

Ruimtelijke onderbouwing

Tweede in- en uitrit Nieuwland Parc 140 te Papendrecht

Projectnummer15002



Opdrachtgever: Heembouw Roelofarendsveen B.V.
T.a.v. de heer E.J. Roelofswaard
Postbus 30
2370 AA Roelofarendsveen

Versienummer: 1.2

Datum: 26 augustus 2015

Auteur: drs. ing. M.L.W. Andela

Controle: drs. ing. E.J. Scheer

Paraaf: 

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding	4
2 Planbeschrijving.....	5
2.1 Projectlocatie	5
2.2 Projectplan.....	6
2.3 Vigerend bestemmingsplan	7
3 Ruimtelijk beleid.....	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	10
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	12
3.2.2 Verordening ruimte.....	12
3.3 Gemeentelijk beleid.....	12
3.3.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Papendrecht 2010-2020	12
3.4 Conclusie ruimtelijke beleid.....	13
4 Ruimtelijke Aspecten	14
4.1 Planologie en stedenbouw	14
4.2 Analyse van verkeer- en parkeeraspecten	14
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	14
4.4 Waterhuishoudkundige situatie	15
5 Milieu- en omgevingsaspecten.....	16
5.1 Bedrijfs- en milieuzonering	16
5.2 Externe veiligheid	17
5.3 Bodem (milieukundig)	17
5.4 Geluid	18
5.5 Luchtkwaliteit	18
5.6 Ecologie	19
5.7 Mer-beoordeling	20
6 Beschrijving economische uitvoerbaarheid	22
7 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid.....	22

1 Inleiding

In opdracht van Heembouw Roelofarendsveen B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld ten behoeve van de realisatie van een tweede in- en uitrit, ten behoeve van de nieuwe inrichting van Staay - Hispa B.V., ter plaatse Nieuwland Parc 140 te Papendrecht. Een tweede in- en uitrit is logistiek noodzakelijk voor een goede afwikkeling van het verkeer binnen de inrichting. Tevens draagt een tweede in- en uitrit bij aan de verkeersveiligheid op Nieuwland Parc. Door de extra in- en uitrit is het niet meer noodzakelijk dat vrachtwagens achteruit in steken om de inrichting binnen te komen of te verlaten.

De realisatie van tweede in- en uitrit past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor een planologische procedure benodigd is om initiatief mogelijk te maken.

Besloten is om een omgevingsvergunningaanvraag “handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening” in te dienen. Hierbij dient de uitgebreide voorbereidingsprocedure te worden doorlopen. Indieningsvereiste voor de activiteit “handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening” is het opstellen van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Voorliggende rapportage bevat de ruimtelijke onderbouwing voor de realisatie van een tweede in- en uitrit, gelegen aan Nieuwland Parc 140 te Papendrecht. De onderbouwing belicht zowel de ruimtelijke als milieutechnische aspecten van het initiatief. De ruimtelijke onderbouwing zal uiteindelijk onderdeel uitmaken van het besluit op de omgevingsvergunningaanvraag.

2 Planbeschrijving

2.1 Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen ten noordenwesten van het centrum van Papendrecht (figuur 1).

figuur 1: luchtfoto globale ligging projectlocatie (met rode cirkel aangegeven, uitsnede Ruimtelijke plannen)



Het projectgebied is gelegen tussen Papendrecht en Alblasserdam op het gezoneerde bedrijventerrein Het Nieuwland en maakt onderdeel uit van de nieuwe inrichting van Staay - Hispa B.V. (figuur 2). De nieuwe in- en uitrit wordt begrensd door: de openbare weg Nieuwland Parc (oostzijde), die tevens als ontsluitingsweg van de inrichting dient, en de nieuwe inrichting (overige zijden).

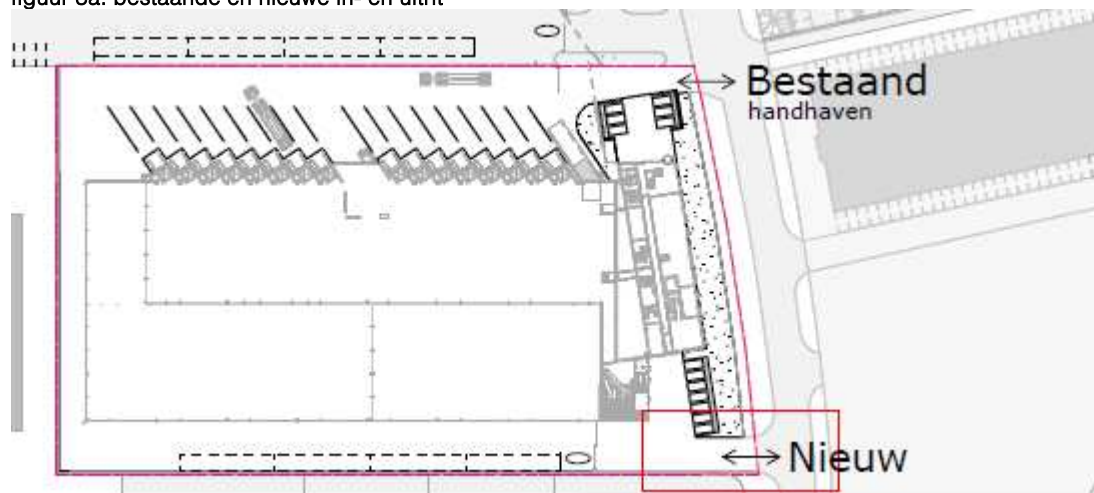
figuur 2: ligging projectgebied (met rood aangegeven, uitsnede Ruimtelijke plannen)



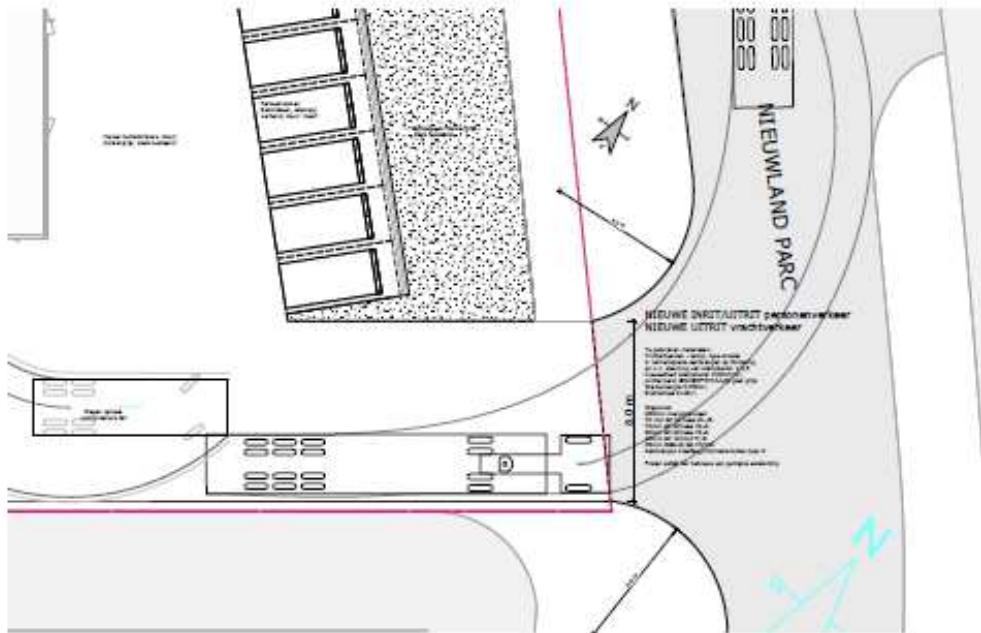
2.2 Projectplan

Heembouw Roelofarendsveen B.V is voornemens het perceel, gelegen aan Nieuwland Parc 140, te herontwikkelen. Het nu braakliggende terrein dient door Staay - Hispa B.V. in gebruik te worden genomen als groente en fruit groothandel. In het nieuwe pand aan het Nieuwland Parc heeft Staay - Hispa B.V de beschikking over 5 grote (ca 430-450 m² nvo) en 5 kleine (ca 285 m² nvo) koelcellen, een expeditie ruimte, een technische ruimte, een acculaadruimte en een kantoor met drie verdiepingen. Tevens wordt aan de noordoostzijde van de toekomstige inrichting een in- en uitrit gerealiseerd. Daarnaast dient voor de logistieke optimalisatie van de inrichting aan de zuidoostzijde van het terrein een tweede in- en uitrit te worden gerealiseerd (figuur 3a en 3b). De beide in- en uitritten worden aangesloten op het Nieuwland Parc. Het gehele projectplan past binnen het vigerende bestemmingsplan op de tweede in- en uitrit na.

figuur 3a: bestaande en nieuwe in- en uitrit



figuur 3b: nieuwe in- en uitrit



2.3 Vigerend bestemmingsplan

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Het Nieuwland' (figuur 4), vastgesteld door de gemeenteraad van Papendrecht op 23 september 2010. De gronden ter plaatse van de projectlocatie hebben de bestemming 'Bedrijventerrein' en de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2'. De maximale bouwhoogte ter plaatse van de projectlocatie bedraagt 8 meter en het maximale bebouwingspercentage van het gehele bouwvlak (dit bedraagt een groter terrein dan de beoogde projectlocatie) 80%.

figuur 4: uitsnede bestemmingsplankaart (www.ruimtelijkeplannen.nl geraadpleegd op 18-06-2015)



Bedrijventerrein

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2': bedrijven uit ten hoogste categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, verhardingen, nutsvoorzieningen, verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen en laad- en losvoorzieningen.

Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

Gebouwen

- gebouwen en overkappingen worden binnen het bouwvlak gebouwd;
- voor de afstand van de achtergevel van de gebouwen tot de grens van de achterzijde van het bouwperceel geldt een afstandsmaat van minimaal 4 m voor bouwpercelen tot maximaal 2.500 m² en minimaal 6 m voor bouwpercelen groter dan 2.500 m²;
- voor de afstand van de gebouwen tot de zijdelingse perceelgrenzen geldt een afstandsmaat van minimaal 4 m voor bouwpercelen tot maximaal 2.500 m², minimaal 6 m voor bouwpercelen tot maximaal 5.000 m² en minimaal 12 m voor bouwpercelen groter dan 5.000 m²;
- minimaal 60% van de voorgevellengte van gebouwen dient in de bebouwingsgrens te worden gebouwd.

Ontheffing van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de bouwregels:

- tot een maximum bebouwingspercentage van 90% van het bedrijfsperceel;
- tot een maximale bouwhoogte van gebouwen van 12 m;

Toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid is uitsluitend toegestaan, indien het bouwplan.

Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- per bedrijf wordt voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein waarbij geldt dat:
 - o 1 parkeerplaats per 80 m² bedrijfsvloeroppervlakte voor werknemers van bedrijven;
 - o 1 parkeerplaats per 50 m² bedrijfsvloeroppervlakte voor werknemers van kantoren;
 - o 1 parkeerplaats per 500 m² bedrijfsvloeroppervlakte voor bedrijven en kantoren ten behoeve van bezoekers;
- geluidshinderlijke inrichtingen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'Overig Gezoned Industrieterrain';
- Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- activiteiten uit kolom 1 van bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage 1994 zijn niet toegestaan in de gevallen, zoals genoemd in kolom 2 van de desbetreffende bijlage;
- opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
- 50% van het onbebouwde deel van het perceel mag, voor zover gelegen achter de bebouwingsgrens, worden gebruikt voor de opslag van goederen, met een maximum van 250 m² ingeval van een kavelgrootte tot 2.500 m² en 500 m² ingeval van een kavelgrootte tot 5.000 m²;
- opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 m is op onbebouwde gronden niet toegestaan;
- goederenbehandeling dient in principe in pandig te geschieden;
- per bedrijf is kantoorvloeroppervlakte die meer bedraagt dan 50% van de bedrijfsvloeroppervlakte niet toegestaan; kantoorvloeroppervlakte van meer dan 1.500 m² per bedrijf is in geen geval toegestaan;
- detailhandel is niet toegestaan, behoudens detailhandel die een ondergeschikt bestandsdeel vormt van de bedrijfsvoering;
- bedrijfswoningen zijn niet toegestaan;
- per bedrijf is maximaal één in-/uitrit met een maximale breedte van 8 m toegestaan;
- voor bedrijven die grenzen aan de ontsluitingsweg dient parallel aan de perceelgrens een groenstrook van ten minste 2 m te worden gerealiseerd.

Toetsing

Met gebruikmaking van de ontheffing van de bouwregels (voor een maximale bouwhoogte van gebouwen van 12 m) voldoet het gehele projectplan op de tweede in- en uitrit na aan de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Het Nieuwland'. In de specifieke gebruiksregels is opgenomen dat per bedrijf maximaal één in- en uitrit met een maximale breedte van 8 meter is toegestaan. Hiermee is de tweede in- en uitrit in strijd met het vigerende bestemmingsplan

De algemene afwijkings- en wijzigingsregels, binnen het bestemmingsplan, maken het niet mogelijk deze afwijking binnenplannen te realiseren. Om de tweede in- en uitrit mogelijk te maken, dient een planologische procedure doorlopen te worden. In dit geval wordt gekozen voor de omgevingsvergunning "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening". Dit betekent dat voor de omgevingsvergunning de uitgebreide voorbereidingsprocedure gevolgd dient te worden. In de bijbehorende onderbouwing dient te worden ingegaan op de ruimtelijke - en milieutechnische aspecten van de realisatie van een tweede in- en uitrit.

