Onderzoek verkeer en geluid woningbouwontwikkeling Ommel

Concept

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Asten
Titel rapport	Onderzoek verkeer en geluid woningbouwontwikkeling Ommel
Kenmerk	019481.20251008.R1.02
Datum publicatie	8 december 2025
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV 8-12-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1

2. Uitgangspunten verkeersberekeningen 2

3. Verkeerseffecten 3

4. Verkeersafwikkeling 8

5. Akoestisch onderzoek 10

5.1 Wettelijk kader 10

5.2 Uitgangspunten 15

5.3 Resultaten 19

5.4 Geluidsreducerende maatregelen 25

5.5 Beoordeling gecumuleerd geluid 29

6. Resumé 32

6.1 Verkeerseffecten 32

6.2 Geluidseffecten 32

Bijlage 1 Geluidsbelastingen A67

Bijlage 2 Geluidsbelastingen N279

Bijlage 3 Geluidsbelastingen Kloosterstraat

Bijlage 4 Gecumuleerde geluidsbelasting

1. Inleiding

Voor de geplande woningbouwontwikkeling aan de Kloosterstraat in Ommel is inzicht nodig in de effecten op het verkeer en het wegverkeersgeluid. Wissing heeft namens de gemeente Asten Goudappel gevraagd om een verkeer- en geluidonderzoek uit te voeren ten behoeve van de nog uit te voeren ruimtelijke procedure.

Deze rapportage beschrijft de verkeerskundige effecten van het plan en geeft inzicht in de gevolgen voor verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling in de omgeving. Ook bevat deze rapportage akoestisch onderzoek ten behoeve van de nieuwe woningen. Een impressie van de ontwikkellocatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Impressie van de ontwikkellocatie uitbreiding Ommel

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 gaat in op de uitgangspunten van de verkeersberekeningen. Vervolgens is in hoofdstuk 3 ingegaan op de verkeerseffecten. Hoofdstuk 4 beschrijft vervolgens de verkeersafwikkeling. Het akoestisch onderzoek is beschreven in hoofdstuk 5 en het rapport sluit af met een resumé in hoofdstuk 6.

2. Uitgangspunten verkeersberekeningen

Om de verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk te maken is gebruikt van het verkeersmodel BBMA2024 waar de gemeente Asten onderdeel vanuit maakt. De belangrijkste uitgangspunten zijn hierna samengevat.

Woningbouwontwikkeling: In het plangebied aan de Kloostermanstraat worden 160 woningen gerealiseerd met diverse woningtypes. Voor de autonome situatie is gerekend met de inrichting van het huidige plangebied; een plangebied zonder woningen.

Prognosejaar: De analyse richt zich op het toekomstjaar 2040. Dit modeljaar is maatgevend voor de geluidssituatie 10 jaar na de verwachte realisatie van de woningen.

Verkeersmodel: voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het verkeersmodel BBMA2024 In dit model zijn twee situaties doorgerekend:

- **Autonome situatie 2040** zonder invulling van het plangebied;
- **Plansituatie 2040** met volledige woningbouwprogramma.

In de basisprognose van het BBMA2024 was de woningbouwontwikkeling reeds opgenomen. Om tot een goede autonome situatie te komen zijn de nieuwe woningen eerst weer uit het verkeersmodel gehaald en is vervolgens voor de plansituatie een doorrekening gemaakt inclusief de nieuwe ontwikkeling.

Verkeerskundige beoordeling: Op basis van de modelresultaten is een verkeerskundige beoordeling uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar:

- de spreiding van de extra verkeersstromen over het omliggende wegennet;
- de toename van intensiteiten op wegvakken;
- de beoordeling van intensiteiten in relatie tot de functie en inrichting van de wegen, met behulp van de wegenscan van Goudappel.

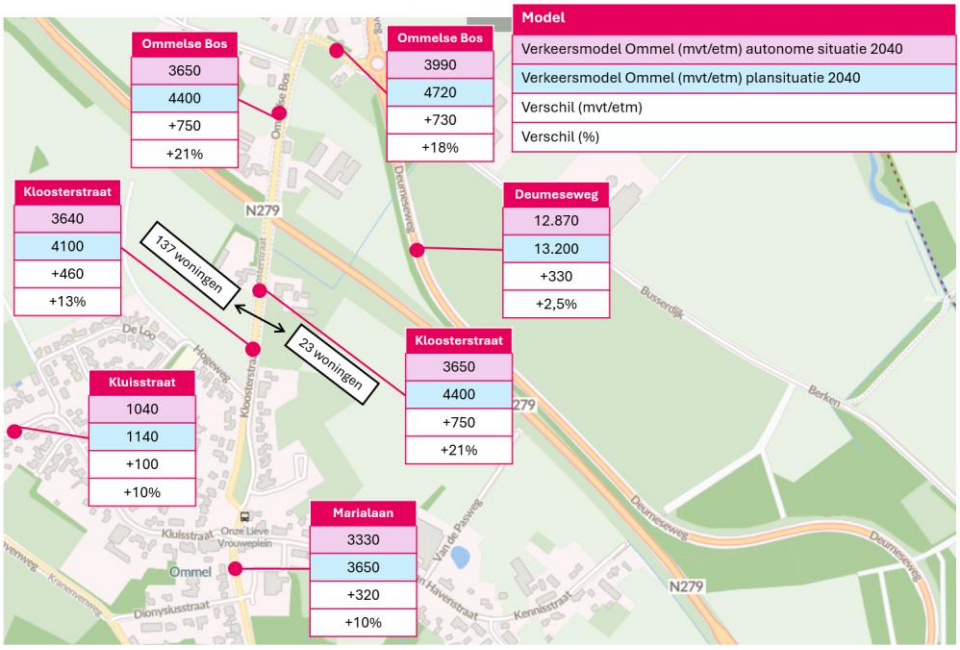
Verkeersafwikkeling: Daarnaast is ook de verkeersafwikkeling beoordeeld op de belangrijkste aansluitingen: Kloosterstraat, Ommelse Bos, Deumeseweg, Kluisstraat en Marialaan. De analyse is uitgevoerd voor zowel de autonome situatie als de plansituatie, voor de maatgevende ochtend- en avondspits.

