde zoogdieren en vleermuizen.

De muren van het gebouw bevatten open stootvoegen en ventilatieroosters. Deze maken de spouwmuren toegankelijk voor vleermuizen. Het gebouw biedt dan ook potentiële verblijfplaatsen voor vleermuizen. De aanwezigheid van geschikte foerageergebieden voor vleermuizen zijn aanwezig in de omgeving van het projectgebied. Voor andere beschermde soorten is geen geschikt habitat aanwezig.

EFFECTEN ONTWIKKELINGEN

De opdrachtgever is voornemens een ruimtelijke ingreep te laten uitvoeren in het projectgebied. Het mogelijke effect van de ingreep is hier toegelicht:

- Vervangen van glazen vliesgevel

Bij het vervangen van de glazen vliesgevel door een isostuc gevel voorzien van kozijnen worden geen verblijfplaatsen van vleermuizen verstoord. Wel bestaat de mogelijkheid dat vleermuizen worden verstoord door de aanwezigheid van kunstmatig licht bij nacht.

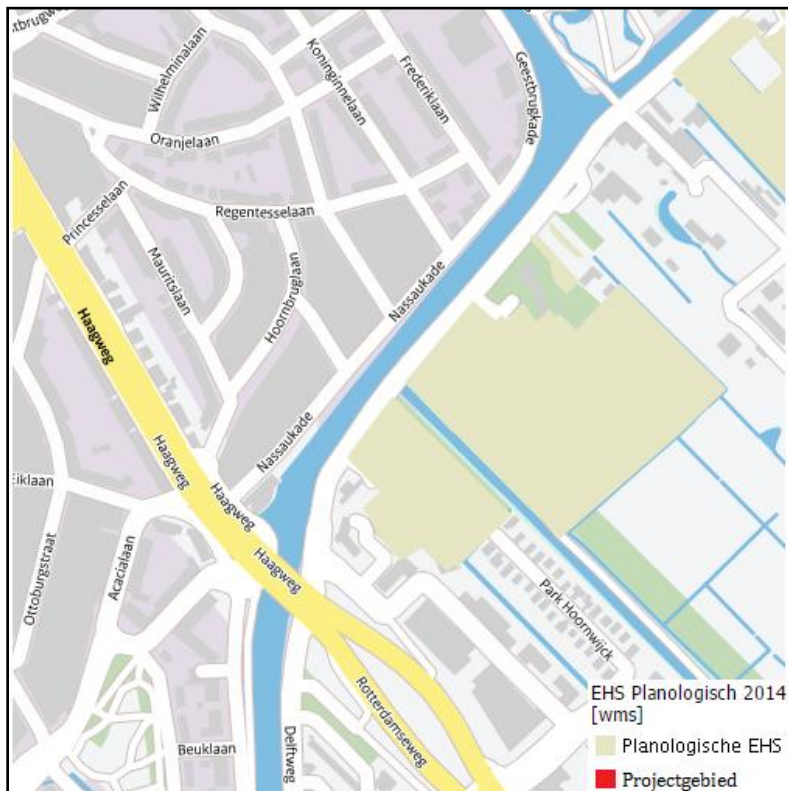
3.3.2 AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE FLORA- EN FAUNAWET

Aanvullend onderzoek en ontheffing van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk. Om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen, dient de volgende mitigerende maatregel te worden genomen:

- Wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd in de actieve periode van vleermuizen (maart – november), dient nachtelijke verlichting van het projectgebied tot een minimum te worden beperkt.

4. BESCHERMDE NATUURGEBIEDEN

De dichtstbijzijnde delen van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur liggen op een afstand van circa 100 meter van het projectgebied. De PEHS-gebieden zijn met grijs aangegeven in kaart 2. Er zijn geen Natura2000 gebieden in de directe omgeving van het projectgebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied ligt op 6,5 kilometer afstand van het projectgebied. Het gaat om de Bosjes van Poot in Scheveningen.



Kaart 2: Projectgebied PEHS (Bron: www.maps.noord-holland.nl/structuurvisie2040)

4.1 EFFECTEN ONTWIKKELINGEN

Er worden geen negatieve effecten op de PEHS verwacht als gevolg van de ontwikkelingen in het projectgebied. De afstand van het projectgebied tot de Natura2000 gebieden is dermate groot dat mogelijke effecten zijn uitgesloten.

5. CONCLUSIE

De Maese Woningen BV is voornemens het gebouw aan de Nassaukade 1 te Rijswijk te transformeren van kantoor naar woningen. Bij het realiseren van de ruimtelijke ingreep zal een vliesgevel vervangen worden voor een isostuc gevel, voorzien van kozijnen. Het gaat daarbij om de gevel aan de oostzijde van het kantoorgebouw

Tijdens de habitatscan is vastgesteld dat het gebouw geschikt is als verblijfplaats voor vleermuizen. Het gaat daarbij om spouwmuren, open stootvoegen en isolatieroosters die het gebouw toegankelijk maken voor vleermuizen. De ruimtelijke ingreep heeft echter geen gevolgen voor de vleermuizen omdat de gevel die vervangen dient te worden niet geschikt is als verblijfplaats. Ook voor de andere soortgroepen heeft de ingreep geen negatieve gevolgen. Aanvullend onderzoek en ontheffing van de Flora- en faunawet zijn hier beide niet noodzakelijk.

Wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd in de actieve periode van vleermuizen (maart – november), is het aan te bevelen de nachtelijke verlichting van het projectgebied tot een minimum te beperken. Lichtverstoring kan namelijk tot gevolg hebben dat vleermuizen het gebouw verlaten.

Nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op delen van de PEHS of Natura2000 gebieden worden niet verwacht. Deze gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het projectgebied.

LITERATUURLIJST

Bouma, M. en Groeneveld, M., 2014, Flora- en Faunascan Vlietzone, Adviesbureau E.C.O.Logisch
Dietz, C., von Helversen, O. en Nill, D., 2011, Vleermuizen, Tirion natuur
Ministerie van Economische zaken, Herziene vogellijst, 26 augustus 2009
Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging en Gegevensautoriteit Natuur, 2013,
Vleermuisprotocol 2013, 27 maart 2013.

Internet:

geo.zuid-holland.nl
www.piscaria.nl
www.ravon.nl
www.stowa.nl
www.synbiosys.alterra.nl/natura2000
www.telmee.nl

BIJLAGE 1: BRONNENONDERZOEK

Tabel 1: Overzicht beschermde soorten bekend uit het projectgebied en uit de omgeving van het projectgebied