3 Ruimtelijk beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Voor deze ontwikkeling is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het van belang zijnde rijksbeleid. In deze structuurvisie is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd, die per 1 oktober 2012 als procesvereiste is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 2). De 'ladder voor duurzame verstedelijking' heeft als doel om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en overprogrammering op regionaal niveau te voorkomen. De ladder bevat drie treden die doorlopen te dienen te worden in een ruimtelijke procedure.

Wettelijk kader

De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Om dit mogelijk te maken is het Bro met ingang van 1 oktober 2012 gewijzigd en wel de artikelen 1.1.1. en 3.1.6. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen. Daaraan is in het eerste lid een omschrijving toegevoegd van:

- bestaand stedelijk gebied: bestaand: stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 is uitgebreid met twee leden die de werking van de ladder uitleggen. De tekst van de leden 2 en 3 luidt:

- lid 2: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
 - b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
 - c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.
- lid 3: Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op een provinciale verordening die een locatie voor stedelijke ontwikkeling aanwijst.

Toelichting op gebruik

In de toelichting op de wijziging van art 3.1.6. is de wijziging gemotiveerd: "Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Daarom voegt artikel II van dit besluit een tweetal nieuwe leden toe aan artikel 3.1.6 van het Bro, op grond waarvan overheden - indien zij een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk willen maken - standaard een aantal stappen

dienen te zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen zijn geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen. Dat zou voorbij gaan aan de specifieke lokale omstandigheden, die van invloed zijn op de inpassing van ruimte vragende functies en het regionale maatwerk dat de overheden moeten kunnen leveren. De stappen die worden gevraagd, bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied, maar ook met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte, en voor de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt”.

In het Bro (artikel 1.1.1, lid 1, onder i) is voor stedelijke ontwikkeling een definitie opgenomen: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”. Het begrip ‘bedrijventerrein’, zoals opgenomen in de definitie is niet nader gedefinieerd in het Bro. Het moet echter gaan om een ruimtelijke ontwikkeling van enige omvang. Het bouwen van één woning is geen stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder (AbRvS 14 januari 2014, nr. 201308263/2/R4). Drie woningen die rechtstreeks mogelijk worden gemaakt en drie woningen via een wijzigingsbevoegdheid is ook niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, lid 1, onder i van het Bro (AbRvS 18 december 2013, nr. 201302867/1/R4).

In voorliggend geval gaat het om het toevoegen van 1 extra in- en uitrit binnen het bouwvlak binnen bestaand stedelijk gebied op een perceel waar de bedrijfsfunctie, conform vigerend bestemmingsplan, thans mogelijk is. Op basis van bovenstaande jurisprudentie is dit niet aan te merken als een ‘stedelijke ontwikkeling’. De ladder van duurzame verstedelijking is hierdoor niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling van een tweede in- en uitrit.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Nadat de AMvB Ruimte na de val van het voorgaande kabinet controversieel was verklaard, is onder het laatste kabinet het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening opgesteld. Dit besluit legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het meest recente ontwerp kent vergaande wijzigingen ten opzichte van eerdere versies. Het kabinetsbeleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Hierdoor komt onder andere de aanwijzing van nationale landschappen te vervallen.

Het Rijk maakt bijvoorbeeld geen landsdekkende woningbouwafspraken meer, alleen nog in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Het landschapsbeleid gaat naar de provincies.

Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren.

Op dit moment legt het Barro geen restricties op voor de onderhavige locatie.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Thema's

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden, te weten:

- 1 Beter benutten en opwaarderen, welke in gaat op de groei van de bevolking en de daarbij komende woningbehoefte;
- 2 Versterken stedelijk gebied, welke in gaat op versterking van de kennis- en bedrijvencentra op Europees gebied;
- 3 Versterken ruimtelijke kwaliteit, welke in gaat op het al dan niet realiseren van ontwikkelingen buiten bestaand stads- en dorpsgebied;
- 4 Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

In onderhavig project zijn geen van bovenstaande thema's van toepassing.

3.2.2 Verordening ruimte

In de bijbehorende verordening is evenals in het rijksbeleid de ladder van duurzame verstedelijking opgenomen. De provincie wil het bestaand stads- en dorpsgezicht beter benutten. Dat betekent dat er vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd aan voorgenomen ontwikkeling. De realisatie van een tweede in- en uitrit is in lijn met de VRM en de bijbehorende Verordening ruimte.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Papendrecht 2010-2020

Het GVVP bevat een integrale visie op het gebied van verkeer en vervoer waaraan allerlei economische en sociale ontwikkelingen in en rondom Papendrecht getoetst kunnen worden in de periode tot 2020.

Naast een bereikbare gemeente is het ook van belang dat op een veilige manier gebruik wordt gemaakt van de beschikbare infrastructuur. Om dit te bereiken dient de vormgeving, functie en het gebruik van de infrastructuur zoveel mogelijk met elkaar in evenwicht te zijn.

In de huidige wegenstructuur binnen de gemeentegrenzen van Papendrecht is, conform het programma Duurzaam Veilig Verkeer, een onderscheid gemaakt tussen stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, waarbij Nieuwland Parc wordt gezien als een gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken,

bedrijventerreinen, winkelcentra, et cetera bereikbaar blijven. Ze zorgen voor het verdelen en verzamelen van verkeer, waarbij naast doorstroming ook uitwisseling met de omgeving een doel is. Langzaam verkeer en snelverkeer wordt op gebiedsontsluitingswegen in beginsel van elkaar gescheiden om onderlinge conflicten zoveel mogelijk te voorkomen of op een heldere wijze aan te duiden.

Met de realisatie van een tweede in- en uitrit wordt voorkomen dat vrachtwagens achteruit dienen in te steken vanaf Nieuwland Parc of de inrichting achteruit dienen te verlaten. De realisatie van een tweede in- en uitrit draagt hiermee bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid ter plaatse van Nieuwland Parc 140.

3.4 Conclusie ruimtelijke beleid

Voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan ruimtelijk beleid. Hieruit kan geconcludeerd worden dat aan het projectplan vanuit het rijks-, provinciaalbeleid geen restricties zijn verbonden. Zo is het projectgebied niet van nationaal belang en is de gehele projectlocatie gelegen binnen bestaand bebouwd gebied.

De ontwikkeling van een tweede in- en uitrit draagt bij aan de verkeerveiligheid. Dit is in lijn met het vigerend gemeentelijk beleid.

Voorgenomen ontwikkeling pas hiermee binnen de kaders van het rijks- provinciaal- en gemeentelijk beleid.

4 Ruimtelijke Aspecten

4.1 Planologie en stedenbouw

De realisatie van een tweede in- en uitrit wordt heeft geringe tot geen planologische en/of stedenbouwkundige gevolgen.

4.2 Analyse van verkeer- en parkeeraspecten

De beoogde tweede in- en uitrit voldoet aan de vier criteria die in de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening (APV) opgenomen en verder verwoord zijn in de gemeentelijke beleidsregels uitwegvergunningen: bruikbaarheid van de weg, doelmatig en veilig gebruik van de weg, bescherming en uiterlijk aanzien van de omgeving en bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente.

De aanleg van een tweede in-/uitrit heeft geen negatieve gevolgen voor de bruikbaarheid en voor de veilig en doelmatig gebruiken van de weg. Voor het verkeer op de hoofdweg is voldoende zicht op voertuigen die de uitrit willen verlaten en voor bestuurders vanaf de uitrit is eveneens voldoende zicht op het verkeer op de hoofdweg. In de straat zijn op meerdere plekken al in- en uitritten aanwezig. Een nieuwe in- of uitrit doet geen afbreuk aan het uiterlijk aanzien. Ter plaatse van de aan te leggen uitrit zijn geen bosschages en bomen aanwezig waardoor de aanleg van de uitrit niet ten koste gaat van gemeentelijke groenvoorzieningen.

De beoogde tweede in- en uitrit heeft als doel de interne logistieke optimalisatie te bevorderen en heeft hiermee geen extra verkeersaantrekkende werking. Tevens wordt met de realisatie van een tweede in- en uitrit de verkeersveiligheid verhoogd omdat hiermee achteruitrijdende of achteruit instekende vrachtwagens worden voorkomen. Hierdoor worden verkeersproblemen niet verwacht met de realisatie van het beoogde initiatief.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: "de veroorzaker betaalt".

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

Situatie projectgebied

Het archeologiebeleid van de gemeente Papendrecht is verwoord in de Beleidsnota archeologie. Dit beleid is gebaseerd op de Archeologische verwachtings- en beleidskaart, waarop te zien is waar archeologische waarden in de bodem zitten of verwacht kunnen worden. Op basis van de verwachtingskaart wordt het gebied getypeerd als: 'oude oeverzones Beneden-Merwede, actief tot Late Middeleeuwen hoge kans vanaf de Late Middeleeuwen'. De bijbehorende beleidskaart geeft hierbij aan dat het een kom gebied betreft

met een middelhoge verwachting. Doordat de omvang van de ingreep beperkt is en de grond niet of nauwelijks geroerd zal worden is nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Derhalve vormt het aspect archeologie geen belemmering voor onderhavig project.

4.4 Waterhuishoudkundige situatie

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder, in dit geval Waterschap Rivierenland, aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt. Hierbij wordt gekeken naar waterkwantiteit, waterkwaliteit, riolering en beschermde zones.

Waterkwantiteit

Er vindt geringe extra verharding plaats (nog geen 20 m²) ten opzichte van de huidige situatie waardoor waterhuishoudkundige situatie ter plaatse van het projectgebied ongewijzigd blijft.

Waterkwaliteit

Bij realisatie van de in- en uitrit worden geen uitlogende materialen gebruikt die met het hemelwater in aanraking kunnen komen. Hierdoor wordt geen afbreuk gedaan aan de waterkwaliteit ter plaatse.

Riolering

Ten behoeve van de uitrit wordt geen riolering aangelegd. Wel zal voor de bebouwing in overeenstemming met het beleid een gescheiden rioolstelsel aangelegd worden om het vuilwaterriool niet te belasten met schoon hemelwater.

Beschermde zones

De Hoogendijk en de Burgemeester Keijzerweg hebben de functie van primaire waterkering, waarvoor door de dijkbeheerder, Waterschap Rivierenland, een Keur is vastgesteld. Deze Keur houdt in dat over een zone van 55 m buitendijs, gemeten vanuit de buitenkruinlijn van de dijk, niet anders dan met toestemming van de dijkbeheerder mag worden gebouwd. Met de dijkbeheerder is overeengekomen dat de bebouwing van bedrijventerrein polder Het Nieuwland de hoofdwaterkering mag naderen tot op 43 m uit de buitenkruinlijn van de dijk. Volgens de Keur mag in een zone van 65 m binnendijs, gemeten vanuit de buitenkruinlijn van de dijk, niet anders dan met toestemming van de dijkbeheerder worden gebouwd.

De beoogde tweede in-/uitrit is gelegen binnen de 'buitenbeschermingszone buitenkant' waardoor een vergunning- of meldingsplicht van toepassing is indien er een watergang, rioolleiding of weg van het Waterschap bij betrokken is. Binnen het projectgebied is dit niet aan de orde waardoor geen vergunning- of meldingsplicht ontstaat voor de realisatie van een in-/uitrit binnen de buitenbeschermingszone van de primair waterkering.

Conclusie

Met realisatie van beoogde ontwikkeling zijn er geen negatieve gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie.

5 Milieu- en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving.

5.1 Bedrijfs- en milieuzonering

Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (de meest actuele uitgave dateert van 2009) in opdracht van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten opgesteld. Hierdoor wordt in een vroeg stadium bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met de belangen van bedrijven en woningen. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt door de komst van nieuwe woningen.

Milieuzonering is een hulpmiddel bij ruimtelijke planvorming. Het is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties. Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt.

In de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. Hierbij worden richtafstanden gegeven per milieutechnisch aspect (geur, stof, geluid en gevaar), waarbij de grootste afstand bepalend is voor de indeling in een milieucategorie (tabel 1).

tabel 1 richtafstanden per milieucategorie

Richtafstanden in meters per omgevingstype		Milieucategorie
Rustige woonwijk	Gemengd gebied	
10	0	1
30	10	2
50	30	3.1
100	50	3.2
200	100	4.1
300	200	4.2
500	300	5.1
700	500	5.2
1.000	700	5.3
1.500	1.000	6

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In een gemengd gebied is sprake van een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

Relatie tot het project

In dit geval wordt een tweede in- en uitrit op een bedrijfsperceel aangelegd waar bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.2 zijn toegestaan. Dergelijke bedrijven hebben een maximale richtafstand van 50 meter. Binnen 50 meter van de nieuwe inrit zijn geen woningen gelegen tot Het bedrijfsperceel is op voldoende venterrein aangelegd. Hiermee vormt het milieuaspect 'bedrijfs- en milieuzonering' geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

5.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

Plaatsgebonden risico (PR):

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

Groepsrisico (GR):

Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Risico inventarisatie

Een in- en uitrit wordt op Bevi niet beschouwd als een kwetsbaar object of als een Bevi inrichting. Zodoende levert het aspect externe veiligheid geen belemmering op voor voorgenomen ontwikkeling.