Beoordeling uitkomsten: Bij de beoordeling van de uitkomsten wordt aangesloten op de richtlijnen van het CROW.

3. Verkeerseffecten

De nieuwe woningen zorgen voor extra verkeer in de omgeving. Deze verkeerseffecten zijn berekend met behulp van het verkeersmodel. In figuur 3.1 zijn de effecten voor de autonome- en plansituatie samengevat in motorvoertuigen per etmaal.

Effecten plansituatie
Vanaf de nieuwe aansluiting op de Kloosterstraat is het verkeer toegenomen met 21 procent richting het noorden en 13 procent richting het zuiden. De grootste stijging doet zich voor in noordelijke richting, waarbij het merendeel van dit verkeer al snel afbuigt naar de Deurneseweg.
Gezien de groeiende verkeersintensiteit wordt in hoofdstuk 4 dieper ingegaan op de gevolgen van de toename van verkeer op de Kloosterstraat.



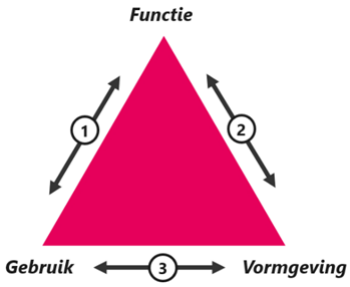
Figuur 3.1: Verkeerseffecten autonoom VS. plansituatie

Omdat de bestaande wegen extra verkeer te verwerken krijgen is inzichtelijk gemaakt of het gebruik past bij de weginrichting. Dit is gedaan voor zowel de autonome situatie (zonder de voorgenomen woningbouwontwikkeling) als de plansituatie inclusief de woningbouwontwikkeling.

Wegenscan
Met behulp van de 'Wegenscan' is de relatie tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de weg beoordeeld. De Wegenscan is een door Goudappel zelf ontwikkelde tool op basis van CROW-richtlijnen, uitgevoerde onderzoeken/studies en ervaringsgetallen.

De volgende drie aspecten zijn beoordeeld:

1. Relatie functie-gebruik: is het gebruik van de weg (verkeersintensiteit) passend bij de functie van de weg (wegcategorie)?
2. Relatie functie-vormgeving: is de huidig vormgeving van de weg passend bij de (beoogde) functie van de weg?
3. Relatie vormgeving-gebruik: is het huidige (of verwachte toekomstige) gebruik van de weg passend bij de vormgeving van de weg?

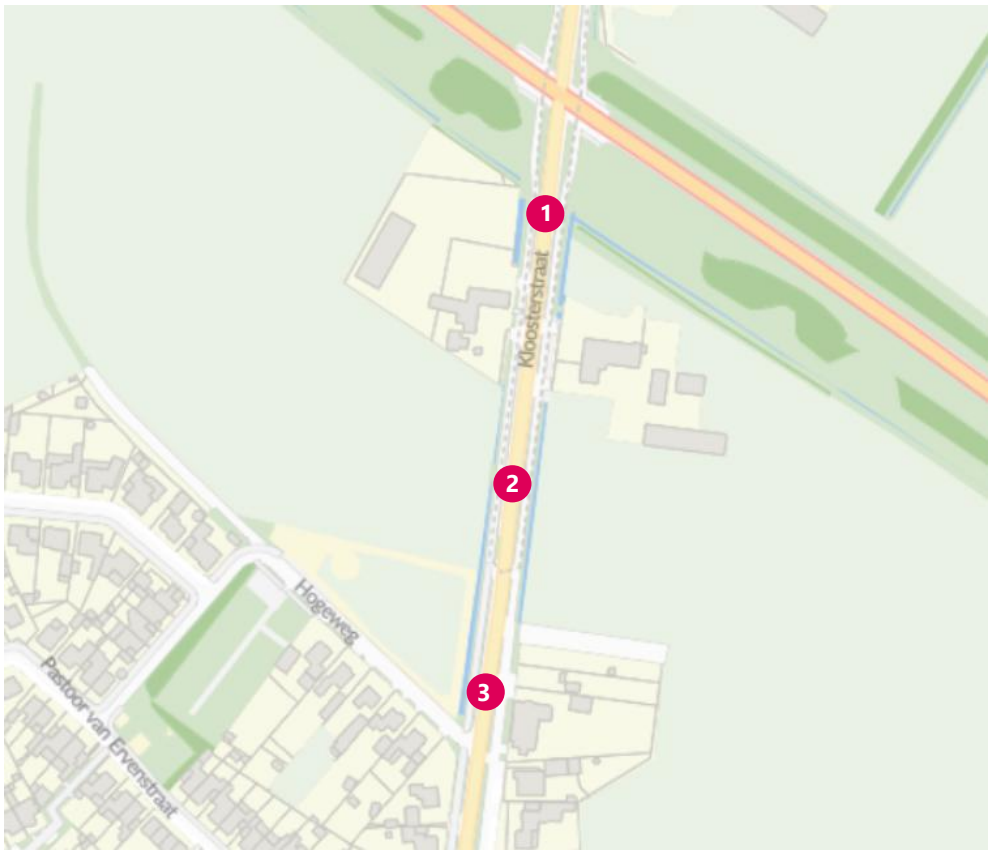


De wegencategoriseringskaart van de Verkeersvisie GVVP van de gemeente Asten die is vastgesteld in 2015 is gebruikt voor het categoriseren.

De volgende wegdelen zijn beoordeeld op de inrichting en verkeersveiligheid:

1. Kloosterstraat – buiten bebouwde kom – 60 km/h
2. Kloosterstraat – binnen bebouwde kom – 30 km/h – ter hoogte van de nieuwe aansluiting
3. Kloosterstraat – binnen bebouwde kom – 30 km/h

De betreffende locaties zijn weergegeven in figuur 3.2.



Figuur 3.2: Beoordelingslocaties

Locatie 1 - Kloosterstraat – buiten bebouwde kom – 60 km/h:

Figuur 3.3 geeft een impressie van de inrichting op dit weggedeelte van de Kloosterstraat.
De beoordeling is samengevat in tabel 3.1.