Soortgroep	Naam	Bescherming	Afstand
Amfibieën	alpenwatersalamander	Tabel 2	< 1km
Amfibieën	bastaardkikker	Tabel 1	< 5km
Amfibieën	bruine kikker	Tabel 1	< 1km
Amfibieën	gewone pad	Tabel 1	< 1km
Amfibieën	kleine watersalamander	Tabel 1	< 5km
Amfibieën	meerkikker	Tabel 1	< 1km
Dagvlinders	rouwmantel	Tabel 3 bijlage I AMvB	< 5km
Landzoogdieren	eekhoorn	Tabel 2	< 5km
Landzoogdieren	bosmuis	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	bunzing	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	dwergmuis	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	egel	Tabel 1	< 1km
Landzoogdieren	haas	Tabel 1	< 1km
Landzoogdieren	huisspitsmuis	Tabel 1	< 1km
Landzoogdieren	konijn	Tabel 1	< 1km
Landzoogdieren	mol	Tabel 1	< 1km
Landzoogdieren	rosse woelmuis	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	veldmuis	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	vos	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	wezel	Tabel 1	< 5km
Landzoogdieren	woelrat	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	bijenorchis	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	brede orchis	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	daslook	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	gele helmblom	Tabel 2	< 1km
Vaatplanten	gulden sleutelbloem	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	klein glaskruid	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	muurbloem	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	prachtklokje	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	rietorchis	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	ruig klokje	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	schubvaren	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	steenanker	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	steenbreekvaren	Tabel 2	< 1km
Vaatplanten	stijf hardgras	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	tongvaren	Tabel 2	< 1km
Vaatplanten	wilde marjolein	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	zwartsteel	Tabel 2	< 5km
Vaatplanten	aardaker	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	akkerklokje	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	brede wespenorchis	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	gewone dotterbloem	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	gewone vogelmelk	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	grote kaardenbol	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	kleine maagdenpalm	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	knikkende vogelmelk	Tabel 1	< 5km
Vaatplanten	zwanenbloem	Tabel 1	< 5km
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 1km
Vleermuizen	gewone grootoorvleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 1km
Vleermuizen	laativlieger	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 5km
Vleermuizen	meervleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 1km
Vleermuizen	rosse vleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 5km
Vleermuizen	ruige dwergvleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 1km
Vleermuizen	tweekleurige vleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 5km
Vleermuizen	watervleermuis	Tabel 3 bijlage IV Habitatrichtlijn	< 1km
Vogels	blauwe reiger	Cat. 5	< 1km
Vogels	boerenwaluw	Cat. 5	< 1km

Vogels	boomkruiper	Cat. 5	< 1km
Vogels	ekster	Cat. 5	< 1km
Vogels	huiszwaluw	Cat. 5	< 1km
Vogels	koolmees	Cat. 5	< 1km
Vogels	pimpelmees	Cat. 5	< 1km
Vogels	spreeuw	Cat. 5	< 1km
Vogels	torenvalk	Cat. 5	< 1km
Vogels	zwarte kraai	Cat. 5	< 1km
Vogels	boomvalk	Cat. 4	< 1km
Vogels	buizerd	Cat. 4	< 1km
Vogels	ransuil	Cat. 4	< 1km
Vogels	sperwer	Cat. 4	< 1km
Vogels	huismus	Cat. 2	< 1km
Vogels	gierzwaluw	Cat. 1	< 1km
Zoetwatervissen	bittervoorn	Tabel 3 bijlage I AMvB	< 5km
Zoetwatervissen	kleine modderkruiper	Tabel 2	< 5km

Bijlage 4:

Nota van Zienswijzen; ruimtelijke onderbouwing 'Nassaukade 1'
ontwerp d.d. 7 oktober 2015, gemeente Rijswijk, d.d. 15
december 2015.



Nota van Zienswijzen

**Ruimtelijke onderbouwing “Nassaukade 1”,
ontwerp d.d. 7 oktober 2015**

*Ten behoeve van de vaststelling van
een uitgebreide omgevingsvergunning voor het afwijken van
het bestemmingsplan*

15 december 2015

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de locatie Nassaukade 1 in Rijswijk samengevat en beantwoord. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure toegelicht (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van terinzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).

Vervolgens wordt inhoudelijk op de zienswijzen ingegaan. Als daartoe aanleiding is, is per zienswijze in de conclusie aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het uiteindelijke besluit ten behoeve van de omgevingsvergunning aan te passen ten opzichte van het ontwerpbesluit, zoals dat ter inzage heeft gelegen (paragraaf 4).

2. GEVOLGDE PROCEDURE

Zoals artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voorschrijven, heeft het ontwerpbesluit van de aanvraag omgevingsvergunning, tezamen met de daarbij behorende stukken, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit gebeurde in de periode van vrijdag 23 oktober 2015 tot en met donderdag 3 december 2015. Een analoge versie van de stukken heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van de stukken was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De ter inzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website en in de Nederlandse Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen tegen het ontwerpbesluit. Na de fase van het ontwerp volgt de vaststellingsfase.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

Zienswijzen ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning

In totaal zijn vier zienswijzen in het kader van het ontwerpbesluit van de aanvraag omgevingsvergunning ontvangen:

1. Zienswijze 1, reclamant 1, d.d. 5 november 2015, aangevuld d.d. 19 november 2015
2. Zienswijze 2, reclamant 2, d.d. 19 november 2015
3. Zienswijze 3, reclamant 3, d.d. 26 november 2015
4. Zienswijze 4, reclamant 4, d.d. 26 november 2015

De bovenstaande zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk. De indieners van de betreffende zienswijzen worden bij brief van het besluit over hun zienswijze op de hoogte gebracht.

Naast de bovengenoemde zienswijzen is één zienswijze voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbesluit ontvangen. De oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat de ontwerp-omgevingsvergunning in eerste instantie op 16 oktober 2015 ter inzage zou worden gelegd. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden is dit helaas niet gebeurd, waarna een rectificatie heeft plaatsgevonden. Dit heeft geen gevolgen voor de verdere procedure, maar heeft er wel toe geleid dat de inzagetermijn formeel pas op 23 oktober 2015 is gestart. Gelet op het voorgaande wordt de ingekomen zienswijze d.d. 21 oktober 2015 in het kader van de zorgvuldigheidsplicht toch in behandeling genomen.

Zienswijzen ontwerpbesluit hogere waarden

Naast de zienswijzen op het ontwerpbesluit van de aanvraag omgevingsvergunning, is tevens één zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit hogere waarden. Deze zienswijze is evenwel binnen de gestelde termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk. De indiener van de betreffende zienswijze wordt bij brief van het besluit over hun zienswijze op de hoogte gebracht.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESLUIT AANVRAAG OMGEVINGSVERGUNNING NASSAUKADE 1

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	Reclamant 1 d.d. 5 november 2015		
a.	De reclamant – die reeds eerder bezwaar heeft gemaakt tegen het voorliggende bouwplan – geeft aan dat de procedure onvoldoende objectief is en er geen zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden, hetgeen instrijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Het is onduidelijk in hoeverre een zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Gelet op de eerder geuite bezwaren, is een gedegen afweging volgens de reclamant op zijn plaats. Deze heeft thans niet plaatsgevonden. In eerdere bezwaarschriften is aangetoond dat de belangen van omwonenden onevenredig worden geschaad als gevolg van het bouwplan. De reclamant acht het bezwaarlijk dat de wethouder zijn bestuurlijke mogelijkheden lijkt aan te wenden in het voordeel van een bevriend ontwikkelaar, hetgeen in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	De gemeente is als overheid verantwoordelijk voor een goede en volledige belangenafweging. Daar is bij dit plan dan ook sprake van. In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn alle aspecten behandeld en naar aanleiding hiervan is een afweging gemaakt of het plan wel of geen doorgang kan vinden. In onze beantwoording van uw eerdere brieven gaven we reeds aan dat het ons in algemene zin beter lijkt dat het pand, dat al jaren leegstaat, een duurzame invulling krijgt. Dit is beter voor zowel het pand zelf alsook voor de omliggende buurt. De aanwezigheid en stijl van het bestaande pand is – ook voor ons – een gegeven, en het is geen gemeentelijk eigendom. Het weghalen of significant veranderen van het pand ligt dan ook niet binnen ons bereik. We gaan er vanuit dat u hier begrip voor kunt opbrengen. Wij hechten er verder waarde aan om te benadrukken dat het al dan niet kennen van de eigenaar van een pand ons op geen enkele wijze zal beïnvloeden in de te nemen besluiten of de daaraan ten grondslag liggen overwegingen. Ook zijn wij in onze eerdere antwoordbrieven aan u, al uitgebreid ingegaan op de belangen van de omwonenden. Wij zijn van mening dat een transformatie van het (leegstaande) kantoorpand naar woningen een positieve ontwikkeling is. Rijswijk heeft een overvoorraad aan kantoren (circa 280.000 m2 b.v.o. kantorenleegstand) en deze locatie ligt al tegen een woongebied aan. Daarnaast is deze locatie niet van strategisch economische waarde als kantoorlocatie. De gemeente heeft het ingediende plan getoetst en het plan is op alle punten akkoord bevonden. Omdat er thans al sprake is van een woonfunctie in Leeuwendaal, is een invulling met woningen op deze plek een logische zet. In onze opinie zal juist sprake zijn van verpaupering als er niks met het pand wordt gedaan. Naar aanleiding van de geuite bezwaren tijdens de bewonersavond over inkijk / privacyschending heeft de initiatiefnemer de plannen aangepast; de balkons zullen van ondoorzichtig materiaal worden gemaakt zodat er minder goed richting de woningen aan de overzijde kan worden gekeken. De nieuwe woningen bevinden zich op een acceptabele afstand. Het	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