5.3 Bodem (milieukundig)

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

Uit het vigerende bestemmingsplan blijkt dat de locatie reeds geschikt is voor bedrijven. Wel zal in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor de bouw van de bebouwing een verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Gelet op de bestaande functie is de

bodemkwaliteit geschikt voor de voorgenomen ontwikkeling en vormt bodem geen belemmering.

5.4 Geluid

De Wet geluidhinder biedt vooral in het ruimtelijk spoor bescherming tegen (spoor)weglawaai en industrielawaai van inrichtingen gelegen op een gezoneerd industrieterrein. In de Wet geluidhinder wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd. Het gaat hierbij onder andere om woningen.

In het kader van de melding activiteitenbesluit is een akoestisch onderzoek 'Staay Food Group te Papendrecht Geluid in de omgeving vanwege het nieuw te realiseren pand en parkeerterrein' (gerapporteerd op 8 mei 2015 met referentie 20150009-04). In dit onderzoek is reeds uitgegaan van een tweede in- en uitrit. Uitkomst van het onderzoek is dat alle bedrijfsactiviteiten, inclusief tweede in- en uitrit, passen binnen het door Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid opgestelde en beheerde zonemodel van het bedrijventerrein Het Nieuwland. Het gehele akoestisch onderzoek is als bijlage 1 bijgevoegd.

Het milieuaspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

5.5 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen. Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetswijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de

luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Op 7 juni 2012 is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen aangepast, zodat het mogelijk wordt gemaakt om bij ministeriële regeling (Regeling NIBM) bepaalde gebieden en bepaalde broncategorieën aan te wijzen waarbinnen geen gebruik meer kan worden gemaakt van de NIBM-grond. Het zal gaan om gebieden waar de grenswaarde voor PM10 wordt overschreden of waar overschrijding van de grenswaarde dreigt. Dit betreft naar verwachting een enkele gemeente in Noord-Brabant, Limburg en Gelderland met veel intensieve veehouderijen, pluimveehouderijen in het bijzonder. De aanwijzing van gebieden en broncategorieën zal plaatsvinden in nauwe samenspraak met betrokken overheden en sectoren en zal gepubliceerd worden in de Regeling NIBM.

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m2 brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m2 brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van een tweede in- en uitrit. Van deze in- en uitrit gaat geen extra verkeersaantrekkende werking uit. Het project draagt hiermee niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. De luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.6 Ecologie

Beleid en normstelling:

EU-vogelrichtlijn/1979 en EU-Habitatrichtlijn/1992

De bescherming van de natuur is in Europees verband vastgelegd in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen dragen zorg voor zowel gebiedsbescherming als soortenbescherming. Nederland heeft de richtlijnen geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming) en de Flora- en faunawet (soortenbescherming).

De gebiedsbescherming heeft betrekking op de Vogelrichtlijngebieden, die het Rijk heeft vastgesteld, de Habitatrichtlijngebieden die het Rijk bij de Europese Commissie heeft aangemeld, de Beschermde natuurmonumenten en de Staatsnatuurmonumenten. Ruimtelijke ingrepen die in deze gebieden plaatsvinden dan wel in de nabijheid van beschermde natuurgebieden, moeten worden getoetst op hun effecten op deze gebieden.

Flora- en faunawet

De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in een aantal bij de Flora- en faunawet behorende besluiten. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Sinds 23 februari 2005 is het Besluit vrijstelling beschermde diersoorten in werking getreden, dat voorziet in een wijziging van het "Besluit beschermde dier- en plantensoorten". Met deze

AMvB is het ontheffingsregime aangepast. Met de inwerkingtreding van dit besluit zal sprake zijn van een drietal categorieën beschermde soorten:

- Tabel 1: een algemene vrijstelling van in Nederland algemeen voorkomende soorten
- Tabel 2: een algemene vrijstelling met gedragscode voor een aantal beschermde soorten
- Tabel 3: streng beschermde soorten.

Tegen deze wettelijke achtergrond worden de nieuwe ontwikkelingen beoordeeld in relatie tot wettelijk beschermde planten en dieren en hun natuurlijke omgeving.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De EHS is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt te voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. De EHS kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. De EHS is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Bij ruimtelijke plannen dient te worden getoetst of het projectgebied in of in de nabijheid van de EHS gelegen is. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van de EHS gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

Relatie tot het projectgebied

Gebiedsbescherming

Binnen de Natuurbeschermingswet is een aantal gebieden als beschermd natuurgebied aangewezen. Eén van deze gebieden is het Natura 2000-gebied. De onderzoekslocatie maakt geen onderdeel uit en is niet binnen drie kilometer gelegen van een Natura 2000-gebied.

De onderzoekslocatie maakt tevens geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna EHS).

Daar de realisatie van één extra tweede in- en uitrit geen verkeersaantrekkende werking met zich meebrengt heeft dit geen invloed op de omliggende natuurgebieden en is het uitvoeren van een natuurtoets niet noodzakelijk.

Soortbescherming

In het vigerende bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat in het plangebied geen bijzondere, beschermde en/of bedreigde diersoorten voorkomen.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen invloed op nabij gelegen natuurgebieden. Tevens is het projectgebied niet geschikt voor beschermde plant- en/of diersoorten, waardoor ecologie geen belemmering vormt voor de realisatie van het project.

5.7 Mer-beoordeling

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Een stedelijke ontwikkelingsproject, zoals ontwikkeling van een supermarkt, is vermeld in de bijlagen van het Besluit m.e.r. onder D 11.2. Een stedelijke ontwikkeling is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Omdat niet wordt voldaan aan die criteria, is geen m.e.r.-beoordeling nodig.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is het gevolg van de uitspraak van het Europese hof van 15 oktober 2009 (zaak C-255/08) over de manier waarop de EU-richtlijn in de Nederlandse regelgeving was geïmplementeerd, één van de aanleidingen voor de aanpassing van het Besluit m.e.r. De essentie van die uitspraak is dat altijd m.e.r. noodzakelijk is als belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten;
2. Plaats van de projecten;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

1. Kenmerken van de projecten

Het project bestaat uit een herontwikkeling van een terrein met de bestemming 'Bedrijventerrein'. Ter plaatse van deze bestemming wordt een extra in- en uitrit gerealiseerd.

2. Plaats van de projecten

De projectlocatie is gelegen ten noorden van het woongebied van Papendrecht en maakt deel uit van het bedrijventerrein Het Nieuwland.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Van de extra in- en uitrit gaat geen extra verkeersaantrekkende werking uit waardoor de milieuhinder zoals geluidhinder en luchtverontreiniging door de verkeersaantrekkende werking die uitgaat van deze ontwikkeling niet toeneemt. Dit leidt niet tot aantasting van nabijgelegen natuurgebieden, waardoor het uitvoeren van een milieueffectrapportage voor dit project niet zinvol wordt geacht.

6 Beschrijving economische uitvoerbaarheid

Tussen de gemeente en initiatiefnemer wordt een planschadeovereenkomst gesloten waarin de gemeente haar kosten kan verhalen op de initiatiefnemer. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid afdoende gewaarborgd. Tevens wordt het project op geheel eigen terrein uitgevoerd.

7 Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid

In voorliggende onderbouwing is de realisatie van een tweede in- en uitrit ter plaatse van Nieuwland Parc 140 zowel ruimtelijk als milieutechnisch gemotiveerd. Voorgenomen ontwikkeling betreft een binnenstedelijke ontwikkeling waarbij een extra in- en uitrit wordt gerealiseerd ter plaatse van een bedrijfsbestemming. Een tweede in- en uitrit is noodzakelijk voor de interne logistieke optimalisatie. Dit zorgt er tevens voor dat de vrachtwagens bestemd voor de inrichting van Staay - Hispa B.V. niet meer achteruit hoeven in te steken of de inrichting al achteruitrijdend dienen te verlaten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid ter plaatse van de inrichting verhoogd.

De realisatie van een tweede in- en uitrit is niet in strijd met overheidsbeleid en heeft geen ruimtelijke – en milieutechnische consequenties. Hiermee vormen deze aspecten geen belemmering voor de doorgang van het beoogde initiatief.

Bijlage

- 1 Staay Food Group te Papendrecht
Geluid in de omgeving vanwege het
nieuw te realiseren pand en
parkeerterrein



Cauberg-Huygen

Hoofdweg 70

3067 GH ROTTERDAM

T +31 (0)10-4257444

F +31 (0)10-4254443

E rotterdam.ch@dpa.nl

www.chri.nl

K.v.K 58792562

IBAN NL71 RABO 0112 075584

Staay Food Group te Papendrecht

Geluid in de omgeving vanwege het nieuw te realiseren pand en parkeerterrein

Datum 8 mei 2015

Referentie 20150009-04

Referentie 20150009-04
Rapporttitel Staay Food Group te Papendrecht
Geluid in de omgeving vanwege het nieuw te realiseren pand en parkeerterrein
Datum 8 mei 2015

Opdrachtgever Mees Ruimte & Milieu
Postbus 854
2700 AW ZOETERMEER
Contactpersoon De heer M. Andela

Behandeld door Ing. A Kok
DPA Cauberg-Huygen B.V.
Hoofdweg 70
3067 GH ROTTERDAM
Telefoon 010-4257444
Fax 010-4254443

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Normstelling	4
2.1	Activiteitenbesluit	4
2.2	Zonering	4
3	Bedrijfsbeschrijving	5
3.1	Situering	5
3.2	Bedrijfsomschrijving	5
3.3	Representatieve bedrijfssituatie	6
4	Bepaling bronvermogeniveaus en effectieve bedrijfsduren	7
4.1	Algemeen	7
4.2	Bronvermogeniveaus	7
4.3	Bepaling bedrijfsduurcorrecties	7
5	Akoestisch model	8
5.1	Algemeen	8
5.2	Model	8
6	Berekeningsresultaten	10
6.1	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	10
6.1.1	Toetsing	10
6.1.2	Dominante geluidbronnen en mogelijke maatregelen	11
6.1.3	Inpasbaarheid geluidzone	12
6.2	Maximale geluidniveaus	12
7	Conclusies	13

Bijlagen

Bijlage I	Invoergegevens akoestisch rekenmodel
Bijlage II	Rekenresultaten

1 Inleiding

In opdracht van Mees Ruimte & Milieu is door DPA Cauberg Huygen onderzoek verricht naar het geluid in de omgeving vanwege Staay Food Group te Papendrecht (hierna Staay genoemd). Staay is voornemens om op twee lege kavels op bedrijventerrein Nieuwland Parc een bedrijfshal met dockshelters en kantoor en een parkeerlocatie voor personen- en vrachtwagens te realiseren. De belangrijkste activiteiten in de bedrijfshal zijn de op- en overslag en voorbereiding op transport van groenten en fruit.

De beoogde locatie is gelegen op het ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein 'Aan de Noord'. Voor dit industrieterrein is een zonebeheerplan vastgesteld. Omdat de geluidruimte op 'Aan de Noord' beperkt is, dient te worden onderzocht in hoeverre de door de Staay Food Group gewenste activiteiten inpasbaar zijn binnen de op grond van het zonebeheerplan beschikbare geluidruimte.

Het doel van dit akoestisch onderzoek is het te bepalen in hoeverre de activiteiten inpasbaar zijn binnen de beschikbare geluidruimte. Hiertoe is de geluiduitstraling van de inrichting naar de omgeving berekend met behulp van een akoestisch overdrachtsmodel. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" 1999.

2 Normstelling

2.1 Activiteitenbesluit

De inrichting valt onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Aangezien de inrichting gevestigd is op een gezonde industrieterrein, is artikel 2.17, lid 2 van het Activiteitenbesluit van toepassing:

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

Tabel 2.17b

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

Voorts is artikel 2.20, lid 1 Activiteitenbesluit mogelijk relevant voor de inrichting.

Artikel 2.20

1. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} vaststellen.

2.2 Zonering

De beoogde locatie ligt op het ingevolge de Wet geluidhinder gezonde industrieterrein 'Aan de Noord'. Voor dit terrein is op 2 februari 2010 het door de gemeente Alblaserdam vastgestelde besluit 'Zonebeheerplan Aan de Noord' in werking getreden. De geluidbelasting van Staay Food Group dient inpasbaar te zijn binnen de in het zonebeheerplan voor de betreffende locatie gereserveerde geluidruimte (kavelbudget). Het kavelbudget voor het noordelijke terrein (parkeerterrein) is 50 dB(A) per m^2 . Voor het zuidelijke terrein (bedrijfsgebouw) is een budget van 60 dB(A) per m^2 gereserveerd. Voor een weergave van de ligging van de kavels wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

De geluidbelasting vanwege Staay wordt in dit rapport getoetst aan de geluidbelasting die met behulp van het zonebeheermodel is berekend op basis van deze kavelbudgetten. Tevens wordt de geluidbelasting op 50 meter afstand van de inrichting berekend om te kunnen bepalen of maatwerkvoorschriften nodig zijn.