Figuur 3.3: Impressie van de inrichting van de Kloosterstraat (bron: Street Smart)

Kloosterstraat	
Maximum snelheid	Buiten de bebouwde kom 60 km/h
Wegprofiel	-2 richtingen rijbaan, vrij liggend fietspad met voetgangers op het fietspad Verhardingsbreedte 6,4 m -Breedte fietsvoorziening betreft circa 1,80 m
Beoordeling autonome situatie	**Beoordeling plansituatie**
De weg betreft in de (wenselijke) wegencategorisering van de gemeente een erftoegangsweg type 1. De functie van de weg past bij het gebruik in de autonome situatie. De inrichting van de hoofdrijbaan voldoet. De fietsvoorziening is aan de smalle kant, zeker ook in combinatie met voetgangers die gebruik maken van het fietspad.	Ook in de plansituatie past het gebruik van de weg bij de functie. De inrichting van de hoofdrijbaan voldoet. Het verschil in intensiteiten voor de autonome en plansituatie levert geen verschil in de uitkomsten voor functie, vormgeving en gebruik van de weg op. In de plansituatie wordt de fietsvoorziening op deze locatie niet aangepast. Ter hoogte van het plangebied wordt mogelijk een voetgangersvoorziening gerealiseerd waardoor meer ruimte voor het fietsverkeer ontstaat.
Aandachtspunten	Uitwerking voetgangersvoorziening bij de verdere optimalisatie van het ontwerp

Tabel 3.1: Beoordeling locatie 1

Locatie 2 - Kloosterstraat – binnen bebouwde kom – 30 km/h – ter hoogte van de nieuwe aansluiting:

Figuur 3.4 geeft een impressie van de inrichting op dit weggedeelte van de Kloosterstraat. De beoordeling is samengevat in tabel 3.2.



Figuur 3.4: Impressie van de inrichting van de Kloosterstraat (bron: Street Smart)

Kloosterstraat	**Huidige situatie**	**Plansituatie**
Maximum snelheid	Buiten de bebouwde kom 60 km/h	Binnen de bebouwde kom 30 km/h
Wegprofiel	-2 richtingen rijbaan, vrij liggend fietspad met voetgangers op het fietspad Verhardingsbreedte 6,4 m -Breedte fietsvoorziening betreft circa 1,80 m	
Beoordeling autonome situatie		**Beoordeling plansituatie**
De weg betreft in de (wenselijke) wegencategorisering van de gemeente een erftoegangsweg type 1. De functie van de weg past bij het gebruik in de autonome situatie. De inrichting van de hoofdrijbaan voldoet. De fietsvoorziening is aan de smalle kant, zeker ook in combinatie met voetgangers die gebruik maken van het fietspad.		In de plansituatie past het gebruik van de weg niet bij de functie. De functie wordt aangepast naar een erftoegangsweg 30. De inrichting van de hoofdrijbaan voldoet niet aan een erftoegangsweg 30. In de plansituatie is sprake van een uitbreiding van het woongebied en daarmee ook de bebouwde kom van het dorp. Hier past een maximum snelheid van 60 km/h niet bij. Daarom is het nodig de snelheid te verlagen naar 30 km/h en het wegprofiel hier ook op aan te passen. De fietspaden kunnen gehandhaafd blijven. Dit is ook onderdeel van het voorgenomen plan.
Aandachtspunten		Aanpassing weggedeelte om een geloofwaardige 30-zone te creëren. Het advies is om de weginrichting aan te passen.

Tabel 3.2: Beoordeling locatie 2

Locatie 3 - Kloosterstraat – binnen bebouwde kom – 30 km/h:

Figuur 3.5 geeft een impressie van de inrichting op dit weggedeelte van de Kloosterstraat. De beoordeling is samengevat in tabel 3.3.



Figuur 3.5: Impressie van de inrichting van de Kloosterstraat (bron: Street Smart)

Kloosterstraat	
Maximum snelheid	Binnen de bebouwde kom 30 km/h
Wegprofiel	-2 richtingen rijbaan, fietsers op de rijbaan en voetgangers op het trottoir Verhardingsbreedte 6,0 m met opsluitbanden
Beoordeling autonome situatie	**Beoordeling plansituatie**
De weg betreft in de (wenselijke) wegencategorisering van de gemeente een erftoegangsweg 30. De functie van de weg past bij het gebruik in de autonome situatie. De inrichting van de hoofdrijbaan voldoet.	Ook in de plansituatie past het gebruik van de weg bij de functie. De inrichting van de hoofdrijbaan voldoet. Het verschil in intensiteiten voor de autonome en plansituatie levert geen verschil in de uitkomsten voor functie, vormgeving en gebruik van de weg op.
Aandachtspunten	

Tabel 3.3: Beoordeling locatie 3

4. Verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is berekend voor de plansituatie voor het maatgevende kruispunt op de Kloosterstraat in Ommel. De aansluitingen op de Kloosterstraat worden vormgegeven middels een gelijkwaardig kruispunt. Figuur 4.1 geeft een impressie van de beoogde aansluiting van het plangebied weer.



Figuur 4.1: Impressie van de beoogde aansluiting van het plangebied

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling op het kruispunt is uitgegaan van de gemiddelde verliestijd per richting. Deze beoordeling is gebaseerd op de verkeersstromen uit het verkeersmodel, specifiek voor de maatgevende ochtend- en avondspits. Daarbij is gekeken naar de verliestijden per rijrichting om de doorstroming op het kruispunt goed in kaart te brengen. Het beoordelingskader is weergegeven in tabel 4.1.

Verliestijden (s)	**Motorvoertuigen**	
	Hoofdrichting	Zijrichting
Goed	< 25	< 40
Redelijk/matig	25 – 45	40 – 60
Slecht	> 45	> 60

Tabel 4.1: Uitgangspunten beoordeling kruispunt

De resultaten van de gemiddelde verliestijden in de ochtend- en avondspits voor dit kruispunt zijn samengevat in tabel 4.2. Het beoogde kruispunt op de Kloosterstraat kan het verkeersaanbod in 2040 (plansituatie) goed afwikkelen. De aanwezigheid van fietsers op de Kloosterstraat heeft geen invloed op de verliestijden. Fietsers op de doorgaande route op de Kloosterstraat hebben voorrang op de zijrichtingen.