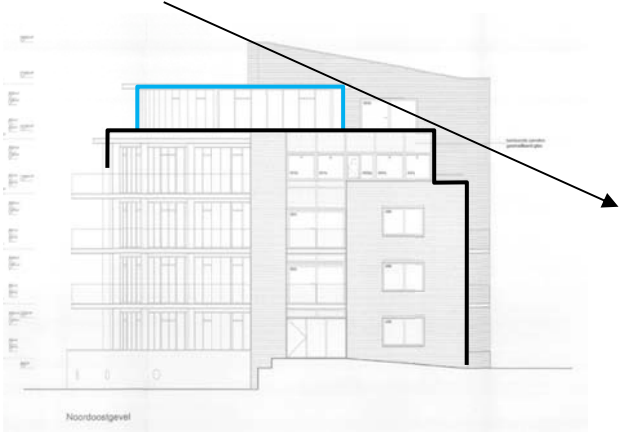
Nota van Zienswijzen

Ruimtelijke onderbouwing "Nassaukade 1", ontwerp d.d. 7 oktober 2015

Ten behoeve van de vaststelling van een uitgebreide omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

11 december 2015

		huisvuil van de nieuwe bewoners wordt op een acceptabele manier ingezameld en afgevoerd: er zullen vier ondergrondse containers aan de voorzijde van het gebouw worden gerealiseerd. Tot slot zullen slechts 25 appartementen het aanbod van voornamelijk grondgebonden woningen in de wijk niet dusdanig vergroten dat een daling van de woningprijzen het geval zal zijn. Het voorgaande toont aan dat ook de belangen van de omwonenden zijn meegewogen in de belangenafweging.	
b.	Reclamant geeft aan dat de procedure van de ontwerp-omgevingsvergunning vele gebreken kent. In eerste instantie zou de ontwerp-omgevingsvergunning per 15 oktober 2015 ter inzage worden gelegd. Omdat de stukken niet digitaal raadpleegbaar c.q. vindbaar waren, heeft u doen besluiten de procedure te rectificeren. Nadien waren de stukken nog altijd niet digitaal raadpleegbaar, de ruimtelijke onderbouwing ontbrak op www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarmee is in strijd met de openbare voorbereidingsprocedure gehandeld.	Het is correct dat de publicatiedatum gerectificeerd is. In eerste instantie zou de ontwerp-omgevingsvergunning op 16 oktober 2015 ter inzage worden gelegd. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden is dit helaas niet gebeurd, waarna een rectificatie heeft plaatsgevonden. Dit heeft echter geen gevolgen voor de procedure. De ontwerp-omgevingsvergunning heeft vanaf 23 oktober 2015 gedurende 6 weken ter inzage gelegen, overeenkomstig de wettelijke verplichting. De stukken zijn tevens digitaal beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl, waaronder ook de ruimtelijke onderbouwing. De constatering dat deze ontbreekt is dan ook onjuist.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
c.	In de ontwerp-omgevingsvergunning is een zeer korte beschrijving van de strijdigheid met het bestemmingsplan weergegeven. Reclamant geeft aan dat niet is aangegeven welke gevolgen de aanpassing van het bestaande pand voor de bestemmingslegging heeft. Aangenomen wordt dat het bouwvlak wordt uitgebreid. Ook is niet onvoldoende duidelijk gemaakt dat de bouwhoogte van 15 meter zal toenemen. Dit getuigt in het geheel niet van een zorgvuldige procedure, waarmee de belangen van omwonenden wordt geschaad.	De strijdigheid met het bestemmingsplan is wellicht wat summier beschreven in de ruimtelijke onderbouwing. Het bestaande pand heeft in de basis een bouwhoogte van ruim 14 meter. De reeds aanwezige dakopbouw, aan de zijde van de Nassaukade heeft een bouwhoogte van 17,5 meter, oplopend tot ruim 19,5 meter aan de zijde van de Vliet. In de toekomstige situatie wordt de bestaande dakopbouw uitgebreid, waardoor de thans toegestane bouwhoogte van 15 meter wordt overschreden. Zoals uit de bouwtekeningen blijkt vindt deze uitbreiding hoofdzakelijk plaats aan de zijde van de Vliet (vanwege het uitzicht) en zal de toegestane bouwhoogte van 15 meter met 2,5 meter overschreden worden. Een en ander zal verduidelijkt worden in de ruimtelijke onderbouwing. Ten aanzien van het bouwvlak kan gemeld worden dat het bestaande bouwvlak niet verruimd zal worden. Wel zullen er nieuwe balkons gerealiseerd worden, die het bouwvlak zullen overschrijden. Omdat het om overhangende bouwdelen gaat, hoeft en zal het bestaande bouwvlak niet verruimd te worden. Ook dit zal verduidelijkt worden in de ruimtelijke onderbouwing.	Aanvullen paragraaf 1.3 van de ruimtelijke onderbouwing.