3 Bedrijfsbeschrijving

3.1 Situering

De toekomstige locatie van de inrichting is gelegen naast de bestaande locatie van de Staay Food Group aan het Nieuwland Parc te Papendrecht, op het gezoneerde industrieterrein 'Aan de Noord'. In figuur 3.1 is deze locatie weergegeven. De meest nabijgelegen woningen (zwarte pijl) zijn gesitueerd ten zuiden van de inrichting aan de Noordhoek, op een afstand van circa 265 meter van de inrichtingsgrens.



Figuur 3.1. Situatie

3.2 Bedrijfsomschrijving

De nieuwbouw omvat een kantoor en bedrijfshal met dockshelters. De belangrijkste activiteiten van Staay zijn de op- en overslag en voorbereiding op transport van groenten en fruit. Hiertoe bezoeken gedurende dagperiode vrachtwagens voorzien van een koelinstallatie het terrein. In de avond- en nachtperiode "overnacht" een aantal vrachtwagens waarbij de koeling in bedrijf is.

3.3 Representatieve bedrijfssituatie

In onderhavige situatie is sprake van een prognoserapport, omdat de inrichting nog niet op de nieuwe locatie gevestigd is. Daarom zijn in overleg met Staay group diverse aannames gedaan met betrekking tot de toekomstige bedrijfsvoering.

Op het terrein is een rechthoekige bedrijfshal geprojecteerd. Aan de noordoostzijde is het kantoorgedeelte geprojecteerd. In het rekenmodel is een gebouwhoogte van 12 meter aangehouden. De relevante geluiduitstraling van de locatie wordt veroorzaakt door rijdende en koelende vrachtwagens en gebouwtechnische installaties.

Op het dak worden twee condensors en een luchtbehandelingsinstallatie geplaatst. De condensors draaien 24 uur per dag. De bedrijfstijd en het toerental van de condensors is afhankelijk van klimatologische omstandigheden. Bij de berekeningen is uitgegaan van een effectieve bedrijfstijd van 75%, 50% en 25% in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. De luchtbehandelingsinstallatie is van 6:30 uur tot 22:00 uur in bedrijf.

In de dagperiode maken maximaal 150 vrachtwagens gebruik van het parkeerterrein aan de noordoostzijde. Hier wachten de vrachtwagens tot een dockshelter vrij is om te laden en/of lossen. Hierbij staat 90% van de vrachtwagens gemiddeld 15 minuten stil met een ingeschakelde dieselaangedreven koelaggregaat. Uitgegaan is van een effectieve bedrijfstijd van de koelaggregaat van 75%.

In de dagperiode rijden de vrachtwagens vervolgens rondom de bedrijfshal en laden en lossen de goederen aan de noordwestzijde. Hierbij staan zij gemiddeld 15 minuten stil met een ingeschakelde dieselkoelaggregaat. Het geluid van het laden en lossen zelf is verwaarloosbaar bij de koelaggregaat.

Verder is rekening gehouden met het overnachten van 15 eigen vrachtwagens en 5 vrachtwagens van derden met een ingeschakeld koelaggregaat op elektriciteit ter plaatse van de dockshelters. De koelaggregaten zijn de avond- en nachtperiode effectief respectievelijk 50% en 25% van de tijd in bedrijf.

Personeelsleden en bezoekers parkeren aan de zuidoostzijde van het terrein en op het parkeerterrein ten noordoosten van de rondweg. In het onderzoek is uitgegaan van 54 en 10 personenwagens in de dag- en avondperiode op de parkeerplaatsen bij het bedrijfsgebouw en 43 en 10 personenwagens op het parkeerterrein.

Tevens kunnen maximaal twee vrachtwagens met elektrisch aangedreven koelaggregaat overnachten op het parkeerterrein. Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat in totaal in de avond- en nachtperiode effectief 4 uur een koelaggregaat in bedrijf is.

4 Bepaling bronvermogen niveaus en effectieve bedrijfsduren

4.1 Algemeen

Voor het berekenen van de geluidemissie van het bedrijf is van de in paragraaf 3.2 vermelde activiteiten het bronvermogen niveau en de effectieve bedrijfsduur bepaald. Het bronvermogen niveau kan gezien worden als de eenduidige karakterisering van een puntvormige bron, die evenveel geluid produceert als de activiteit die door die puntbron wordt gerepresenteerd. Met de effectieve bedrijfsduur wordt een bedrijfsduurcorrectieterm (C_b) in dB berekend, waarbij rekening wordt gehouden dat een geluidbron (activiteit) niet continu geluid produceert. Tevens wordt in de C_b -term een opdeling van een geluidbron in meerdere deelbronnen verdisconteerd.

4.2 Bronvermogen niveaus

Het bronvermogen van de bepalende geluidbron (dieselaangedreven koelaggregaat) is vastgesteld middels geluidmetingen aan een representatieve vrachtwagen van Staay. De meetgegevens en geluidvermogenberekeningen zijn opgenomen in bijlage I. De geluidemissie van de koelaggregaat is richtingsafhankelijk.

Voor de bronvermogen niveaus van de overige geluidbronnen (b.v. vracht- en personenwagens) is gebruik gemaakt van gegevens van praktijkmetingen, leveranciers en bureau-ervaringscijfers. Uitgegaan is van een gemiddeld geluidvermogen en rijsnelheid inclusief manoeuvreren.

4.3 Bepaling bedrijfsduurcorrecties

Op basis van de gegevens uit paragraaf 3.2 zijn de bedrijfstijden van de verschillende activiteiten bepaald. De bedrijfsduur en bedrijfsduurcorrectie van de mobiele bronnen is met behulp van het voor het onderzoek gebruikte akoestisch rekenprogramma Geomilieu berekend.

5 Akoestisch model

5.1 Algemeen

Om de geluidniveaus in de omgeving te bepalen wordt gebruik gemaakt van een akoestisch rekenmodel. In dit model worden geluidbronnen, berekeningspunten en objecten ingevoerd.

De relevante geluidbronnen worden ingevoerd als bronpunten met een bepaald akoestisch vermogen (bronvermoggenniveau), maaiveldhoogte, bronhoogte en bedrijfsduurcorrectie.

De berekeningspunten worden ingevoerd met een bepaalde maaiveldhoogte en beoordelingshoogte.

Invloeden in de overdracht worden verdisconteerd door objecten, waaronder ook verstaan worden bodemvlakken en vegetatiedempingen. Objecten zoals huizen, flats, bedrijfsgebouwen, technische installaties, schermen, muren etc. worden ingevoerd als veelhoeken met een zekere hoogte ten opzichte van de maaiveldhoogte. Daarnaast wordt aan de objecten een reflectie factor toegekend variërend van 0 (volledig absorberend) tot 1 (volledig reflecterend). Bodemvlakken kunnen met een bodemfactor tussen 0 (volledig hard) en 1 (volledig absorberend) ingevoerd worden.

Alle geografische, geometrische en akoestische gegevens worden samengebracht in het rekenmodel, waarna de overdrachtsberekeningen worden uitgevoerd conform de I18-methode uit de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai". Per bron/waarneempunt wordt uitgaande van de brongegevens uitgerekend wat op de berekeningspunten de invloed is op de geluidoverdracht ten gevolge van de geometrische afstand, afschermingen door en reflecties in objecten, luchtdemping en bodeminvloeden.

Uit een energetische sommatie van de per periode berekende bijdragen van alle beschouwde geluidbronnen volgt het totale geluidniveau per etmaalperiode op het beschouwde waarneempunt.

De bepaling van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de maximale geluidniveaus vindt plaats op een beoordelingshoogte van 5 meter. De geluidniveaus op woningen worden invallend beschouwd.

De maximale geluidniveaus worden bepaald door de immissieniveaus L_i onder aftrek van de meteocorrectie C_m .

Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu, versie 2.40.

5.2 Model

Voor het opstellen van het akoestisch rekenmodel is gebruik gemaakt van een zogenoemde "knip" uit het zonebeheersmodel van 'Aan de Noord' die is aangeleverd door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. In bijlage II zijn de invoergegevens van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Naast de berekeningspunten die al in het model aanwezig zijn, zijn tevens punten ingevoerd op 50 meter van de grens van de inrichting. De beoordelingshoogte van de punten op de zone en de punten op 50 meter afstand van de grens van de inrichting bedraagt 5 meter t.o.v. de lokale maaiveldhoogte.

In tabel 5.1 is een overzicht opgenomen van de relevante geluidbronnen. Per bron is het bronvermogeniveau met de bijbehorende bedrijfsduurcorrectie vermeld.

Tabel 5.1. Bronvermogeniveaus (L_{WR}) en bedrijfsduurcorrecties.

Puntbronnen					
Bronnummer	Omschrijving	L_{WR}	Bedrijfsduurcorrectie [dB]		
			Dag	Avond	Nacht
001 – 008	Dieselkoeling parkeerterrein	94	4,5	-	-
030	Elektrische koeling parkeerterrein	87	-	0,0	3,0
009 – 013	Elektrische koeling overnachten derden	87	-	5,6	8,6
014 – 017	Dieselkoeling laden/lossen	94	1,1	-	-
018	Luchtbehandelingskast	70	0,0	1,3	12,0
019 – 020	Condensor	85	1,3	3,0	6,0
021 – 029	Elektrische koeling overnachten eigen	87	-	0,8	3,8
Piek01 – Piek10	Optrekken en remontluchting vrachtwagens	108	99,0	99,0	99,0
Mobiele bronnen					
Bronnummer	Omschrijving	L_{WR}	Verkeersbewegingen		
			Dag	Avond	Nacht
01	Rijden vrachtwagens parkeerterrein	102	150	0	0
02	Rijden vrachtwagens om gebouw	102	150	0	0
03	Rijden personenwagens parkeerterrein	89	43	10	0
04	Rijden personenwagens om gebouw	89	54	10	0

6 Berekeningsresultaten

6.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

6.1.1 Toetsing

Met behulp van het akoestisch rekenmodel zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie berekend op de diverse immissiepunten.

In tabel 6.1 zijn de berekende geluidniveaus op diverse punten op 50 meter van de grens van de inrichting weergegeven, alsook ter hoogte van enkele maatgevende zonebewakingsposities. In bijlage III is een uitgesplitste bijdrage per bron van de in tabel 6.1 getoonde immissiepunten opgenomen.

De berekende niveaus zijn getoetst aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit (op 50 meter afstand) en het door de zonebeheerder opgegeven immissiebudget op zonebewakingsposities. Voor de avond- en nachtperiode is tussen haakjes de geluidbelasting gegeven voor de regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie (overnachten vrachtwagen met dieselkoeling).

Tabel 6.1. Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie.

Beoordelingspunt		Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$) [dB(A)]					
		Dagperiode (07.00-19.00)		Avondperiode (19.00-23.00)		Nachtperiode (23.00-07.00)	
		Berekend	Toetsing	Berekend	Toetsing	Berekend	Toetsing
V01	50 m zuidwest hoofdterrein	49	50	36	45	33	40
V02	50 m noordoost hoofdterrein	46	50	34	45	30	40
V03	50 m noord parkeerterrein	50	50	39	45	35	40
V04	50 m oost hoofdterrein	45	50	35	45	31	40
V05	50 m oost parkeerterrein	49	50	33	45	28	40
V06	50 m west hoofdterrein	53	50	48	45	45	40
V07	50 m west parkeerterrein	54	50	43	45	40	40
V08	50 m noordwest hoofdterrein	54	50	49	45	46	40
Z1010	Zonepunt	34	37	23	32	19	27
Z1011	Zonepunt	33	37	24	32	21	27
Z1012	Zonepunt	38	36	23	31	19	26
Z1013	Zonepunt	38	33	29	28	26	23
Z1014	Zonepunt	36	32	29	27	26	22
Z1015	Zonepunt	33	29	26	24	23	19

Uit tabel 6.1 volgt dat niet op alle posities voldaan wordt aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Voor Staay zouden door het bevoegd gezag daarom maatwerkvoorschriften dienen te worden vastgesteld.

Op meerdere beoordelingsposities ter hoogte van de zonegrens wordt het door de zonebeheerder opgegeven geluidbudget overschreden. De oorzaak lijkt onder andere te liggen in een relatief lage geluidreservering voor het parkeerterrein (50 dB(A)/m²), die niet strookt met het beoogde intensieve gebruik van het perceel door Staay. Omdat het perceel van het parkeerterrein niet wordt bebouwd, ontstaat een opening in de bedrijfsbebouwing langs de rondweg. Door deze opening bestaat direct zicht vanuit de bepalende zonebewakingsposities op de geluidbronnen van het hoofdterrein van Staay.