	Kloosterstraat noord	Kloosterstraat zuid	Zijrichting oost	Zijrichting west
Ochtendspits				
Plansituatie 2040	5	5	5	5
Avondspits				
Plansituatie 2040	10	5	5	5

Tabel 4.2: Overzicht verliestijden per tak

5. Akoestisch onderzoek

Dit hoofdstuk beschrijft het onderzoek naar de effecten ten gevolge van het wegverkeersgeluid. Daarbij is in dit hoofdstuk ingegaan op het wettelijk kader, de uitgangspunten en de resultaten van het onderzoek.

5.1 Wettelijk kader

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Daarmee is sprake van een nieuw wettelijk kader voor geluid. Onder de omgevingswet is het wettelijk kader met betrekking tot geluid opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai is van toepassing op de aanleg van nieuwe wegen, de wijziging van bestaande wegen of het toelaten van nieuwe geluidgevoelige functies binnen het aandachtsgebied van wegen.

Geluidscriteria

Er kunnen zich verschillende situaties voordoen, waarin akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. In paragraaf 5.1.4.2a.4 van het Bkl zijn standaard- en grenswaarden voor geluidgevoelige panden en bronaanpassingen opgenomen. Toetsing vindt plaats per geluidsbronsoort. De geldende waarden zijn weergegeven in tabel 5.1.

Geluidbronsoorten	Standaardwaarde (dB)	Grenswaarde (dB)	
		Nieuwe geluidsgevoelige gebouwen	Aanleg of aanpassing bron
Rijks- en provinciale wegen	50	60	65
Gemeente- en waterschapswegen	53	70	70
Hoofd- en lokale spoorwegen	55	65	70
Industrieterreinen	50 L_{den} 40 L_{night}	55 L_{den} 45 L_{night}	60 L_{den} 50 L_{night}

Tabel 5.1: Standaardwaarden en grenswaarden Besluit kwaliteit leefomgeving

Geluidscriteria nieuwe woningen

Bij het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen, dient in beginsel voldaan te worden aan de standaardwaarde van 53 dB langs gemeentelijke wegen. Voor de Rijks- en provinciale wegen is sprake van een standaardwaarde van 50 dB.
Onder voorwaarden is een maximale geluidsbelasting toegestaan van 70 dB ten gevolge van gemeentelijke wegen en 60 dB ten gevolge van de Rijks- en provinciale wegen. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde is een nadere afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Indien geluidsreducerende maatregelen niet inpasbaar of doelmatig zijn, kan een geluidsbelasting hoger dan de standaardwaarde worden toegestaan.

Geluidscriteria aanpassing weg

Het geluid op een geluidsgevoelig gebouw bij aanleg of wijziging van een weg of spoorweg dient in beginsel te voldoen aan de standaardwaarde (artikel 5.78m Bkl). In bepaalde gevallen kan het bevoegd gezag een geluidsbelasting hoger dan de standaardwaarde toestaan. Geluidsbelastingen hoger dan de grenswaarde zijn in beginsel niet toegestaan. Toetsing vindt plaats per geluidsbronsoort.

Bij de aanpassing van een weg wordt de geluidsbelasting in de toekomstige plansituatie vergeleken met de situatie ten tijde van het wijzigingen van het omgevingsplan. De standaardwaarde geldt daarbij als ondergrens. De toekomstige plansituatie betreft de situatie tien jaar na de beoogde aanpassing.

De geluidsbelasting bij het wijzigen van een weg mag in de plansituatie in beginsel niet toenemen ten opzichte van de situatie ten tijde van het vaststellen van het omgevingsplan of de standaardwaarde. In geval dat er een toename van 0,5 dB of meer optreedt, dient de toepassing van geluidbeperkende maatregelen te worden onderzocht. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar het toepassen van bronmaatregelen, zoals het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek. Wanneer bronmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren, wordt de toepassing van overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen, overwogen.

Wanneer geluidbeperkende maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren, kan het bevoegd gezag een hogere geluidsbelasting dan de standaardwaarde toestaan (artikel 5.78n Bkl). Daarbij dient, conform artikel 3.52, een besluit over geluidwerende maatregelen te worden genomen.

Maximale binnenwaarde

Bij een besluit over geluidwerende maatregelen gelden eisen aan de maximale binnenwaarde. Hiervoor is in het Besluit kwaliteit leefomgeving een grenswaarde voor geluid in gevoelige ruimten (maximale binnenwaarde) opgenomen. Voor bestaande woningen (waardoor de effecten nu inzichtelijk zijn gemaakt) geldt een maximale binnenwaarde van 36 dB. Voor nieuwe woningen langs gemeentelijke wegen dient voldaan te worden aan de maximale binnenwaarde van 33 dB volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het geluidsisolerend vermogen van de gevel dient voldoende groot te zijn om de geluidsbelasting op de gevel terug te brengen tot deze maximale binnenwaarde. De gezamenlijke geluidsbelasting (alle geluidsbronsoorten gezamenlijk, niet gecorrigeerd naar hindermaat), is maatgevend voor het bepalen van het geluidsreducerend vermogen van de gevel.

Beoordelen gecumuleerde geluidsbelasting

Bij een overschrijding van de standaardwaarde dient tevens de gecumuleerde geluidsbelasting te worden beoordeeld (alle geluidsbronsoorten gezamenlijk, gecorrigeerd naar hindermaat). Dit is vastgelegd in artikel 5.78p van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Bij het gemeentelijk geluidsbeleid is hier nader op ingegaan.

Indirecte planeffecten

Nieuwe plannen, zoals het realiseren van nieuwe woningen waardoor sprake is van extra verkeer, kan ervoor zorgen dat de geluidsbelasting langs wegen elders in het netwerk toeneemt. Dergelijke indirecte planeffecten dienen tevens in het akoestisch onderzoek te worden beschouwd. In artikel 5.78af van het Bkl is opgenomen dat de geluidsbelasting in beginsel niet meer dan 1,5 dB mag toenemen. Daarbij wordt de geluidsbelasting in de toekomstige plansituatie vergeleken met de toekomstige referentiesituatie (zonder de beoogde plannen) in datzelfde jaar.