d.	Reclamant heeft vernomen dat de hoogte van het huidige gebouw zal toenemen, hetgeen nadelig is voor de thans aanwezige woningen. Als gevolg van een hogere bouwhoogte zal de bezonning afnemen, met name in het voor- en najaar. Bij de stukken ontbreekt een objectieve bezonningsstudie. Onduidelijk is wat de gevolgen van het bouwplan zijn voor de bezonning van de aangrenzende woningen. Dit aspect is niet meegenomen in de afweging. Reclamant acht een vermindering van zonlicht en een grotere schaduwhinder onredelijk.	De constatering dat de bouwhoogte zal toenemen is juist, zoals ook blijkt uit de beantwoording onder punt c. De beoogde uitbreiding van de dakopbouw is echter hoofdzakelijk aan de zijde van de vliet gesitueerd, teneinde eventuele schaduwhinder en privacyhinder richting de woningen aan de Nassaukade zoveel mogelijk te beperken. Zoals uit onderstaande afbeelding blijkt is sprake van een setback. De beoogde dakopbouw is namelijk – zeker aan de zijde van de Nassaukade – een flink aantal meters (7,5 m) teruggelegen, waardoor er in de toekomstige situatie niet of nauwelijks extra schaduwwerking zal optreden. De gevolgen van het voorliggende bouwplan voor de vermindering van het zonlicht is verwaarloosbaar. Derhalve wordt het uitvoeren van een bezonningsstudie niet nodig geacht. 	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
e.	De reclamant geeft aan dat de locatie vraagt om een gedegen ruimtelijke inpassing. In de huidige situatie is een kantoor aanwezig, hetgeen alleen tijdens kantooruren gebruikt wordt. Hierdoor is sprake van een diversiteit aan gebruiksfuncties, verspreid over de dag/week, hetgeen de wijk tot een levendige plek maakt. Door de transformatie naar appartementen ontstaat een eenzijdig gebied, waar uitsluitend gewoond wordt. Dit gaat volgens de reclamant leiden tot overlast en getuigd niet van een goede ruimtelijke ordening.	Leeuwendaal kan getypeerd worden als een rustige woonwijk, waar naast wonen weinig andere functies voorkomen. De transformatie van het bestaande pand is dan ook een logische stap, die de levendigheid van de wijk juist ten goede zal komen. Met name omdat er ook buiten kantooruren geleefd gaat worden. De door de reclamant geschetste diversiteit aan functies is niet passend binnen een rustig woongebied. Doorgaans leiden niet-woonfuncties – zoals een kantoor – namelijk tot meer overlast voor omwonenden, dan woningen. Derhalve wordt de voorgenomen transformatie naar woningbouw door de gemeente Rijswijk als een positieve ontwikkeling gezien. Bovendien staat het huidige kantoorpand reeds lange tijd leeg (meer dan 3 jaar), hetgeen op termijn zal leiden tot verloedering. Dit zou een negatieve uitstraling hebben	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

Nota van Zienswijzen

Ruimtelijke onderbouwing "Nassaukade 1", ontwerp d.d. 7 oktober 2015

Ten behoeve van de vaststelling van een uitgebreide omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

15 december 2015

		op de omliggende wijk, wat onwenselijk is. Gelet op het voorgaande is wel degelijk sprake van een goede ruimtelijke ordening.	
f.	In eerdere bezwaren heeft de reclamant reeds gewezen op de parkeerdruk. Daarop heeft de gemeente gereageerd dat de parkeerplaatsen van de bewoners in de garage ondergebracht worden en zij (daardoor) niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Het is onduidelijk voor de reclamant hoe deze afspraak nu en in de toekomst geborgd wordt.	Uw eerdere bezwaren hebben wij beantwoord per brief d.d.25 juni 2015 en 28 augustus 2015. Daarin is nadrukkelijk vermeld dat de toekomstige bewoners niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning voor in de wijk. Dit is in de op 25 augustus 2015 gesloten overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer vastgelegd. Wij hebben aan de ontwikkelende partij een verplichting opgenomen dat deze bepaling in een kettingbeding in de koopcontracten wordt opgenomen.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
g.	Reclamant geeft aan dat er openbare parkeerplaatsen verdwijnen als gevolg van het bouwplan. De gevolgen hiervan zijn onvoldoende afgewogen. Het gebied kent in de huidige situatie reeds een hoge parkeerdruk. Door het verdwijnen van parkeerplaatsen zal deze parkeerdruk verder toenemen, hetgeen onwenselijk wordt geacht.	Er heeft wel degelijk een zorgvuldige afweging omtrent het parkeren plaatsgevonden. De constatering dat het aantal openbare parkeerplaatsen in de toekomstige situatie zal afnemen is niet correct. In de huidige situatie zijn er namelijk 6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig. Deze parkeerplaatsen zijn primair bedoeld voor bezoekers van de aldaar gevestigde kantoren. In de toekomstige situatie wordt één van deze 6 parkeerplaatsen opgeofferd, ten gunste van ondergrondse afvalcontainers. De overige 5 parkeerplaatsen worden behouden. In aanvulling daarop worden er in de bestaande parkeergarage 3 openbare parkeerplaatsen ondergebracht, die middels een parkeerreguleersysteem voor eenieder toegankelijk zijn. Daarmee wordt voorzien in het benodigde aantal (openbare) parkeerplaatsen voor bezoekers; 8 in totaal. Zoals hierboven reeds vermeld zijn de thans aanwezige openbare parkeerplaatsen (6 in totaal) bedoeld voor bezoekers van de aldaar gevestigde kantoren. Dat deze parkeerplaatsen momenteel gebruik worden door bewoners, staat daar geheel los van. Het is bij de gemeente Rijswijk bekend dat er sprake is van een hoge parkeerdruk aan de Nassaukade. Daarom ziet de gemeente er scherp op toe dat nieuwe ontwikkelingen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Zoals aangetoond in de ruimtelijke onderbouwing is sprake van een sluitende parkeerbalans.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
h.	Reclamant geeft aan dat onvoldoende is onderbouwd of er – overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen – voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarage aanwezig zijn. Daarnaast wordt voorbij gegaan aan het bezoekersparkeren ten behoeve van de nieuwe woningen. Omdat in de parkeergarage onvoldoende ruimte is, zal het bezoekersparkeren zich verplaatsen naar het openbaar gebied, waardoor de parkeerdruk in de avonduren en	Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing heeft de gemeentelijke parkeernota als uitgangspunt gediend voor het benodigde aantal parkeerplaatsen. Het bouwplan voorziet in 3 goedkope woningen, 12 woningen in het middensegment en 10 woningen in het dure segment. Op grond van de Nota parkeernormen geldt voordergelijke woningen een parkeernorm van respectievelijk 1,5, 1,7 en 1,8 parkeerplaatsen per woning.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

	weekenden zal toenemen. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden. Het verdwijnen van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte draagt hier bovendien niet aan bij.	Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van 43 parkeerplaatsen, inclusief bezoekersparkeren. Van deze 43 benodigde parkeerplaatsen worden er 36 ondergebracht in de bestaande parkeergarage, waarvan er drie parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zullen zijn. In aanvulling daarop worden er 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ondergebracht en 2 parkeerplaatsen op eigen terrein (aan de zijde van de Nassaukade). De constatering dat er openbare parkeerplaatsen verdwijnen is onjuist. Per saldo zullen er 2 openbare parkeerplaatsen extra gerealiseerd worden. Omdat de voorliggende ontwikkeling volledig in haar eigen parkeerbehoefte voorziet, heeft het beoogde bouwplan geen nadelige invloed op de parkeerdruk in de avonden en weekenden. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de huidige openbare parkeerplaatsen nabij het kantoorgebouw (6 in totaal) ook in de huidige situatie niet gegarandeerd zijn. Deze zijn namelijk primair bestemd voor bezoekers van het kantoorgebouw.	
i.	De toename van het aantal verkeersbewegingen is onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Door de functiewijziging zal het aantal verkeersbewegingen buiten kantooruren toenemen, hetgeen de verkeersveiligheid doet afnemen. Ook zal de verdeling van het verkeer over omliggende wegen wijzigen. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden.	De toename van het aantal verkeersbewegingen is wel degelijk inzichtelijk gemaakt in de ruimtelijke onderbouwing. Zoals blijkt uit paragraaf 7.1 leidt de voorgenomen ontwikkeling tot 218 extra motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Omdat in de bestaande situatie een kantoor aanwezig is, en de bestemming ook "Kantoordoeleinden" luidt, dient de verkeersaantrekkende werking van het huidige kantoorpand van de toekomstige verkeersgeneratie te worden afgetrokken. Omgerekend bedraagt de verkeersgeneratie in de huidige situatie 112 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag. Dat betekent dat met de voorgenomen transformatie van het kantoorpand naar woningen de verkeersgeneratie toeneemt met 106 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag. De toekomstige verkeersbewegingen zullen meer gespreid over de dag plaatsvinden, waardoor de piekbelasting op de Nassaukade zal afnemen. Dit komt de verkeersveiligheid juist ten goede. Het verkeer zal in de toekomstige situatie via de parallelweg langs de Haagweg op de hoofdrijbaan afgewikkeld worden. Dit is niet anders dan de huidige situatie.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
j.	De toename van het aantal verkeersbewegingen zal leiden tot een hogere geluidsbelasting op de bestaande woningen. Daarmee wordt voorbij gegaan aan de belangen van de bestaande bewoners.	Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing is het – op grond van de Wet geluidhinder – voor nieuwe woningen noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. Het besluit hogere waarden ziet niet op de (eventueel) te verwachten geluidsbelasting die optreedt ten gevolge van de ontwikkeling.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