6.1.2 Dominante geluidbronnen en mogelijke maatregelen

Uit een analyse van de rekenresultaten (bijlage II) volgt dat geen sprake is van één aanwijsbare bepalende geluidbron. De geluidbelasting wordt bepaald door een combinatie van de volgende geluidbronnen:

- Rijdende vrachtwagens (dagperiode).
- Ladende en lossende vrachtwagens met dieselaangedreven koelaggregaat aan de dockshelter (dagperiode).
- Wachtende vrachtwagens met dieselaangedreven koelaggregaat op het parkeerterrein (dagperiode).
- Overnachtende vrachtwagens met elektrische koelaggregaat aan de dockshelter (avond- en nachtperiode).

Brongerichte geluidreducerende maatregelen zijn in dit geval niet direct voorhanden:

- Het aantal bezoekende vrachtwagens is een vast gegeven en is noodzakelijk voor een rendabele bedrijfsvoering.
- Door Staay wordt al zo veel mogelijk gebruik gemaakt van elektrisch aangedreven koelaggregaten, die wezenlijk stiller zijn dan dieselaangedreven koelaggregaten. Hiervoor worden aansluitingen gerealiseerd aan zowel de dockshelters als op het parkeerterrein.
- Het gebruik van elektrische koelaggregaten is niet realistisch haalbaar voor vrachtwagens die slechts kort op een locatie verblijven, bijvoorbeeld gedurende het wachten op een vrije dockshelter en laden of lossen (15 minuten).

Door Staay wordt gepoogd de doorstroming van het vrachtverkeer binnen de eigen inrichting zoveel mogelijk te bevorderen. Een mogelijke toekomstige ontwikkeling op dat gebied is het gebruik van een digitaal informatiebord langs de aanrijroute, waarop wordt aangegeven naar welke dockshelter een vrachtwagen moet rijden. Hiermee wordt voorkomen dat chauffeurs eerst hun vrachtwagen moeten stallen en naar het gebouw lopen om op te vragen waar ze moeten aandocken. Dit kan echter niet voorkomen dat vrachtwagens tijdelijk op het parkeerterrein moeten wachten als alle dockshelters bezet zijn.

Met de getroffen maatregelen wordt door Staay al voldaan aan het BBT-principe (toepassing van de Beste Beschikbare Technieken in geluidbeheersing).

Het effect van maatregelen in de overdracht (geluidschermen) is niet onderzocht. De overschrijdingen vinden plaats op locaties waar zich geen woningen bevinden. Ter hoogte van woningen is het geluid vanwege Staay niet waarneembaar en de realisatie van geluidschermen zou niet leiden tot een waarneembare reductie van de geluidbelasting op woningen. Het investeren in geluidschermen ter reductie van een reeds niet waarneembare geluidbelasting op een arbitrair beoordelingspunt op korte afstand van Rijksweg A15 dient geen milieuhygiënisch doel en wordt dus niet wenselijk geacht.

6.1.3 Inpasbaarheid geluidzone

Door de zonebeheerder (Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid) zal beoordeeld dienen te worden of de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus inpasbaar zijn binnen de geluidzone.

6.2 Maximale geluidniveaus

Maximale geluidniveaus vanwege Staay ter hoogte van woningen zijn ten hoogste 41 dB(A) en dus niet relevant.

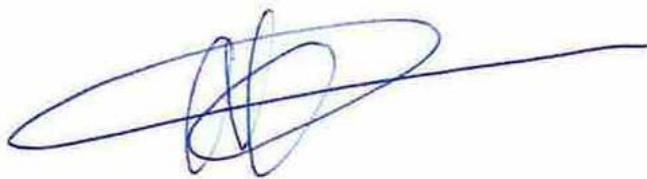
7 Conclusies

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau niet wordt voldaan aan de standaard geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit voor categorie B-inrichtingen op een gezonde industrieterrein van 50 dB(A)-etmaalwaarde op 50 meter van de grens van de inrichting.

Door de zonebeheerder van het gezonde industrieterrein (Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid) is voor de door Staay in gebruik te nemen kavels een geluidbudget opgegeven. Door Staay wordt niet voldaan aan dit geluidbudget. De geluidbijdrage vanwege Staay op de zonegrens is echter relatief laag. Realistische geluid-reducerende maatregelen zijn niet voorhanden. Door de zonebeheerder zal beoordeeld worden of de berekende geluidbelasting inpasbaar is binnen de geluidzone.

Maximale geluidniveaus vanwege Staay ter hoogte van woningen voldoen ruimschoots aan gangbare grenswaarden.

DPA Cauberg-Huygen B.V.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Ing. A Kok
Senior Projectleider

Bijlage I Invoergegevens akoestisch rekenmodel

Invoergegevens Staay Food Group

Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMVB)
 ZBM IT Aan de Noord 30-07-2014 - ZBM IT Aan de Noord versie 30 juli 2014
 Groep: Staay
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefL	GeenDemping	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
001	Dieselkoeling parkeerterrein	106265,66	428604,52	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
002	Dieselkoeling parkeerterrein	106261,95	428599,69	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
003	Dieselkoeling parkeerterrein	106257,45	428594,40	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
004	Dieselkoeling parkeerterrein	106252,73	428589,12	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
005	Dieselkoeling parkeerterrein	106247,67	428583,49	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
006	Dieselkoeling parkeerterrein	106241,82	428576,86	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
007	Dieselkoeling parkeerterrein	106236,76	428570,90	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
008	Dieselkoeling parkeerterrein	106231,92	428565,28	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	4,54	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
019	Staay: 2 condensors	106245,61	428471,04	1,50	14,00	Normale puntbron	0,00	360,00	1,25	3,01	6,02	Nee	Nee	73,10	75,00	76,20	78,80	78,80	76,40
013	Vrw extern overnachten elektrisch	106139,35	428453,85	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	5,60	8,60	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
012	Vrw extern overnachten elektrisch	106160,66	428470,29	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	5,60	8,60	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
011	Vrw extern overnachten elektrisch	106179,54	428484,09	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	5,60	8,60	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
010	Vrw extern overnachten elektrisch	106198,01	428498,09	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	5,60	8,60	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
009	Vrw extern overnachten elektrisch	106213,23	428510,67	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	5,60	8,60	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
014	L/L diesel koelen	106205,88	428504,53	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	1,07	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
015	L/L diesel koelen	106187,75	428491,15	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	1,07	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
016	L/L diesel koelen	106167,85	428476,00	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	1,07	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
017	L/L diesel koelen	106150,02	428462,33	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	1,07	--	--	Nee	Nee	81,20	79,50	85,30	88,40	86,80	87,70
018	Staay: L&K	106246,74	428469,81	1,50	14,00	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	1,25	12,04	Nee	Nee	34,00	55,00	65,00	61,00	64,00	63,00
020	Staay: 2 condensors	106247,29	428471,11	1,50	14,00	Normale puntbron	0,00	360,00	1,25	3,01	6,02	Nee	Nee	73,10	75,00	76,20	78,80	78,80	76,40
025	Overnachten eigen vrw El.	106141,35	428451,85	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
024	Overnachten eigen vrw El.	106162,66	428468,29	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
023	Overnachten eigen vrw El.	106181,54	428482,09	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
022	Overnachten eigen vrw El.	106200,01	428496,09	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
021	Overnachten eigen vrw El.	106215,23	428508,67	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
029	Overnachten eigen vrw El.	106150,86	428459,14	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
028	Overnachten eigen vrw El.	106172,17	428475,57	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
027	Overnachten eigen vrw El.	106191,04	428489,37	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
026	Overnachten eigen vrw El.	106209,51	428503,38	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,80	3,80	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00
Piek01	Vrachtwagen	106177,12	428380,90	0,75	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	99,00	--	--	Nee	Nee	88,00	90,00	95,00	100,00	104,00	102,00
Piek02	Vrachtwagen	106296,87	428472,50	0,75	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	99,00	--	--	Nee	Nee	88,00	90,00	95,00	100,00	104,00	102,00
Piek03	Vrachtwagen	106124,40	428439,85	0,75	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	99,00	--	--	Nee	Nee	88,00	90,00	95,00	100,00	104,00	102,00
Piek04	Vrachtwagen	106256,50	428600,45	0,75	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	99,00	99,00	99,00	Nee	Nee	88,00	90,00	95,00	100,00	104,00	102,00
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	106233,24	428563,33	2,50	2,00	Normale puntbron	0,00	360,00	--	0,00	3,01	Nee	Nee	60,00	74,00	77,00	83,00	81,00	77,00

Invoergegevens Staay Food Group

Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMVB)
ZBM IT Aan de Noord 30-07-2014 - ZBM IT Aan de Noord versie 30 juli 2014
Groep: Staay
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	79,80	70,00	93,87
002	79,80	70,00	93,87
003	79,80	70,00	93,87
004	79,80	70,00	93,87
005	79,80	70,00	93,87
006	79,80	70,00	93,87
007	79,80	70,00	93,87
008	79,80	70,00	93,87
019	71,00	59,80	84,85
013	70,00	56,00	86,65
012	70,00	56,00	86,65
011	70,00	56,00	86,65
010	70,00	56,00	86,65
009	70,00	56,00	86,65
014	79,80	70,00	93,87
015	79,80	70,00	93,87
016	79,80	70,00	93,87
017	79,80	70,00	93,87
018	59,00	54,00	70,13
020	71,00	59,80	84,85
025	70,00	56,00	86,65
024	70,00	56,00	86,65
023	70,00	56,00	86,65
022	70,00	56,00	86,65
021	70,00	56,00	86,65
029	70,00	56,00	86,65
028	70,00	56,00	86,65
027	70,00	56,00	86,65
026	70,00	56,00	86,65
Piek01	95,00	85,00	107,73
Piek02	95,00	85,00	107,73
Piek03	95,00	85,00	107,73
Piek04	95,00	85,00	107,73
030	70,00	56,00	86,65

Invoergegevens Staay Food Group

Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMVB)
ZBM IT Aan de Noord 30-07-2014 - ZBM IT Aan de Noord versie 30 juli 2014
Groep: Staay
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	X-n	Y-n	H-n	ISO M	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
01	Rijden VRW parkeerterrein	106218,14	428565,45	1,00	106218,59	428564,89	1,00	2,00	150	--	--	16,23	--	--	10	20,00	80,00	84,00	89,00
02	Rijden vrw om gebouw	106298,43	428473,87	1,00	106230,88	428534,00	1,00	2,00	150	--	--	16,11	--	--	10	20,00	80,00	84,00	89,00
03	Rijden PW parkeerterrein	106216,74	428566,04	0,75	106217,19	428565,50	0,75	2,00	43	10	--	21,64	23,21	--	10	20,00	60,00	69,00	75,00
04	Rijden PW bij kantoor	106300,15	428473,24	0,75	106299,08	428473,59	0,75	2,00	54	10	--	20,56	23,12	--	10	20,00	60,00	69,00	75,00

Invoergegevens Staay Food Group

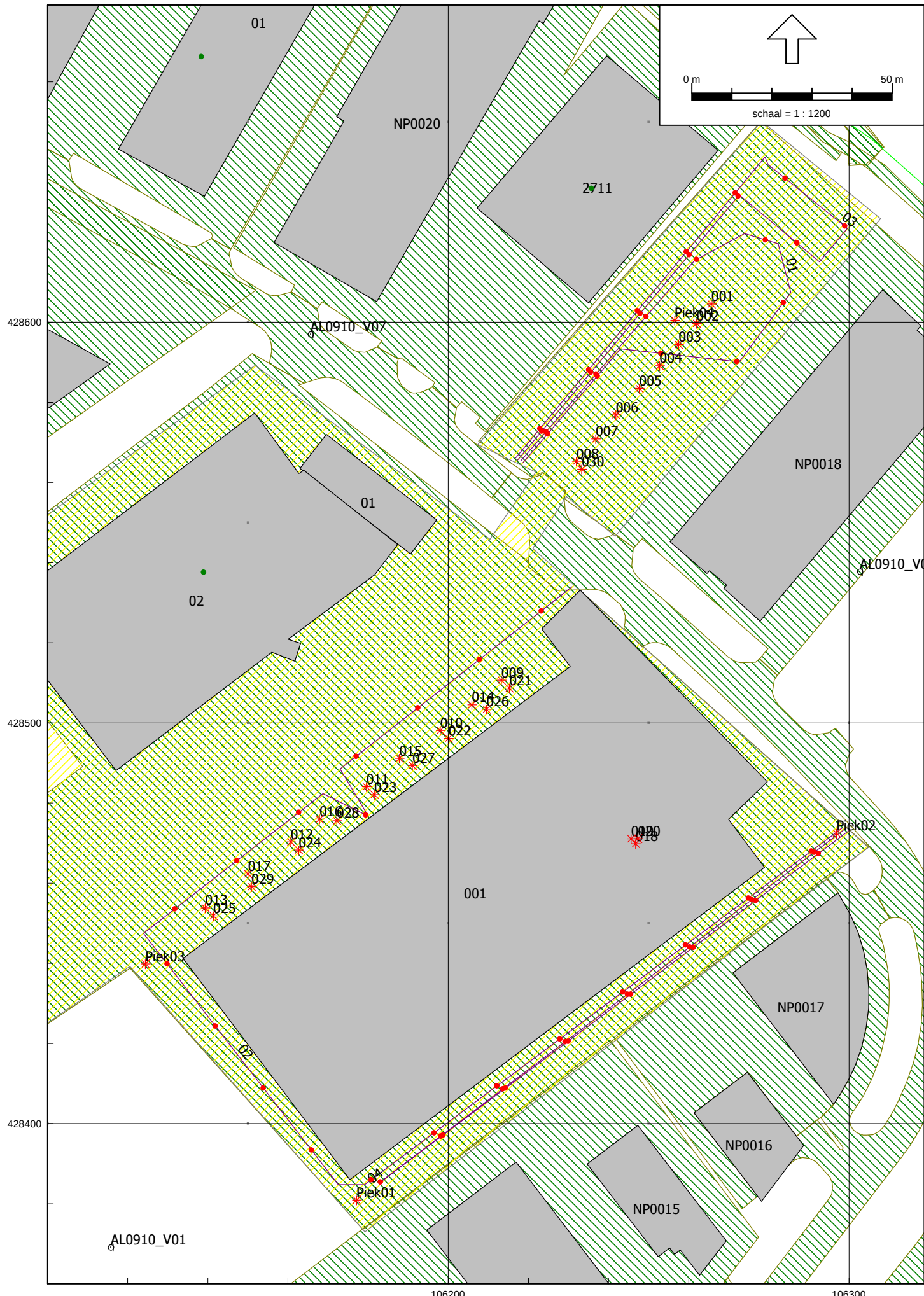
Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMVB)
ZBM IT Aan de Noord 30-07-2014 - ZBM IT Aan de Noord versie 30 juli 2014
Groep: Staay
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
01	94,00	98,00	96,00	89,00	79,00	101,71
02	94,00	98,00	96,00	89,00	79,00	101,71
03	79,00	86,00	84,00	76,00	66,00	89,10
04	79,00	86,00	84,00	76,00	66,00	89,10