Wanneer sprake is van indirecte planeffecten (een toename van 1,5 dB of meer) dient de toepassing van geluidbeperkende maatregelen te worden onderzocht. Wanneer geluidbeperkende maatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren, kan het bevoegd gezag een toename van de geluidsbelasting toestaan. De geluidsbelasting mag niet hoger zijn dan de grenswaarde. Bovendien dient de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidsbelasting te worden beschouwd.

De plannen in relatie tot het wettelijk kader voor geluid

In voorliggend onderzoek ligt de nadruk op het inzichtelijk maken van de indirecte planeffecten als gevolg van de voorgenomen woningbouw in het Domein aan de Dommel. In een vervolgstadium is nog nader akoestisch onderzoek nodig voor:

- Geluidsbelastingen op de nieuwe woningen ten gevolge van wegen van drie bronbeheerders:
  - Rijkswaterstaat
  - Provincie Noord-Brabant
  - Gemeente Asten
- Geluidseffecten van fysieke wegaanpassingen (snelheidsverlaging en het realiseren van de nieuwe aansluiting).
- Mogelijke indirecte planeffecten door het extra verkeer.

Gemeentelijk geluidsbeleid

Het geluidsbeleid van de gemeente Asten is opgenomen in ‘Beleidsregels geluid onder de Omgevingswet Gemeente Asten 2024’. Doel van de beleidsregel van de gemeente Asten is een kader te scheppen voor de beoordeling van aanvragen voor een buitenplanse omgevingsplan activiteit waarin een balans is tussen een doelmatig gebruik van de ruimte in de omgeving van (spoor)wegen en industrie, en het streven naar een gezonde omgevingskwaliteit.

Het geluidsbeleid van de gemeente Asten is een aanvulling op de het wettelijk kader uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De belangrijkste aspecten uit het gemeentelijke geluidsbeleid zijn hierna samengevat. Het geluidsbeleid van de gemeente gaat in op de geluidssituatie wanneer sprake is van geluidsbelastingen die hoger zijn van dan de standaardwaarden.

Een geluidsbelasting hoger dan de standaardwaarde kan alleen worden toegestaan indien:

1. er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen;
2. de overschrijding van de standaardwaarde zoveel mogelijk wordt beperkt door het treffen van geluidbeperkende maatregelen;
3. bij voorwaarde 1 en 2 geluidbeperkende maatregelen zijn overwogen die financieel doelmatig zijn en er tegen het treffen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan;
4. het gecumuleerd geluid is beoordeeld;
5. het gezamenlijke geluid is bepaald;
6. het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel bij het overwegen van geluidbeperkende maatregelen is betrokken.

Geluidsluwe gevel of geluidsluw geveldeel

Onder een geluidluwe zijde wordt verstaan een zijde waar ten aanzien van alle geluidbronnen de standaardwaarde niet mag worden overschreden. Aan deze zijde is minimaal één te openen deel en een geluidgevoelige ruimte, bij voorkeur de hoofdslaapkamer aanwezig. De beoordeling hiervoor vindt plaats per bronsoort en niet op basis van het gezamenlijke geluid. Daarbij is sprake van minimaal één geluidsluw geveldeel of een constructie dat bij voorkeur de hoofdslaapkamer kan worden geventileerd. Buitenruimtes dienen bij voorkeur aan de geluidsluwe zijdes van de woningen worden gesitueerd.

Niet-geluidsgevoelige gevel (met bouwkundige maatregelen)

Een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen is een gevel die 2 typen maatregelen kan hebben:

- geen te openen delen;
- maatregelen waarmee het geluid op de te openen delen die direct grenzen aan een verblijfsgebied of niet-gemeenschappelijke verkeersruimte, niet hoger is dan de grenswaarde.

Voorheen betrof dit een zogenaamde ‘dove gevel’.

Aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid

Tabel 5.2 geeft een overzicht van het beoordelingskader voor het gecumuleerde geluid. Vanaf een geluidbelasting welke valt in de categorie ‘Tamelijk slecht’ dient de aanvaardbaarheid van de kwalificatie gemotiveerd te worden. Bij een gecumuleerde geluidbelasting welke 2 dB of meer hoger is dan de geluidbelasting ten gevolge van de te toetsen geluidbronsoort, dienen in het kader van de aanvaardbaarheid compenserende maatregelen te worden getroffen.

Gecumuleerde geluid in Lcum	Gecumuleerde geluid in Lcum
< 45	Zeer goed
46 – 50	Goed
51 – 55	Redelijk
56 – 60	Matig
61 – 65	Tamelijk Slecht
66 – 70	Slecht
> 71	Zeer slecht

Tabel 5.2: Kwalificatie aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid conform methode Miedema

Afwijkingsbevoegdheid

Het college van burgemeester en wethouders heeft een zekere beoordelingsvrijheid bij het hanteren van het begrip 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties'. Zij kan in redelijkheid beslissen om al dan niet van deze beleidsregels af te wijken. Voor het college blijft de mogelijkheid bestaan om, *in uitzonderlijke gevallen en om zwaarwegende redenen*, gemotiveerd af te wijken van de eisen met betrekking tot de geluidluwe gevel, woningindeling, buitenruimte. Bijvoorbeeld wanneer de beleidsregels onevenredige gevolgen hebben voor belanghebbenden. Hierbij dienen overwegingen betrokken te worden als financiële, technische, maatschappelijke uitvoerbaarheid en een onderzoek naar alternatieve of compenserende maatregelen.

5.2 Uitgangspunten

5.2.1 Rekenmethodiek

De analyse is uitgevoerd conform de standaardrekenmethode uit bijlage IVe (meet- en rekenmethode geluid wegen) van de Omgevingsregeling. Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is een geluidsmodel opgesteld in het softwarepakket Geomilieu, versie 2025..