		In paragraaf 7.1 van de ruimtelijke onderbouwing is berekend dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie met 106 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag toe zal nemen. Gezien de huidige etmaalintensiteit van de Haagweg van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal, is de toename van de geluidbelasting vanwege dit extra verkeer marginaal. De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Nassaukade (30 km-weg) is zeer gering en zal door het extra verkeer vanwege het bouwplan in beperkte mate toenemen. Er is echter geen sprake van een onaanvaardbare situatie.	
k.	De toename van het aantal verkeersbewegingen zal leiden tot een hogere concentratie fijnstof ter plaatse. Volgens de reclamant is het onvoldoende duidelijk gemaakt hoe nadelige gevolgen voor de gezondheid worden tegengegaan.	Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling zal het aantal verkeersbewegingen toenemen met 106 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Een dergelijk toename draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit afbeelding 4.1 in de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de jaargemiddelde concentraties PM ₁₀ (fijn stof) en PM _{2,5} (zeer fijn stof) ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m ³ (voor PM ₁₀) en 25 µg/m ³ (voor PM _{2,5}) niet overschrijden. Dit zal ook in de toekomstige situatie niet het geval zijn. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten. Er zijn nu en in de toekomst geen nadelige gevolgen voor de gezondheid.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
l.	Reclamant constateert dat kantoorpanden andere gebruikstijden hebben dan woningen, waardoor de privacy van omwonenden zal afnemen. Door de hoogte van het bestaande gebouw en de toepassing van transparante balkons zal er meer inblik worden ervaren. Ook worden de woningen in de toekomstige situatie verlicht, waar thans geen verlichting in de avond aanwezig is. Daarnaast zullen de toekomstige bewoners ook meer geluid produceren dan thans het geval is. Door de voorgenoemde intensivering van gebruik zal de rust en privacy van de huidige bewoners afnemen. Hieromtrent heeft geen gedegen en zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Reclamant voelt zich niet serieus genomen en ongelijk behandeld.	De privacy van de huidige bewoners zal in de toekomstige situatie niet verslechteren. In de huidige situatie is sprake van een kantoorfunctie, alwaar gedurende (gemiddeld) 8 uur per dag werkende mensen voor het raam zitten, met direct uitzicht op de woningen aan de Nassaukade. Het feit dat het kantoor momenteel leeg staat doet hier niets aan af, omdat de kantoorfunctie juridisch-planologisch mogelijk is (en er dus in theorie morgen een nieuw kantoor gevestigd kan worden). In de toekomstige situatie krijgt het gebouw een woonfunctie. Het is niet aannemelijk dat toekomstige bewoners langer dan 8 uur per dag voor het raam zitten. Los daarvan is privacy een relatief begrip. In de huidige en toekomstige situatie is inblik vanaf de straat evenwel mogelijk, hetgeen vergelijkbaar is met de inblik van de toekomstige overburen. Belangrijk is in dit geval dat de privacy in de achtertuinen van de nabij gelegen woningen niet geschaad wordt. Daarmee is de privacy van omwonenden voldoende gewaarborgd. Ook het argument met betrekking tot eventuele lichthinder	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

		houdt geen stand. In geval van overwerken en/of een kantoorfunctie die 24/7 bemand is (zoals een callcenter) zal ook gedurende de avond- en nachturen licht branden. Hierin treedt dus geen verslechtering op. Ook is het niet aannemelijk dat de toekomstige bewoners meer geluidsoverlast veroorzaken. Een kantoorfunctie veroorzaakt doorgaans meer hinder dan een woonfunctie. Indien in de toekomstige situatie geluidsoverlast optreedt, kunt u hiertoe contact opnemen met de gemeente en/of politie. Dit staat los van de voorliggende procedure.	
	Aanvulling zienswijze reclamant 1 d.d. 19 november 2015		
m.	Het bestaande kantoorgebouw wordt momenteel nog deels gebruikt als kantoor, hetgeen ook mogelijk is. Volgens de reclamant is onvoldoende gemotiveerd waarom het gebruik als kantoor niet langer wenselijk is. De transformatie lijkt gebaseerd op een onderbezetting van het huidige pand.	Zoals reeds toegelicht in een eerdere reactie op de bezwaren van de reclamant staat het betreffende kantoorgebouw reeds geruime tijd (meer dan 3 jaar) te huur. Het is niet gelukt het pand duurzaam te verhuren, zelfs niet voor bedragen die ver onder de marktprijs lagen. De curator van de toenmalige eigenaar heeft opdracht gegeven om het pand te verkopen, hetgeen eveneens zeker meer dan anderhalf jaar heeft geduurd. De Maese Woningen B.V. heeft uiteindelijk overeenstemming bereikt (geen veiling) met de curator over de overname van het vastgoed. Sinds 26 juni 2015 is De Maese eigenaar van het vastgoed. In het pand zijn thans nog gebruikers aanwezig. De Maese heeft de gebruikersovereenkomsten met 2 van de 3 tijdelijke gebruikers gecontinueerd, dit ter voorkoming van schade aan het pand door leegstand. Voor de duidelijkheid: dit zijn gebruikersovereenkomsten (antikraak) en géén huurovereenkomsten waar commerciële huur voor wordt gevraagd. Los daarvan heeft Rijswijk te kampen met een hoog percentage leegstaande kantoren, met name op bedrijventerrein Plaspoelpolder, maar ook verspreid over de gemeente. In dit verband wordt het door de gemeente wenselijk geacht om vierkante meters kantoorruimte aan de markt te onttrekken, teneinde een gezonde kantorenmarkt te creëren. Het voorliggende initiatief biedt hiertoe een goede kans.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
n.	Reclamant constateert dat de bouwhoogte van het huidige gebouw zal toenemen, waardoor de totale bouwhoogte op 20 meter uitkomt, een forse verruiming. De effecten hiervan – waaronder de afname van bezonning – zijn volgens de reclamant onvoldoende onderzocht. Ook is onvoldoende stilgestaan bij de ruimtelijke inbreuk van de ontwikkeling op de aanwezige historische bebouwing aan de Nassaukade.	Voor wat betreft de bouwhoogte en bezonning wordt verwezen naar de beantwoording onder punt c en d. In aanvulling daarop wordt nogmaals benadrukt dat het huidige gebouw een gegeven is, dat qua functie, massa en uitstraling afwijkt van de directe omgeving. De massa en uitstraling van het bestaande gebouw lenen zich niet om historiserend getransformeerd te worden. Met het plan wordt een moderne uitstraling nagestreefd. Dit is volgens de gemeente – vanuit stedenbouwkundig oogpunt – een wenselijke ontwikkeling. De korrelgrootte wijkt af van de omgeving, door ook de uitstraling af	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