Invoergegevens Staay Food Group

Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMVB)
 ZBM IT Aan de Noord 30-07-2014 - ZBM IT Aan de Noord versie 30 juli 2014
 Groep: Staay
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Gevel
AL0910_V01	Staay 50 m zuidwest hoofdterrein	106115,78	428369,16	2,00	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V02	Staay 50 m noordoost hoofdterrein	106302,72	428537,79	2,00	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V03	Staay 50 m noord parkeerterrein	106323,15	428677,97	2,41	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V04	Staay 50 m oost hoofdterrein	106354,75	428472,17	2,00	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V05	Staay 50 m oost parkeerterrein	106357,87	428627,52	4,12	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V06	Staay 50 m west hoofdterrein	106077,32	428424,36	2,00	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V07	Staay 50 m west parkeerterrein	106165,64	428596,99	2,00	5,00	--	--	--	--	Nee
AL0910_V08	Staay 50 m noordwest hoofdterrein	106094,26	428490,36	2,00	5,00	--	--	--	--	Nee



Bijlage II Rekenresultaten

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V01_A - Staay 50 m zuidwest hoofdterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V01_A	Staay 50 m zuidwest hoofdterrein	5,00	49,4	36,3	33,1	49,4	68,2	
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	48,9	--	--	48,9	65,4	0,5
016	L/L diesel koelen	2,50	36,2	--	--	36,2	39,2	1,8
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	28,5	25,5	35,5	31,2	1,9
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	27,9	24,9	34,9	30,8	2,1
015	L/L diesel koelen	2,50	34,8	--	--	34,8	38,2	2,4
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	27,3	24,3	34,3	30,4	2,4
014	L/L diesel koelen	2,50	33,8	--	--	33,8	37,5	2,7
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,7	23,7	33,7	30,1	2,5
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,2	23,2	33,2	29,7	2,7
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	25,9	22,9	32,9	29,5	2,8
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	23,2	20,2	30,2	31,0	2,2
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	22,0	19,0	29,0	30,2	2,6
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	21,4	18,4	28,4	22,8	0,7
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	21,2	18,2	28,2	29,6	2,8
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	21,1	18,1	28,1	27,4	0,7
017	L/L diesel koelen	2,50	28,0	--	--	28,0	30,3	1,2
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	23,4	20,9	--	25,9	45,8	1,8
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,8	13,8	23,8	18,7	1,1
019	Staay: 2 condensors	1,50	18,4	16,6	13,6	23,6	22,6	3,0
020	Staay: 2 condensors	1,50	18,3	16,5	13,5	23,5	22,6	3,1
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	14,7	11,7	21,7	17,1	1,6
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	11,7	8,7	18,7	15,0	3,4
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	18,2	--	--	18,2	38,3	3,8
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	10,9	7,9	17,9	18,1	1,6
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	16,7	--	--	16,7	24,5	3,4
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	16,5	--	--	16,5	24,4	3,4
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	16,3	--	--	16,3	24,3	3,5
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	16,1	--	--	16,1	24,1	3,5
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,9	--	--	15,9	24,0	3,6
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,7	--	--	15,7	23,9	3,6
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,6	--	--	15,6	23,8	3,6
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,5	--	--	15,5	23,7	3,7
018	Staay: LBK	1,50	2,8	1,5	-9,3	6,5	5,8	3,0
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	0,5	-1,1	--	4,0	26,1	3,9
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-37,4	--	--	-37,4	62,6	1,0
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-38,6	--	--	-38,6	60,9	0,4
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-68,2	-68,2	-68,2	-58,2	34,7	3,9
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-67,7	--	--	-67,7	34,9	3,6

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V02_A - Staay 50 m noordoost hoofdterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V02_A	Staay 50 m noordoost hoofdterrein	5,00	46,0	33,5	29,5	46,0	66,2	
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	42,6	--	--	42,6	59,7	1,1
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	33,7	--	--	33,7	38,2	0,0
020	Staay: 2 condensors	1,50	28,1	26,3	23,3	33,3	30,6	1,3
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	33,2	--	--	33,2	50,5	1,1
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	33,2	--	--	33,2	37,7	0,0
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	33,0	--	--	33,0	37,6	0,0
019	Staay: 2 condensors	1,50	27,8	26,0	23,0	33,0	30,3	1,3
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	33,0	--	--	33,0	37,5	0,0
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,9	--	--	32,9	37,6	0,1
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,9	--	--	32,9	37,4	0,0
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,6	--	--	32,6	37,2	0,0
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	25,4	22,4	32,4	25,4	0,0
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	28,6	26,1	--	31,1	50,4	1,3
014	L/L diesel koelen	2,50	30,3	--	--	30,3	32,8	1,3
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	29,9	--	--	29,9	34,5	0,1
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	21,5	18,5	28,5	23,5	1,2
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	20,6	17,6	27,6	23,0	1,6
017	L/L diesel koelen	2,50	26,3	--	--	26,3	30,2	2,8
015	L/L diesel koelen	2,50	26,2	--	--	26,2	29,2	2,0
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	17,6	14,6	24,6	20,3	1,9
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	17,4	14,4	24,4	21,0	2,8
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	17,4	14,4	24,4	19,1	0,9
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	16,2	13,2	23,2	23,5	1,7
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,0	13,0	23,0	19,8	3,0
016	L/L diesel koelen	2,50	22,2	--	--	22,2	25,7	2,5
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,5	10,5	20,5	21,8	2,6
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	12,8	9,8	19,8	15,7	2,2
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	12,7	9,7	19,7	19,3	1,0
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	11,9	8,9	18,9	15,1	2,4
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	11,0	8,0	18,0	19,6	3,0
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	11,0	8,0	18,0	14,4	2,6
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	14,2	12,6	--	17,6	37,6	1,8
018	Staay: LBK	1,50	12,9	11,7	0,9	16,7	14,2	1,3
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	8,9	5,9	15,9	16,8	2,2
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-35,1	--	--	-35,1	64,6	0,6
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-52,5	-52,5	-52,5	-42,5	47,8	1,3
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-69,4	--	--	-69,4	33,2	3,6
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-69,6	--	--	-69,6	33,0	3,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V03_A - Staay 50 m noord parkeerterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V03_A	Staay 50 m noord parkeerterrein	5,00	49,9	38,6	35,1	49,9	65,9	
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	45,1	--	--	45,1	63,3	2,0
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	39,6	--	--	39,6	45,1	1,0
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	38,9	--	--	38,9	44,6	1,2
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	38,7	--	--	38,7	45,1	1,9
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	31,5	28,4	38,4	33,9	2,4
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	38,1	--	--	38,1	44,1	1,5
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	37,9	--	--	37,9	44,6	2,1
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	37,3	--	--	37,3	43,6	1,7
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	37,3	--	--	37,3	57,1	3,7
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	35,1	--	--	35,1	41,9	2,3
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	28,1	25,1	35,1	32,3	3,4
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	27,7	24,7	34,7	32,0	3,5
016	L/L diesel koelen	2,50	34,5	--	--	34,5	39,1	3,5
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	34,5	--	--	34,5	41,5	2,4
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	27,4	24,4	34,4	31,7	3,5
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	27,0	24,0	34,0	31,4	3,6
014	L/L diesel koelen	2,50	33,9	--	--	33,9	38,1	3,2
017	L/L diesel koelen	2,50	33,9	--	--	33,9	38,6	3,6
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,6	23,6	33,6	30,6	3,2
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,6	23,6	33,6	31,0	3,7
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,2	23,2	33,2	30,7	3,7
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	29,8	28,2	--	33,2	52,7	1,3
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,1	23,1	33,1	30,2	3,3
015	L/L diesel koelen	2,50	32,9	--	--	32,9	37,4	3,4
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	22,9	19,9	29,9	32,0	3,5
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	22,2	19,2	29,2	30,9	3,1
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	22,2	19,2	29,2	31,4	3,6
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	21,4	18,4	28,4	30,7	3,7
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	21,3	18,3	28,3	30,2	3,3
020	Staay: 2 condensors	1,50	23,0	21,3	18,2	28,2	27,8	3,5
019	Staay: 2 condensors	1,50	23,0	21,2	18,2	28,2	27,8	3,5
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	10,4	7,4	17,4	14,3	3,1
018	Staay: L&K	1,50	9,1	7,8	-3,0	12,8	12,6	3,5
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	10,0	7,4	--	12,4	34,3	3,8
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-43,2	-43,2	-43,2	-33,2	58,0	2,2
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-51,6	--	--	-51,6	51,5	4,1
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-59,8	--	--	-59,8	42,8	3,6
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-70,0	--	--	-70,0	33,2	4,1

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V04_A - Staay 50 m oost hoofdterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V04_A	Staay 50 m oost hoofdterrein	5,00	45,4	34,6	31,0	45,4	65,1	
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	42,8	--	--	42,8	60,1	1,1
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	29,7	26,7	36,7	32,3	2,5
020	Staay: 2 condensors	1,50	30,2	28,4	25,4	35,4	33,4	2,0
019	Staay: 2 condensors	1,50	30,0	28,2	25,2	35,2	33,3	2,0
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	34,6	--	--	34,6	54,0	3,2
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,8	--	--	32,8	39,9	2,6
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,3	--	--	32,3	39,4	2,6
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,0	--	--	32,0	39,1	2,6
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	28,0	25,4	--	30,4	49,7	1,1
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	30,3	--	--	30,3	37,4	2,6
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	30,2	--	--	30,2	37,3	2,6
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	29,4	--	--	29,4	36,5	2,6
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	27,4	--	--	27,4	34,5	2,6
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	26,0	--	--	26,0	33,2	2,7
014	L/L diesel koelen	2,50	23,3	--	--	23,3	26,9	2,5
016	L/L diesel koelen	2,50	21,9	--	--	21,9	26,0	3,0
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	14,5	11,5	21,5	17,8	2,5
017	L/L diesel koelen	2,50	20,6	--	--	20,6	24,8	3,2
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	13,5	10,5	20,5	17,1	2,8
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	13,4	10,4	20,4	16,6	2,4
018	Staay: L&K	1,50	16,4	15,2	4,4	20,2	18,4	2,0
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	13,0	10,0	20,0	16,8	3,0
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	12,7	9,7	19,7	16,5	3,1
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	16,0	14,4	--	19,4	40,9	3,3
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	11,7	8,7	18,7	15,6	3,2
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	11,2	8,2	18,2	15,2	3,3
015	L/L diesel koelen	2,50	18,0	--	--	18,0	21,9	2,8
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	10,6	7,6	17,6	18,7	2,4
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	9,9	6,9	16,9	13,3	2,6
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	9,3	6,3	16,3	12,8	2,7
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	8,6	5,6	15,6	17,1	2,9
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	6,3	3,3	13,3	15,2	3,3
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	5,5	2,5	12,5	14,2	3,1
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	5,0	2,0	12,0	13,3	2,6
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-36,7	--	--	-36,7	62,3	0,0
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-57,1	-57,1	-57,1	-47,1	45,2	3,2
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-56,2	--	--	-56,2	46,3	3,6
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-67,5	--	--	-67,5	35,3	3,8