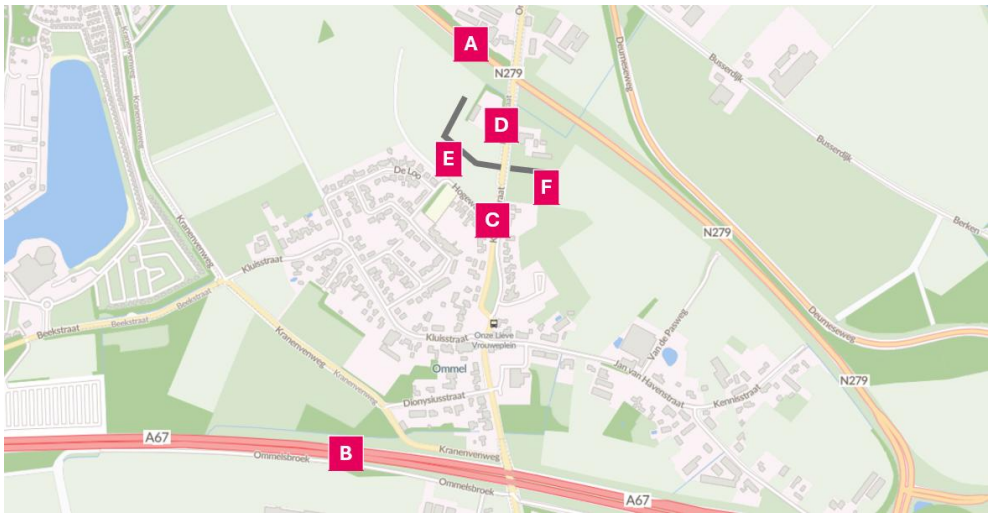
De resultaten zijn berekend per bronbeheerder en getoetst aan de bijbehorende standaardwaarden en grenswaarden. Daarnaast is het bij de uitwerking ook van belang om het geluid van alle bronnen samen te beschouwen en te beoordelen.

5.2.2 Verkeersgegevens

Voor de verkeersgegevens is aangesloten bij de verschillende databronnen van de wegbeheerders. In tabel 5.2 zijn de uitgangspunten samengevat. De verkeersgegevens zijn samengevat in bijlage tabel 5.3. De betreffende wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.1. De verkeersgegevens voor de N279 en A67 zijn weergegeven per rijrichting. De verkeersgegevens voor de Kloosterstraat betreffen doorsnede-intensiteiten (het totaal van beide richtingen).

Wegebeheerder	Bron verkeersgegevens	Versie
Rijkswaterstaat	Gepubliceerde versie via de CVGG	Juli 2025
Provincie Noord-Brabant	Aangeleverd geluidsmodel van de provincie met daarin de verkeersgegevens t.b.v. de tervisielegging van de GPP's	Juli 2025
Gemeente Asten	Verkeersmodel prognosejaar 2040	BBMA2024

Tabel 5.2: Uitgangspunten verkeersgegevens



Figuur 5.1: Overzicht van de wegvakken t.b.v. de verkeersgegevens

wegvak	intensiteit (mvt/etm)	gemiddeld uurpercentage t.o.v. etmaal (%h)			lichtverkeer (%)			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
A1 N279 richting zuidoost	6.200	6,5	2,7	1,4	76,7	86,6	75,2	10,4	5,4	7,0	12,9	8,0	17,9
A2 N279 richting noordwest	6.400	6,6	2,6	1,4	76,4	84,5	70,9	10,2	5,6	11,2	13,4	9,9	18,0
B1 A67 richting oost	24.200	6,2	3,6	1,5	71,4	70,0	58,4	6,6	5,5	7,5	22,0	24,5	34,1
B2 A67 richting west	24.300	6,1	3,3	1,8	73,7	77,4	59,2	6,0	4,7	7,6	20,3	17,9	33,3
C Kloosterstraat ten zuiden van aansluiting nieuwe woningen	3.800	6,8	3,4	0,7	92,3	95,5	93,1	5,0	3,0	5,4	2,7	1,5	1,5
D Kloosterstraat ten noorden van nieuwe woningbouwlocatie	4.000	6,8	2,9	0,8	93,0	95,7	92,1	4,1	2,5	4,5	2,9	1,9	3,4
E Nieuwe weg plangebied west	1.100*	6,8	2,9	0,8	98,0	98,0	98,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
F Nieuwe weg plangebied oost	200*	6,8	2,9	0,8	98,0	98,0	98,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

**Voor de wegen in het plangebied zijn dit de maximale verkeersintensiteiten bij de ingang van het plangebied gehanteerd. Verder het plangebied in nemen de verkeersintensiteiten verder af omdat er minder woningen ontsluiten..*

Tabel 5.3: Samenvatting verkeersgegevens

5.2.3 Omgevingskenmerken

Naast de verkeersgegevens zijn diverse omgevingskenmerken van invloed op de geluidsbelasting van wegverkeersgeluid. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de aanwezigheid van bebouwing en van akoestisch harde bodemoppervlakken. Alle relevante aspecten zijn in het geluidsmodel ingevoerd volgens de in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) aangegeven wijze.

Hoogteligging

Voor de hoogteligging van de Rijksweg A67 en de provinciale weg N279 is uitgegaan van de aangeleverde hoogteligging uit de publieke basisdata. Voor het plangebied is uitgegaan van een constante hoogte van +25,0m NAP.

Bodemgebieden

Harde bodemoppervlakken, zoals wegdekken en wateroppervlaktes, zijn als akoestisch harde bodemgebieden ingevoerd. Daarmee is rekening gehouden met geluidsreflecterende oppervlakken in de omgeving.

Wegdekverharding en maximum snelheid

Voor de beschouwde wegen is uitgegaan van de wegdekverharding en snelheden zoals opgenomen in de data van de bronbeheerders. Een samenvatting van deze uitgangspunten is opgenomen in tabel 5.4.