		te laten wijken wordt het pand als verbijzondering geaccentueerd. De thans voorliggende transformatie is een kans om het gebouw een meer representatieve en moderne uitstraling te geven, waardoor het een toegevoegde waarde is voor de omgeving.	
o.	Door de toevoeging van balkons krijgt het bestaande gebouw een loggere uitstraling dan thans het geval is. Bovendien leiden de balkons tot een inbreuk op de privacy van omwonenden en mogelijk ook tot geluidsoverlast leiden. Volgens de reclamant is onvoldoende onderbouwd waarom de inbreuk als gevolg van de balkons en penthouse gerechtvaardigd is.	De zienswijze betreft grotendeels een herhaling van zetten en is reeds beantwoord onder punt I. Voor wat betreft de balkons; deze worden op luchtige wijze vormgegeven door de toepassing van glas. Hierdoor is de ruimtelijke impact van de balkons op de vorm en massa van het bestaande gebouw minimaal. De balkons zijn nadrukkelijk ondergeschikt aan de hoofdbouwmassa, waardoor de uitstraling van het gebouw in vorm en massa niet zal wijzigen. Wel worden, naar aanleiding van uw bezwaren, de balkons uitgevoerd van ondoorzichtig materiaal (melkglas bijvoorbeeld).	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
p.	De beoogde ontwikkeling zal eliden tot een zeer grote toename aan verkeersbewegingen. Door de functiewijziging zal het aantal verkeersbewegingen ook buiten kantooruren toenemen, hetgeen de verkeersveiligheid doet afnemen. Het is onduidelijk waarom deze extra verkeersbewegingen toelaatbaar zijn. Reclamant voelt zich niet serieus genomen.	De zienswijze betreft een herhaling van zetten en is reeds beantwoord onder punt i. De ingediende zienswijzen en zorgen van de reclamant worden overigens wel degelijk serieus genomen. Dit blijkt al uit het gegeven dat wij reeds voor de formele terinzagelegging uitgebreid inhoudelijk zijn ingegaan op uw brieven. De berekende verkeerstoename betreft een worst-case scenario. Het daadwerkelijk aantal verkeersbewegingen ligt vermoedelijk lager. Bovendien betreft het een dusdanig beperkte toename, dat de gevolgen hiervan nauwelijks voelbaar zijn in de praktijk.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
o.	De reclamant betoogt dat in de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat sprake is van een sluitende parkeerbalans. Hiervoor dient echter wel gebruik gemaakt te worden van openbare parkeerplaatsen die thans voor de huidige bewoners te gebruiken zijn. Ook verdwijnt er één parkeerplaats in de blauwe zone, waardoor de parkeerdruk alleen maar vergroot wordt. Daarnaast wordt onvoldoende stilgestaan bij het feit dat de parkeerdruk zich meer zal verplaatsen naar de avonden en weekenden. Reclamant acht de huidige afweging dan ook zeer onzorgvuldig. Er is onvoldoende stilgestaan bij de huidige parkeerdruk aan de Nassaukade.	De zienswijze betreft een herhaling van zetten en is reeds beantwoord onder punt g en h.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
p.	Reclamant vindt het stuitend dat in de ruimtelijke onderbouwing is aangenomen dat de ontwikkeling niet op bezwaren stuit. Reclamant heeft zijn/haar bezwaren meerdere malen geuit, maar voelt zich niet gehoord. De huidige tekst in de ruimtelijke onderbouwing is geen weergave van de werkelijkheid.	Het betreft hier een onjuiste interpretatie van de tekst. In de paragraaf 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' wordt uitsluitend gesteld dat – gelet op de huidige overcapaciteit aan kantoorruimte en het feit dat de beoogde woonfunctie beter aansluit bij de directe omgeving – <i>mag worden aangenomen</i> dat er geen bezwaren bestaan. Dit is een veronderstelling en betekent niet dat er bij voorbaat geen bezwaren bestaan. Deze kunnen – zoals ook beschreven in de betreffende paragraaf –	De paragraaf 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' wordt aangevuld.

		worden geuit gedurende de terinzagelegging. Gelet op uw eerder ingediende bezwaren is de formulering wellicht wat ongelukkig. Overigens heeft de gemeente Rijswijk uw eerdere bezwaren voorzien van een passende beantwoording, waarin de door u aangevoerde bezwaren toegelicht zijn. Naar aanleiding van het voorgaande zal de tekst in hoofdstuk 8 (Uitvoerbaarheid) aangepast c.q. geactualiseerd worden.	
2.	Reclamant 2 d.d. 19 november 2015		
a.	Reclamant constateert dat als gevolg van het bouwplan een aanzienlijke versmalling van de rijbaan zal ontstaan, juist op de plaats waar de as van de weg verspringt. Dat kan leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers en zal voor overige weggebruikers als een hinderlijk obstakel worden ervaren. De Nassaukade is een druk bereden (doorgaande) fietsroute, die deel uitmaakt van het landelijke fietsroute netwerk. Het versmallen van de Nassaukade staat haaks op de doelstelling van het gemeentelijk fietsbeleid, waarin gestreefd wordt naar een direct en veilig fietsroutenetwerk. Reclamant verzoekt om rekening te houden met de veiligheid op de openbare weg en het belang van fietsers in het bijzonder. Reclamant suggereert om de locatie van de afvalcontainers te verplaatsen naar de zijde van de Haagweg, naast de hoofdingang van het voormalige kantoorgebouw.	De gemeente onderschrijft de geuite zorgen van de reclamant met betrekking tot het versmallen van het straatprofiel. De straatprofielen zoals opgenomen in de tekeningen zijn echter slechts indicatief. Het toekomstige straatprofiel wordt de komende tijd verder uitgewerkt, onder meer naar aanleiding van KLIC-meldingen. Uit deze KLIC-melding moet blijken waar kabels en leidingen exact zijn gesitueerd. De ligging van dergelijke kabels en leidingen is van invloed op de definitieve uitwerking van het straatprofiel. Uitgangspunt is dat in ieder geval de bestaande breedte van de rijbaan gehandhaafd wordt. Wel zal de exacte ligging mogelijk wat verschuiven. Dit betreft slechts een minimale verschuiving die niet van invloed zal zijn op de doorstroming en/of verkeersveiligheid ter plaatse. Bovendien staat een eventuele verschuiving van de rijbaan los van de onderhavige RO-procedure. Formeel valt de rijbaan zelfs buiten het plangebied. Daarnaast is een eventuele verschuiving van de rijbaan reeds mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan en kan daar in de RO-procedure dan ook geen bezwaar tegen worden gemaakt. De suggestie omtrent de afvalcontainers nemen we mee in de verdere uitwerking van de plannen. Omdat dit gegeven geen onderdeel uitmaakt van de RO-procedure heeft dit geen gevolgen voor de procedure.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
3.	Reclamant 3 d.d. 26 november 2015		
b.	Reclamant onderschrijft de zienswijze van reclamant 2 (d.d. 19 november 2015) en voegt daaraan toe dat de versmalling van de Nassaukade kan worden opgevangen door rijbaan in te richten als 'fietsstraat'.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2a. Inzake de suggestie om de Nassaukade als fietsstraat in te richten: de gemeente Rijswijk vindt dit een goed idee, en het zou ook passen binnen onze wensen. Alleen de Nassaukade staat niet op de lijst om op korte termijn te worden heringericht als fietsstraat en heeft geen prioriteit om op korte termijn te worden aangepakt. Overigens staat een eventuele herinrichting van de Nassaukade geheel los van het thans voorliggende bouwplan.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
4.	Reclamant 4 d.d. 26 november 2015		
c.	Reclamant constateert dat het aspect 'parkeren' en de daaraan	Vooropgesteld wordt dat ten aanzien van de voorliggende	De zienswijzen leidt niet