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V05_A - Staay 50 m oost parkeerterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V05_A	Staay 50 m oost parkeerterrein	5,00	49,4	32,9	28,5	49,4	65,5	
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	44,2	--	--	44,2	62,3	1,9
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	40,9	--	--	40,9	46,5	1,1
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	40,4	--	--	40,4	46,2	1,3
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	39,8	--	--	39,8	45,8	1,5
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	39,2	--	--	39,2	45,4	1,7
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	37,3	--	--	37,3	43,7	1,8
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	36,2	--	--	36,2	42,8	2,0
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	35,8	--	--	35,8	42,5	2,2
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	28,7	25,7	35,7	31,0	2,3
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	33,9	--	--	33,9	53,4	3,5
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,8	--	--	32,8	39,7	2,3
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	28,5	26,9	--	31,9	51,7	1,6
020	Staay: 2 condensors	1,50	24,3	22,5	19,5	29,5	28,8	3,3
019	Staay: 2 condensors	1,50	24,2	22,5	19,4	29,4	28,8	3,3
017	L/L diesel koelen	2,50	25,7	--	--	25,7	30,4	3,6
016	L/L diesel koelen	2,50	24,7	--	--	24,7	29,2	3,5
015	L/L diesel koelen	2,50	24,5	--	--	24,5	28,8	3,3
014	L/L diesel koelen	2,50	23,8	--	--	23,8	28,0	3,1
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,5	13,5	23,5	20,9	3,7
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,3	13,3	23,3	20,7	3,6
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,1	13,1	23,1	20,4	3,5
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	15,8	12,8	22,8	20,1	3,4
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	15,3	12,3	22,3	19,5	3,4
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	19,0	16,4	--	21,4	43,0	3,5
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	13,7	10,7	20,7	17,8	3,3
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	12,6	9,6	19,6	21,9	3,7
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	11,5	8,5	18,5	20,6	3,5
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	10,8	7,8	17,8	19,7	3,4
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	10,1	7,1	17,1	18,9	3,2
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	9,5	6,5	16,5	18,1	3,0
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	9,4	6,4	16,4	13,4	3,2
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	8,8	5,8	15,8	12,7	3,1
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	8,6	5,6	15,6	12,4	3,0
018	Staay: L&K	1,50	10,3	9,0	-1,8	14,0	13,6	3,3
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-41,8	-41,8	-41,8	-31,8	59,5	2,3
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-47,6	--	--	-47,6	54,7	3,3
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-61,6	--	--	-61,6	41,4	4,0
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-66,3	--	--	-66,3	36,7	4,1

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V06_A - Staay 50 m west hoofdterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V06_A	Staay 50 m west hoofdterrein	5,00	53,2	48,2	45,2	55,2	69,3	
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	42,3	39,3	49,3	43,1	0,0
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	48,6	--	--	48,6	65,8	1,1
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	40,7	37,7	47,7	41,9	0,4
017	L/L diesel koelen	2,50	47,6	--	--	47,6	49,1	0,4
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	38,6	35,6	45,6	40,5	1,1
016	L/L diesel koelen	2,50	44,9	--	--	44,9	47,3	1,4
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	37,3	34,3	44,3	39,6	1,5
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	36,2	33,2	43,2	38,8	1,9
015	L/L diesel koelen	2,50	42,5	--	--	42,5	45,7	2,1
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	35,2	32,2	42,2	38,1	2,1
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	35,2	32,2	42,2	40,8	0,0
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	34,4	31,4	41,4	41,1	1,1
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	34,4	31,4	41,4	37,5	2,4
014	L/L diesel koelen	2,50	41,1	--	--	41,1	44,6	2,5
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	33,7	30,7	40,7	37,1	2,6
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	33,3	30,3	40,3	36,8	2,7
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	31,4	28,4	38,4	38,8	1,8
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	37,3	--	--	37,3	57,2	3,7
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	29,9	26,9	36,9	33,1	3,2
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	29,6	26,6	36,6	37,6	2,4
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	28,5	25,5	35,5	36,8	2,7
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,8	--	--	32,8	40,6	3,2
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,4	--	--	32,4	40,2	3,3
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	32,1	--	--	32,1	40,0	3,3
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	31,8	--	--	31,8	39,7	3,4
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	31,5	--	--	31,5	39,5	3,4
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	31,3	--	--	31,3	39,3	3,5
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	31,1	--	--	31,1	39,1	3,5
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	30,9	--	--	30,9	39,0	3,6
019	Staay: 2 condensors	1,50	18,0	16,2	13,2	23,2	22,4	3,1
020	Staay: 2 condensors	1,50	17,9	16,1	13,1	23,1	22,3	3,2
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	19,2	17,6	--	22,6	44,7	3,8
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	9,9	7,4	--	12,4	33,3	2,8
018	Staay: L&K	1,50	2,4	1,2	-9,6	6,2	5,6	3,2
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-34,0	--	--	-34,0	65,0	0,0
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-49,7	-49,7	-49,7	-39,7	53,2	3,9
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-45,3	--	--	-45,3	56,1	2,4
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-67,8	--	--	-67,8	34,9	3,7

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V07_A - Staay 50 m west parkeerterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V07_A	Staay 50 m west parkeerterrein	5,00	54,5	43,0	39,8	54,5	68,3	
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	42,5	39,5	49,5	42,5	0,0
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	48,7	--	--	48,7	65,9	0,9
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	45,8	--	--	45,8	50,3	0,0
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	45,4	--	--	45,4	50,2	0,2
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	45,2	--	--	45,2	49,8	0,1
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	43,6	--	--	43,6	48,6	0,5
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	43,0	--	--	43,0	48,3	0,7
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	42,5	--	--	42,5	47,9	0,9
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	41,9	--	--	41,9	47,5	1,1
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	41,5	--	--	41,5	47,3	1,3
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	38,7	--	--	38,7	56,5	1,7
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	30,9	29,3	--	34,3	53,5	0,9
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	25,1	22,1	32,1	27,2	1,3
014	L/L diesel koelen	2,50	31,2	--	--	31,2	33,6	1,3
015	L/L diesel koelen	2,50	30,2	--	--	30,2	32,8	1,5
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	22,2	19,2	29,2	24,4	1,4
020	Staay: 2 condensors	1,50	23,3	21,6	18,6	28,6	27,4	2,8
016	L/L diesel koelen	2,50	28,5	--	--	28,5	31,5	1,9
019	Staay: 2 condensors	1,50	22,8	21,0	18,0	28,0	26,8	2,8
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	20,5	17,5	27,5	22,8	1,5
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	20,1	17,1	27,1	26,9	1,2
017	L/L diesel koelen	2,50	27,1	--	--	27,1	30,4	2,2
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	19,8	16,8	26,8	22,4	1,8
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	19,3	16,3	26,3	22,0	1,9
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	19,1	16,1	26,1	21,5	1,6
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	18,7	15,7	25,7	21,6	2,1
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	17,7	14,7	24,7	20,8	2,3
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	17,2	14,2	24,2	20,4	2,5
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	15,7	12,7	22,7	22,7	1,4
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	15,2	12,2	22,2	22,5	1,7
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,8	10,8	20,8	21,4	2,0
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	12,4	9,4	19,4	20,4	2,4
018	Staay: LBK	1,50	7,5	6,3	-4,5	11,3	10,4	2,9
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	1,6	-0,9	--	4,1	25,6	3,4
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-39,5	-39,5	-39,5	-29,5	61,4	1,8
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-49,5	--	--	-49,5	53,0	3,4
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-64,2	--	--	-64,2	38,1	3,2
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-72,0	--	--	-72,0	30,7	3,7

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: AL0910_V08_A - Staay 50 m noordwest hoofdterrein
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
AL0910_V08_A	Staay 50 m noordwest hoofdterrein	5,00	54,2	49,2	46,2	56,2	68,2	
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	42,9	39,9	49,9	43,7	0,0
017	L/L diesel koelen	2,50	49,8	--	--	49,8	50,8	0,0
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	42,4	39,4	49,4	43,2	0,0
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	49,1	--	--	49,1	65,7	0,6
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	41,5	38,5	48,5	42,3	0,0
016	L/L diesel koelen	2,50	48,3	--	--	48,3	49,4	0,0
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	40,5	37,5	47,5	41,6	0,3
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	38,3	35,3	45,3	43,9	0,0
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	37,2	34,2	44,2	38,7	0,7
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	36,8	33,8	43,8	42,4	0,0
015	L/L diesel koelen	2,50	42,3	--	--	42,3	44,4	1,0
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	32,2	29,2	39,2	38,4	0,6
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	30,8	27,8	37,8	32,8	1,1
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	26,4	23,4	33,4	28,6	1,5
014	L/L diesel koelen	2,50	32,8	--	--	32,8	35,5	1,7
019	Staay: 2 condensors	1,50	25,8	24,0	21,0	31,0	29,9	2,9
020	Staay: 2 condensors	1,50	25,6	23,8	20,8	30,8	29,7	2,9
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	23,2	20,2	30,2	25,8	1,8
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	22,5	19,5	29,5	25,2	1,9
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	22,1	19,1	29,1	29,1	1,4
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	19,1	16,1	26,1	21,7	2,6
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	17,2	14,2	24,2	24,7	1,9
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	23,2	--	--	23,2	30,5	2,7
01	Rijden Vrw parkeerterrein	1,00	23,1	--	--	23,1	42,6	3,3
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,6	--	--	22,6	30,0	2,8
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,5	--	--	22,5	29,6	2,6
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	17,8	--	--	17,8	25,5	3,2
018	Staay: L&K	1,50	11,7	10,5	-0,3	15,5	14,6	2,9
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,2	--	--	15,2	22,7	2,9
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,0	--	--	15,0	22,5	3,0
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	14,7	--	--	14,7	22,3	3,1
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	14,5	--	--	14,5	22,2	3,1
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	5,6	4,0	--	9,0	30,6	3,4
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	4,9	2,4	--	7,4	28,7	3,2
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-36,1	--	--	-36,1	63,1	0,1
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-46,5	--	--	-46,5	55,5	2,9
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-68,9	-68,9	-68,9	-58,9	33,6	3,5
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-66,9	--	--	-66,9	35,7	3,6

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: z1010_A - zonepunt
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
z1010_A	zonepunt	5,00	34,1	23,0	19,4	34,1	55,9	
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	32,8	--	--	32,8	52,9	4,0
020	Staay: 2 condensors	1,50	19,8	18,0	15,0	25,0	25,0	4,0
019	Staay: 2 condensors	1,50	19,8	18,0	15,0	25,0	25,0	4,0
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	16,1	13,5	--	18,5	40,6	4,0
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	17,1	--	--	17,1	25,7	4,2
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	17,0	--	--	17,0	37,5	4,3
017	L/L diesel koelen	2,50	16,7	--	--	16,7	21,7	3,9
016	L/L diesel koelen	2,50	16,3	--	--	16,3	21,3	3,9
014	L/L diesel koelen	2,50	16,1	--	--	16,1	21,1	4,0
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,5	--	--	15,5	24,2	4,1
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	14,7	--	--	14,7	23,3	4,1
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,5	4,5	14,5	12,2	3,9
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	14,3	--	--	14,3	23,0	4,1
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,2	4,2	14,2	11,9	3,9
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	14,2	--	--	14,2	22,8	4,1
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,1	4,1	14,1	11,8	3,9
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,1	4,1	14,1	11,8	3,9
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,0	4,0	14,0	11,7	4,0
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	6,9	3,9	13,9	11,7	4,0
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	13,7	--	--	13,7	22,3	4,1
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	5,9	2,9	12,9	10,0	4,1
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	12,6	--	--	12,6	21,2	4,1
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	5,1	2,1	12,1	9,9	3,9
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	11,5	--	--	11,5	20,1	4,1
015	L/L diesel koelen	2,50	11,0	--	--	11,0	16,0	4,0
018	Staay: Lbk	1,50	5,7	4,5	-6,3	9,5	9,7	4,0
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	2,4	-0,6	9,4	7,1	3,9
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	2,3	-0,7	9,3	11,9	3,9
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	2,2	-0,8	9,2	11,8	4,0
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	2,1	-0,9	9,1	11,7	4,0
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	1,8	-1,2	8,8	6,6	4,0
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-2,2	-5,2	4,8	7,3	3,9
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-2,9	-5,9	4,1	6,7	4,0
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	0,3	-1,3	--	3,7	26,3	4,4
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-53,2	--	--	-53,2	49,7	3,9
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-55,5	--	--	-55,5	47,7	4,2
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-70,5	-70,5	-70,5	-60,5	32,8	4,3
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-60,9	--	--	-60,9	42,2	4,1