Wegvak	Wegdekverharding	Snelheid
Rijksweg A67	1L ZOAB (met uitzondering van de toe- en afritten)	Lichte motorvoertuigen 115 km/h Middelzware motorvoertuigen 100 km/h Zware motovoertuigen 90 km/h
N279	Akoestisch geoptimaliseerd SMA	Alle categorieën 80 km/h
Kloosterstraat	Binnen de bebouwde kom elementenverharding in keperverband. Buiten de bebouwde kom conventionele asfaltverharding.	Binnen de bebouwde kom 30 km/h. Buiten de bebouwde kom 60 km/h
Nieuwe wegen binnen het plangebied	Elementenverharding in keperverband	30 km/h

Tabel 5.4: Uitgangspunten wegdekverharding en snelheid

Aanwezige geluidsafscherming

Langs de A67 is ter hoogte van Ommel reeds een geluidsafschermende voorziening aanwezig met een hoogte van circa 2,0 m. De geluidsafscherming bestaat grotendeels uit geluidsschermen. Aan de westzijde is nog een deel van de afscherming gerealiseerd met behulp van een geluidswal. De ligging en omvang is ontleend aan de data uit het CVGG. Figuur 5.2 geeft een impressie van de aanwezige geluidsafscherming. Langs de N279 zijn ter hoogte van Ommel nog geen geluidsafschermende voorzieningen aanwezig.



Figuur 5.2: Geluidsafscherming langs de A67 ter hoogte van Ommel

Beoogde invulling plangebied

De te beschouwen plankaart is aangeleverd door Wissing. Figuur 5.3 geeft een overzicht van de beoogde invulling. Daarbij is voor de woningen uitgegaan van een hoogte van drie bouwlagen. Voor de woonwagenstandplaatsen is uitgegaan van één bouwlaag.



Figuur 5.3: Plankaart

De geluidsbelasting is berekend op 2/3 hoogte van de bouwlaag. Tabel 5.5 geeft een overzicht van de waarneemhoogte per bouwlaag (voor zover van toepassing). De resultaten zijn gepresenteerd per waarneempunt en per bouwlaag.

Bouwlaag	Waarneemhoogte
Eerste (begane grond)	2,0 meter
Tweede	5,0 meter
Derde	8,0 meter

Tabel 5.5: Waarneemhoogte(s) per bouwlaag

5.3 Resultaten

5.3.1 Rijksweg A67

Ten gevolge van de Rijksweg A67 is voor de nieuwe woningen een maximale geluidsbelasting berekend van 56 dB voor de maatgevende derde bouwlaag. Op de begane grond is een maximale geluidsbelasting berekend van 53 dB. Daarmee wordt voor een groot deel van de nieuwe woningen niet voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB. De geluidsbelastingen per bouwlaag zijn weergegeven in figuur 5.4 t/m 5.6 In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de berekende geluidsbelastingen.
In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de mogelijke geluidsreducerende maatregelen.



Figuur 5.4 Geluidsbelasting t.g.v. Rijksweg A67 begane grond (eerste bouwlaag)



Figuur 5.5: Geluidsbelasting t.g.v. Rijksweg A67 eerste verdieping (tweede bouwlaag)



Figuur 5.6: Geluidsbelasting t.g.v. Rijksweg A67 tweede verdieping (derde bouwlaag)

5.3.2 Provinciale weg N279

Ten gevolge van de provinciale weg N279 is voor de nieuwe woningen een maximale geluidsbelasting berekend van 65 dB voor de maatgevende derde bouwlaag. Op de begane grond is een maximale geluidsbelasting berekend van 64 dB. Daarmee wordt voor een groot deel van de nieuwe woningen niet voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB. Ook is er sprake van een overschrijding van de grenswaarden van 60 dB op een deel van de eerstelijns bebouwing. Zonder geluidsreducerende maatregelen is het op deze locatie niet toegestaan om nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toe te staan op deze locatie.
Daarnaast is ook niet voor alle woningen sprake van een geluidsluwe gevel of een geluidsluw geveldeel. De geluidsbelastingen per bouwlaag zijn weergegeven in figuur 5.7 t/m 5.9. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de berekende geluidsbelasting. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de mogelijke geluidsreducerende maatregelen.



Figuur 5.7: Geluidsbelasting t.g.v. N279 begane grond (eerste bouwlaag)



Figuur 5.8: Geluidsbelasting t.g.v. N279 eerste verdieping (tweede bouwlaag)



Figuur 5.9: Geluidsbelasting t.g.v. N279 tweede verdieping (derde bouwlaag)

5.3.3 Kloosterstraat

Ten gevolge van de Kloosterstraat is een maximale geluidsbelasting berekend van 56 dB. De standaardwaarde van 53 dB wordt daarmee met 3 dB overschreden. Daarbij is ervan uitgegaan dat ter hoogte van de bebouwing de maximum snelheid op de Kloosterstraat wordt teruggebracht naar 30 km/h en dat er elementenverharding aanwezig is. Nu is er buiten de kom nog asfaltverharding aanwezig. Asfaltverharding zorgt voor een lagere geluidsbelasting dan elementenverharding. Het is echter wel zo dat asfalt minder goed past bij de inrichting van een 30 km/h weg binnen de bebouwde kom waar een lage rijsnelheid gewenst is. De geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 5.10. Een overzicht van de absolute geluidsbelastingen is weergegeven in bijlage 3.



Figuur 5.10: Geluidsbelasting t.g.v. Kloosterstraat (hoogste waarde van alle waarneemhoogtes)

5.3.4 Nieuwe wegen in het plangebied

Voor de nieuwe wegen is onderzocht of er sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde. De nieuwe wegen hebben alleen een ontsluitende functie voor de nieuwe woningen. Voor geen van de nieuwe woningen is sprake van een geluidsbelasting die hoger is dan de standaardwaarde van 53 dB. Een impressie van de geluidsbelastingen is weergegeven in figuur 5.11. De nieuwe wegen hebben verder ook allemaal een verkeersintensiteit die lager is dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 5.11: Geluidsbelasting t.g.v. de nieuwe wegen in het plangebied

5.3.5 Indirecte planeffecten

Het extra verkeer van- en naar het nieuwe plangebied zorgt voor een toename van het geluid langs de Kloosterstraat. De maximale verkeerstoename bedraagt 20% richting de noordzijde. Daarmee neemt de geluidsbelasting toe met maximaal 1 dB. Daarmee is geen sprake van een geluidstoename die groter is dan 1,5 dB. Daarmee is niet sprake van een waarneembare toename van de geluidsbelasting en is ook geen sprake van zogenaamde indirecte planeffecten.