Nota van Zienswijzen

Ruimtelijke onderbouwing "Nassaukade 1", ontwerp d.d. 7 oktober 2015

Ten behoeve van de vaststelling van een uitgebreide omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

15 december 2015

	gekoppelde ruimtelijke onderbouwing in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De parkeerdruk in de omgeving van het plangebied was bij de ontwikkeling van het kantoorpand in de jaren negentig reeds een discussiepunt, ondanks de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Om bewoners tegemoet te komen is destijds een parkeerzone voor omwonenden ingesteld, die nog altijd van kracht is. Reclamant geeft aan dat in het thans voorliggende bouwplan onvoldoende rekening wordt gehouden met afspraken uit het verleden. De beoogde herontwikkeling van het kantoorpand zal de parkeerdruk in de directe omgeving verder verhogen. Bij de berekening en invulling van de parkeerbehoefte in de ruimtelijke onderbouwing is op geen enkele wijze rekening gehouden met de omwonenden. De gevolgen van de parkeerdruk in de directe omgeving zijn niet meegewogen. Reclamant is van mening dat het bouwplan tot een aanzienlijke parkeeroverlast zal leiden en verzoekt daarom de gevolgen voor de omgeving zorgvuldig af te wegen alvorens een besluit wordt genomen. Volgens de reclamant is ten onrechte geredeneerd dat de 6 bestaande parkeerplaatsen ter hoogte van het plangebied uitsluitend bedoeld zijn voor het bestaande kantoor. Deze worden tevens gebruikt door omwonenden en zijn – gelet op de nu al hoge parkeerdruk – absoluut noodzakelijk. Reclamant maakt bezwaar tegen de toegepaste ruilconstructie, waarbij er één openbare parkeerplaats opgeven wordt in ruil voor drie extra openbare parkeerplaatsen in de parkeergarage van het kantoorpand. Deze drie 'openbare' parkeerplaatsen zijn volgende de reclamant onvoldoende toegankelijk voor publiek. De reclamant verzoekt de richtlijnen uit de 'Nota parkeernormen gemeente Rijswijk' toe te passen op de huidige en toekomstige situatie. Op basis van deze richtlijnen bestaat er reeds een tekort van 21 parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie zou dit tekort stijgen tot 29 parkeerplaatsen. Reclamant heeft een alternatief gepresenteerd waarbij het tekort beperkt wordt tot 17 parkeerplaatsen. De reclamant besluit zijn betoog met de volgende punten: • De gemeentelijke richtlijnen voor parkeren worden wel genoemd, maar niet nageleefd; • De parkeerdruk en overlast zal in de toekomstige situatie ernstig toenemen; • Er is bij het bepalen van de parkeervoorzieningen geen	ontwikkeling een zorgvuldige afweging ten aanzien van parkeren heeft plaatsgevonden, waarbij de gemeentelijke parkeernota als uitgangspunt heeft gediend. De in het verleden gemaakte afspraken waaraan de reclamant refereert blijven staan, de parkeerzone zal ook in de toekomstige situatie gehandhaafd worden. De gemeente heeft in een overeenkomst met de ontwikkelaar vastgelegd dat toekomstige bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning, waarmee voorkomen wordt dat de bestaande parkeerdruk verder wordt verhoogd. Overigens is de gemeente zich terdege bewust van de hoge parkeerdruk aan de Nassaukade. Daarom ziet de gemeente er scherp op toe dat nieuwe ontwikkelingen aan de Nassaukade voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Zoals aangetoond in de ruimtelijke onderbouwing is ten aanzien van de voorliggende ontwikkeling sprake van een sluitende parkeerbalans en wordt voorzien in de benodigde parkeerbehoefte. Het is niet de bedoeling om de voorliggende ontwikkeling aan te wenden om het reeds bestaande parkeerprobleem op te lossen. De bestaande parkeerdruk staat namelijk geheel los van de beoogde ontwikkeling en beperkt zich bovendien niet tot het voorliggende projectgebied. De alternatieve parkeerbalans zoals gepresenteerd door de reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. De verrichte inspanningen en de bereidheid om mee te denken worden gewaardeerd. Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing heeft de gemeentelijke parkeernota als uitgangspunt gediend voor het benodigde aantal parkeerplaatsen. Het bouwplan voorziet in 3 goedkope woningen, 12 woningen in het middensegment en 10 woningen in het dure segment. Op grond van de Nota parkeernormen geldt voordergelijke woningen een parkeernorm van respectievelijk 1,5, 1,7 en 1,8 parkeerplaatsen per woning. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van 43 parkeerplaatsen, inclusief bezoekersparkeren. Van deze 43 benodigde parkeerplaatsen worden er 36 ondergebracht in de bestaande parkeergarage, waarvan er drie parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zullen zijn. In aanvulling daarop worden er 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ondergebracht en 2 parkeerplaatsen op eigen terrein (aan de zijde van de Nassaukade). De constatering dat er openbare parkeerplaatsen verdwijnen is onjuist. Per saldo zullen er namelijk 2 openbare parkeerplaatsen extra gerealiseerd worden.	tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
--	--	--	---

Nota van Zienswijzen

Ruimtelijke onderbouwing "Nassaukade 1", ontwerp d.d. 7 oktober 2015

Ten behoeve van de vaststelling van een uitgebreide omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan