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: z1011_A - zonepunt
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
z1011_A	zonepunt	5,00	33,4	24,1	20,8	33,4	53,5	
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	26,9	--	--	26,9	46,9	3,9
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	26,8	--	--	26,8	47,2	4,2
020	Staay: 2 condensors	1,50	20,4	18,7	15,7	25,7	25,5	3,9
019	Staay: 2 condensors	1,50	20,4	18,6	15,6	25,6	25,5	3,9
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	16,8	13,8	23,8	20,7	3,9
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	23,2	--	--	23,2	31,7	3,9
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,3	--	--	22,3	30,8	3,9
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,2	--	--	22,2	30,7	3,9
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	20,0	--	--	20,0	28,4	3,9
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	18,7	--	--	18,7	27,2	3,9
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	18,7	--	--	18,7	27,2	3,9
015	L/L diesel koelen	2,50	16,7	--	--	16,7	21,7	3,9
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	16,3	--	--	16,3	24,8	3,9
017	L/L diesel koelen	2,50	16,2	--	--	16,2	21,2	4,0
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	15,3	--	--	15,3	23,8	3,9
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,6	4,6	14,6	12,3	3,9
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,4	4,4	14,4	12,1	3,9
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	11,8	9,2	--	14,2	36,2	3,9
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,2	4,2	14,2	11,9	3,9
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	7,0	4,0	14,0	11,8	3,9
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	6,9	3,9	13,9	11,7	4,0
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	6,8	3,8	13,8	11,6	4,0
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	6,8	3,8	13,8	11,6	4,0
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	4,8	1,8	11,8	14,3	3,9
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	8,0	6,4	--	11,4	33,8	4,2
014	L/L diesel koelen	2,50	11,4	--	--	11,4	16,3	3,9
016	L/L diesel koelen	2,50	10,9	--	--	10,9	15,9	4,0
018	Staay: LBK	1,50	6,3	5,1	-5,7	10,1	10,2	3,9
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	2,3	-0,7	9,3	11,9	3,9
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	2,1	-0,9	9,1	6,8	3,9
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	2,1	-0,9	9,1	11,6	4,0
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	1,9	-1,1	8,9	11,6	4,0
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	1,9	-1,1	8,9	6,6	3,9
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-2,8	-5,8	4,2	6,7	3,9
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-53,2	--	--	-53,2	49,7	3,8
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-65,1	-65,1	-65,1	-55,1	38,1	4,2
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-66,1	--	--	-66,1	37,0	4,1
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-71,7	--	--	-71,7	31,5	4,3

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: z1012_A - zonepunt
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
z1012_A	zonepunt	5,00	37,8	23,3	19,1	37,8	57,7	
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	31,7	--	--	31,7	52,0	4,2
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	31,1	--	--	31,1	51,3	4,0
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	28,5	--	--	28,5	36,7	3,7
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	27,3	--	--	27,3	35,6	3,7
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	26,7	--	--	26,7	34,9	3,7
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	26,2	--	--	26,2	34,5	3,7
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	25,4	--	--	25,4	33,7	3,8
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	25,3	--	--	25,3	33,6	3,8
020	Staay: 2 condensors	1,50	18,8	17,1	14,1	24,1	24,1	4,0
019	Staay: 2 condensors	1,50	18,8	17,1	14,1	24,1	24,1	4,0
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	14,2	11,2	21,2	23,8	4,0
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	12,5	9,5	19,5	16,4	3,8
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	16,8	14,2	--	19,2	41,5	4,2
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	15,1	13,5	--	18,5	40,7	4,0
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	17,3	--	--	17,3	25,7	3,8
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	17,2	--	--	17,2	25,6	3,8
015	L/L diesel koelen	2,50	16,2	--	--	16,2	21,3	4,0
014	L/L diesel koelen	2,50	14,0	--	--	14,0	19,1	4,0
016	L/L diesel koelen	2,50	13,1	--	--	13,1	18,3	4,1
017	L/L diesel koelen	2,50	12,5	--	--	12,5	17,7	4,1
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	3,0	0,0	10,0	7,7	3,9
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	2,5	-0,5	9,5	7,2	4,0
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	2,2	-0,8	9,2	7,0	4,0
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	2,0	-1,0	9,0	6,8	4,0
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	1,7	-1,3	8,7	6,6	4,0
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	1,7	-1,3	8,7	6,6	4,1
018	Staay: LBK	1,50	4,8	3,5	-7,3	8,5	8,8	4,0
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	1,5	-1,5	8,5	6,4	4,1
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	1,0	-2,0	8,0	5,9	4,1
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	0,7	-2,4	7,7	5,6	4,2
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-1,4	-4,4	5,6	8,1	3,9
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-1,9	-4,9	5,1	7,7	4,1
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-2,2	-5,2	4,8	7,5	4,1
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-2,8	-5,8	4,2	7,0	4,2
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-54,9	-54,9	-54,9	-44,9	48,1	4,0
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-53,1	--	--	-53,1	50,0	4,0
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-55,6	--	--	-55,6	47,7	4,4
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-59,8	--	--	-59,8	43,6	4,4

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: z1013_A - zonepunt
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
z1013_A	zonepunt	5,00	37,6	29,1	26,0	37,6	55,7	
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	30,0	--	--	30,0	50,4	4,2
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	29,4	--	--	29,4	49,9	4,4
030	EL. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	20,7	17,7	27,7	24,9	4,1
017	L/L diesel koelen	2,50	27,4	--	--	27,4	32,8	4,3
024	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	20,4	17,4	27,4	25,5	4,3
029	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	20,1	17,1	27,1	25,2	4,3
025	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	19,9	16,9	26,9	25,1	4,4
014	L/L diesel koelen	2,50	26,0	--	--	26,0	31,3	4,2
015	L/L diesel koelen	2,50	25,8	--	--	25,8	31,1	4,3
027	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	18,5	15,5	25,5	23,6	4,3
016	L/L diesel koelen	2,50	25,4	--	--	25,4	30,8	4,3
023	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	18,3	15,3	25,3	23,4	4,3
028	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	18,1	15,1	25,1	23,2	4,3
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	24,7	--	--	24,7	33,2	4,0
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	24,6	--	--	24,6	33,2	4,0
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	24,5	--	--	24,5	33,1	4,0
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	24,4	--	--	24,4	33,0	4,1
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	24,2	--	--	24,2	32,8	4,1
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	24,1	--	--	24,1	32,7	4,1
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	23,9	--	--	23,9	32,6	4,1
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	23,8	--	--	23,8	32,4	4,1
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	15,1	12,1	22,1	25,1	4,3
020	Staay: 2 condensors	1,50	16,0	14,2	11,2	21,2	21,6	4,3
019	Staay: 2 condensors	1,50	16,0	14,2	11,2	21,2	21,6	4,3
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,9	10,9	20,9	23,7	4,3
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,5	10,5	20,5	23,4	4,3
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,2	10,2	20,2	23,1	4,3
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	13,1	11,5	--	16,5	39,0	4,2
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	9,5	6,9	--	11,9	34,4	4,4
022	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	3,9	0,9	10,9	9,0	4,3
026	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	2,9	-0,1	9,9	7,9	4,2
021	Overnachten eigen vrw EL.	2,50	--	-0,2	-3,2	6,8	4,8	4,2
018	Staay: LBK	1,50	1,9	0,7	-10,1	5,7	6,3	4,3
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	-4,9	-7,9	2,1	4,9	4,2
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-56,5	-56,5	-56,5	-46,5	46,7	4,3
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-56,8	--	--	-56,8	46,5	4,4
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-58,0	--	--	-58,0	45,5	4,5
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-79,3	--	--	-79,3	24,3	4,5

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: z1014_A - zonepunt
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
z1014_A	zonepunt	5,00	36,2	29,0	25,9	36,2	54,1	
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	28,2	--	--	28,2	48,8	4,4
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	28,0	--	--	28,0	48,6	4,5
015	L/L diesel koelen	2,50	26,4	--	--	26,4	31,9	4,4
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	19,2	16,2	26,2	24,4	4,4
016	L/L diesel koelen	2,50	26,1	--	--	26,1	31,6	4,4
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	19,0	16,0	26,0	24,2	4,4
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	18,9	15,9	25,9	24,1	4,4
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	18,8	15,8	25,8	23,1	4,3
017	L/L diesel koelen	2,50	25,8	--	--	25,8	31,3	4,4
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	18,7	15,7	25,7	24,0	4,4
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	18,5	15,5	25,5	23,8	4,4
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	18,4	15,4	25,4	23,6	4,5
014	L/L diesel koelen	2,50	24,3	--	--	24,3	29,7	4,4
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	17,0	14,0	24,0	22,2	4,4
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,9	13,9	23,9	22,0	4,4
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,7	--	--	22,7	31,5	4,2
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,7	--	--	22,7	31,4	4,2
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,4	--	--	22,4	31,2	4,3
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,3	--	--	22,3	31,1	4,3
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,2	--	--	22,2	31,0	4,3
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,1	--	--	22,1	30,9	4,3
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	22,0	--	--	22,0	30,8	4,3
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	21,9	--	--	21,9	30,7	4,3
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	14,2	11,2	21,2	24,2	4,4
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,9	10,9	20,9	24,0	4,4
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	13,6	10,6	20,6	23,6	4,5
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	12,3	9,3	19,3	22,2	4,4
019	Staay: 2 condensors	1,50	14,0	12,3	9,3	19,3	19,7	4,5
020	Staay: 2 condensors	1,50	14,0	12,3	9,3	19,3	19,7	4,5
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	12,1	9,1	19,1	22,1	4,4
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	11,1	9,5	--	14,5	37,1	4,4
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	7,7	5,1	--	10,1	32,8	4,5
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	0,7	-2,3	7,7	5,9	4,4
018	Staay: LbK	1,50	0,0	-1,2	-12,0	3,8	4,5	4,5
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-58,7	-58,7	-58,7	-48,7	44,7	4,4
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-59,1	--	--	-59,1	44,5	4,5
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-59,7	--	--	-59,7	43,9	4,6
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-76,5	--	--	-76,5	27,2	4,6

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
 Model: Nieuwe situatie, versie 2: AL 0910 (AMvB)
 Laeq bij Bron voor toetspunt: z1015_A - zonepunt
 Groep: Staay
 Groepsreductie: Ja

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
z1015_A	zonepunt	5,00	32,8	25,8	22,7	32,8	50,0	
01	Rijden VRW parkeerterrein	1,00	25,1	--	--	25,1	45,8	4,6
022	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,6	13,6	23,6	21,9	4,5
015	L/L diesel koelen	2,50	23,4	--	--	23,4	29,0	4,5
027	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,4	13,4	23,4	21,7	4,5
023	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,3	13,3	23,3	21,6	4,5
028	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	16,2	13,2	23,2	21,6	4,5
030	El. koeling parkeerterrein overnachten	2,50	--	16,2	13,2	23,2	20,7	4,5
016	L/L diesel koelen	2,50	23,2	--	--	23,2	28,8	4,5
02	Rijden vrw om gebouw	1,00	22,9	--	--	22,9	43,6	4,6
001	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	21,4	--	--	21,4	30,4	4,4
002	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	21,4	--	--	21,4	30,4	4,4
021	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	14,3	11,3	21,3	19,6	4,5
014	L/L diesel koelen	2,50	21,3	--	--	21,3	26,9	4,5
026	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	14,3	11,3	21,3	19,6	4,5
024	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	14,2	11,2	21,2	19,6	4,5
004	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	21,0	--	--	21,0	30,0	4,4
005	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	20,9	--	--	20,9	29,9	4,5
017	L/L diesel koelen	2,50	20,3	--	--	20,3	25,9	4,6
003	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	19,3	--	--	19,3	28,3	4,4
010	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	11,7	8,7	18,7	21,9	4,5
011	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	11,5	8,5	18,5	21,6	4,5
019	Staay: 2 condensors	1,50	11,5	9,7	6,7	16,7	17,3	4,6
020	Staay: 2 condensors	1,50	11,4	9,6	6,6	16,6	17,2	4,6
009	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	9,6	6,6	16,6	19,7	4,5
029	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	9,3	6,3	16,3	14,6	4,6
006	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	16,2	--	--	16,2	25,2	4,5
012	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	8,8	5,8	15,8	19,0	4,5
007	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	14,5	--	--	14,5	23,5	4,5
008	Dieselkoeling parkeerterrein	2,50	13,8	--	--	13,8	22,8	4,5
025	Overnachten eigen vrw El.	2,50	--	6,0	3,0	13,0	11,3	4,6
03	Rijden PW parkeerterrein	0,75	7,7	6,1	--	11,1	33,9	4,6
013	Vrw extern overnachten elektrisch	2,50	--	1,8	-1,2	8,8	12,0	4,6
04	Rijden PW bij kantoor	0,75	1,9	-0,6	--	4,4	27,1	4,6
018	Staay: LBK	1,50	-2,5	-3,7	-14,5	1,3	2,1	4,6
Piek04	Vrachtwagen	0,75	-60,1	-60,1	-60,1	-50,1	43,4	4,6
Piek02	Vrachtwagen	0,75	-69,4	--	--	-69,4	34,2	4,6
Piek03	Vrachtwagen	0,75	-78,3	--	--	-78,3	25,4	4,7
Piek01	Vrachtwagen	0,75	-79,6	--	--	-79,6	24,1	4,7