15 december 2015

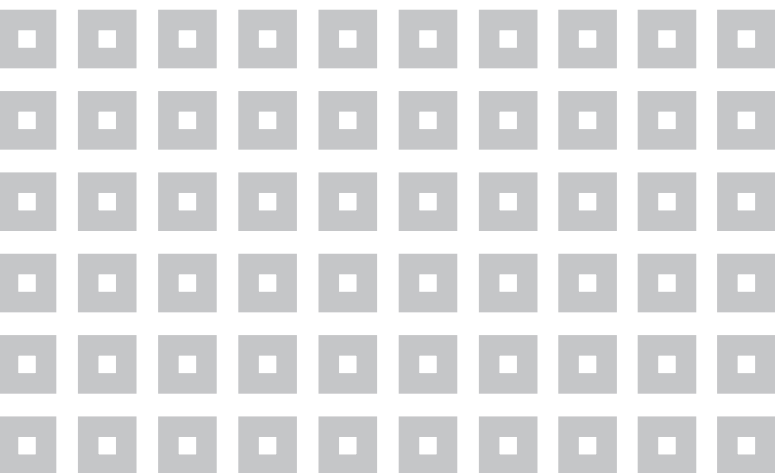
	- rekening gehouden met de invloed op de directe omgeving; - Niet alle beoogde openbare parkeerplaatsen zijn voor publiek toegankelijk; - Het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt verminderd, ondanks de huidige parkeerdruk.	De reclamant merkt daarnaast op dat ten onrechte is geredeneerd dat de 6 bestaande parkeerplaatsen ter hoogte van het plangebied uitsluitend bedoeld zijn voor het bestaande kantoor. Deze parkeerplaatsen zijn inderdaad niet <i>uitsluitend</i> bedoeld voor de aldaar gevestigde kantoren, maar zijn formeel wel bedoeld voor bezoekers van deze kantoren. Het is thans niet uitgesloten dat ook omwonenden gebruik kunnen maken van deze parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie wordt echter één van deze 6 parkeerplaatsen opgeofferd, ten gunste van ondergrondse afvalcontainers. De overige 5 parkeerplaatsen worden behouden. In aanvulling daarop worden er in de bestaande parkeergarage 3 openbare parkeerplaatsen ondergebracht, die middels een parkeerreguleersysteem voor eenieder toegankelijk zijn (ook voor bestaande omwonenden). Daarmee wordt voorzien in het benodigde aantal (openbare) parkeerplaatsen voor bezoekers; 8 in totaal. Deze openbare parkeerplaatsen zijn primair bedoeld voor bezoekers van de toekomstige bewoners, maar het is – net als in de huidige situatie - niet uitgesloten dat andere omwonenden hier ook gebruik van kunnen maken. Tot slot dient te worden opgemerkt dat de bestaande openbare parkeerplaatsen nabij het kantoorgebouw (6 in totaal) ook in de huidige situatie niet gegarandeerd zijn.	
5.	Reclamant 5 d.d. 21 oktober 2015		
a.	Reclamant acht de transformatie naar woningbouw een onmogelijke exercitie omdat de locatie van het gebouw ongeschikt is voor woningbouw. Volgens de reclamant wordt niet voldaan aan de huidige wetgeving en wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ruimschoots overschreden door de cumulatieve geluidsbelasting. Deze overschrijding wordt volgens de reclamant veroorzaakt door het autoverkeer op de Nassaukade, de versmalde entree van Rotterdam naar Den Haag en de Jan Tijssenweg, alsmede het scheepvaartverkeer op de Vliet.	Indien nieuwe woningen worden gerealiseerd binnen een zone van een weg, dan hanteert de Wet geluidhinder in binnenstedelijke situatie een bandbreedte van 48 (de voorkeursgrenswaarde) tot 63 dB (maximaal te verlenen hogere grenswaarde). Uit het akoestisch onderzoek – dat als bijlage bij de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage is gelegd - blijkt dat het verkeer op de route Eiklaan/Acaciaal en het verkeer op de beide 30 km-wegen (Nassaukade en Delfweg) niet leidt tot hogere geluidsbelastingen. Het verkeer op de route Haagweg/Laan van Hoornwijk, Haagweg/Huis te Hoornkade en de route Jan Thijsenweg/Laan van Beens/Laan van Vredenoord veroorzaakt op (een deel van) de nieuwe woningen wel een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Verder blijkt uit het onderzoek dat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB in deze stedelijke situatie niet wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt respectievelijk maximaal 62 dB, 60 dB en 53 dB. Indien de geluidbelasting van de nieuwe woningen meer dan 48	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

		dB bedraagt, dient de gemeente af te wegen of geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen voor deze nieuwe woningen. In het geval van Nassaukade 1 is hiervan sprake. Als aangetoond is dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijk of financiële aard, dan is het college van B&W bevoegd om hogere waarden vast te stellen. In dit geval wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het ontwerpbesluit hogere waarden heeft gelijktijdig met de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage gelegen.	
b.	Reclamant plaatst twijfels bij de toekomstige luchtkwaliteit, daar de luchtkwaliteit langs de Haagweg reeds zeer slecht is. Deze zal volgens de reclamant in de toekomst nog verder toenemen.	Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling zal het aantal verkeersbewegingen toenemen met 106 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Een dergelijk toename draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit afbeelding 4.1 in de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de jaargemiddelde concentraties PM_{10} (fijn stof) en $PM_{2,5}$ (zeer fijn stof) ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu g/m^3$ (voor PM_{10}) en $25 \mu g/m^3$ (voor $PM_{2,5}$) niet overschrijden. Dit zal ook in de toekomstige situatie niet het geval zijn. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten. Daarnaast wordt de Haagweg de komende tijd heringericht van 2x2 rijbanen naar 2x1 rijbanen. Dit zal het aantal verkeersbewegingen en dus ook de bijbehorende uitstoot aanzienlijk verminderen.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

5. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN NASSAUKADE 1

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	Reclamant 1 d.d. 5 november 2015		
a.	De reclamant merkt op dat na een aantal constateringën waarom geluidbeperkende maatregelen niet mogelijk zijn, vervolgens wel wordt overgegaan tot het verlenen van een hogere grenswaarde ter plaatse. Dit is in het geheel niet gemotiveerd, wat zeer onzorgvuldig is.	Indien nieuwe woningen worden gerealiseerd binnen een zone van een weg, dan hanteert de Wet geluidhinder in binnenstedelijke situatie een bandbreedte van 48 (de voorkeursgrenswaarde) tot 63 dB (maximaal te verlenen hogere grenswaarde). Indien de geluidbelasting van de nieuwe woningen meer dan 48 dB bedraagt, dient de gemeente af te wegen of geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen voor deze nieuwe woningen. In het geval van Nassaukade 1 is hiervan sprake. Als aangetoond is dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijk of financiële aard, dan is het college van B&W bevoegd om hogere waarden vast te stellen. De door de reclamant genoemde constateringën in het ontwerpbesluit hogere waarden omvatten nu juist de motivering waarom geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten, zodat het voor de nieuwe woningen nodig is om hogere waarden vast te stellen.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
b.	Volgens de reclamant gaat het besluit geheel voorbij aan het feit dat door het appartementencomplex aan de Nassaukade 1 voor de huidige bewoners ook een verhoging van de geluidbelasting plaatsvindt. Omdat de bestemming van het gebouw aan de Nassaukade 1 wordt aangepast van een kantoorfunctie naar een woonfunctie zal er een wijziging van verkeersbelasting optreden. Het gevolg hiervan is dat er op andere en meer momenten op de dag en in de week verkeer ter plaatse aanwezig is, wat leidt tot meer geluidsbelasting.	Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing is het – op grond van de Wet geluidhinder - voor nieuwe woningen noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. Het besluit hogere waarden ziet niet op de (eventueel) te verwachten geluidsbelasting die optreedt ten gevolge van de ontwikkeling. In paragraaf 7.1 van de ruimtelijke onderbouwing is berekend dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie met 106 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag toe zal nemen. Gezien de huidige etmaalintensiteit van de Haagweg van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal, is de toename van de geluidbelasting vanwege dit extra verkeer marginaal. De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Nassaukade (30 km-weg) is zeer gering en zal door het extra verkeer vanwege het bouwplan in beperkte mate toenemen. Er is echter geen sprake van een onaanvaardbare situatie.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.

c.	Het ontwerpbesluit hogere waarden is volgens de reclamant zeer onzorgvuldig genomen, aangezien de geluidsoverlast voor de huidige bewoners door de ontwikkeling aan de Nassaukade 1 niet is meegenomen. Ook voor deze woningen dient een zorgvuldig en objectief akoestisch onderzoek plaats te vinden, waarmee op basis van de constatering passende maatregelen ten behoeve van de huidige bewoners genomen dienen te worden. Het ontbreken van een akoestisch onderzoek ten behoeve van de bestaande woningen, getuigt van onzorgvuldig handelen van de gemeente Rijswijk en de Omgevingsdienst Haaglanden.	Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen een zone van een weg dient conform de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek plaats te vinden en dient toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. Dergelijk onderzoek is niet aan de orde voor bestaande woningen. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder punt b.	De zienswijzen leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbesluit.
----	--	---	--



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Schiegebouw

Van Nelleweg 6060

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69