Wanneer duidelijkheid is over de toe te passen wegdekverharding na herinrichting, worden ook de geluidsbelastingen voor de maatgevende woningen langs de Kloosterstraat opgenomen voor zowel de autonome situatie als de plansituatie in 2040.

5.4 Geluidsreducerende maatregelen

Hierna is nader ingegaan op mogelijke geluidsreducerende maatregelen. De analyse van de geluidsreducerende maatregelen is uitgevoerd per geluidsbronsoort. In paragraaf 5.5 is vervolgens ingegaan op de beoordeling van het gezamenlijke geluid van alle geluidsbronnen samen.

5.4.1 Rijksweg A67

Op de Rijksweg A67 is in de geluidsberekeningen reeds uitgegaan van 1L ZOAB en de aanwezige geluidsafscherming. Met behulp van 2L ZOAB of 2L ZOAB fijn kan de geluidsbelasting ten gevolge van de A67 verder worden gereduceerd. Ook het verhogen van de aanwezige geluidsafscherming langs de A67 kan zorgen voor een lagere geluidsbelasting. Het lijkt in voorliggende situatie echter niet waarschijnlijk dat specifiek voor deze nieuwe woningbouwlocatie maatregelen op de A67 worden toegepast.

Om voor de nieuwe woningen aan de standaardwaarde te voldoen ten gevolge van de Rijksweg A67 dient een geluidsafscherming rond het plangebied gerealiseerd te worden qua hoogte gelijk is aan het aantal geluidsgevoelige bouwlagen. Een dergelijke afscherming rond het plangebied is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet reëel te achten.

5.4.2 Provinciale weg N279

De provinciale weg N279 is de maatgevende geluidsbron aan de noordzijde van het plangebied. Zonder het toepassen van geluidsreducerende maatregelen is het niet toegestaan om woningen te realiseren waar sprake is van een geluidsbelasting boven de grenswaarde.

Bronmaatregelen N279

Op de N279 is reeds akoestisch geoptimaliseerd SMA aanwezig. Dit type asfaltverharding wordt veel toegepast op het provinciale wegennet en zorgt voor een goede geluidsreductie in combinatie met een goede slijtvastheid. Met een dunne deklaag is eventueel nog een iets hogere geluidsreductie te bewerkstelligen. Dit gaat echter ten koste van de slijtvastheid waardoor de beheerskosten toenemen. In voorliggend onderzoek is uitgegaan van de huidige geluidsreducerende asfaltverharding.

Overdrachtsmaatregelen N279

Om de geluidsbelasting ten gevolge van de N279 te reduceren is een maatregel op korte afstand van de N279 het meest effectief. Dit omdat de N279 ter hoogte van het plangebied verhoogd ligt om de Kloosterstraat ongelijkvloers te kunnen kruisen. Een impressie van deze ligging is weergegeven in figuur 5.12. Door de provincie is echter aangegeven dat op korte afstand van de weg geen geluidsafscherming gerealiseerd kan worden op grondgebied van de provincie Noord-Brabant. Dit om in de toekomst nog ruimte te houden voor een eventuele wegverbreding. Daarom zijn deze varianten ook niet verder in de rapportage beschouwd.



Figuur 5.12: Impressie van de huidige wegligging van de N279

Toepassen van een geluidsscherm langs het plangebied in combinatie met een niet geluidsgevoelige gevel aan de noordzijde

Omdat een maatregel op korte afstand van de N279 niet mogelijk is, is nader ingegaan op de mogelijke geluidsafschermende maatregelen op de randen van het plangebied zelf. Om voor alle woningen te voldoen aan de standaardwaarde is een geluidsscherm nodig rondom een groot deel van het plangebied dat minimaal de hoogte van de geluidsgevoelige bouwlagen dient te hebben. Dit omdat de N279 ter hoogte van het plangebied verhoogd ligt en de geluidsafscherming relatief grote afstand van de geluidsbron ligt. Een dergelijke geluidsafscherming wordt door de gemeente vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet reëel en inpasbaar geacht.

Daarom is In overleg met de gemeente gezocht naar een maatregelenpakket dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt inpasbaar is en waarmee geen sprake meer is van overschrijdingen van de grenswaarde. Dit maatregelenpakket omvat:

- Uitvoeren van ‘niet -geluidsgevoelige’ gevels aan de noordwestzijde van het plangebied en voor de derde bouwlaag aan de noordoostzijde van het plangebied;
- Het realiseren aan een aaneengesloten afscherming tussen de woonblokken;
- Het realiseren van een geluidsscherm aan de noordzijde van het plangebied met een hoogte van 8,0 m naar de zuidzijde aflopend naar 6,0 m nabij de woonwagenstandplaatsen.

Figuur 5.13 t/m 5.15 geven een impressie van de geluidssituatie waarbij een deel van het plangebied wordt afgeschermd. In deze situatie is aan de oostzijde van het plangebied nog sprake van overschrijdingen van de grenswaarde en is er aanvullende geluidsafscherming noodzakelijk wanneer ook de derde bouwlaag (de zolderverdieping) geluidsgevoelig wordt uitgevoerd..



Figuur 5.13: Geluidssituatie t.g.v. N279 met een geluidsscherm 8,0 m aan de noordwestzijde van het plangebied (resultaten representatief voor eerste bouwlaag)



Figuur 5.14: Geluidssituatie t.g.v. N279 met een geluidsscherm 8,0 m aan de noordwestzijde van het plangebied (resultaten representatief voor tweede bouwlaag)



Figuur 5.15: Geluidssituatie t.g.v. N279 met een geluidsscherm 8,0 m aan de noordwestzijde van het plangebied (resultaten representatief voor derde bouwlaag)

Met de beoogde reëel inpasbare maatregelen kan niet voor alle woningen voldaan worden aan de standaardwaarden. Wel kan voor alle woningen (voor de eerste en de tweede bouwlaag) voldaan worden aan de grenswaarde. Dit met uitzonder van de geveldelen aan de noordwestzijde van het plangebied die niet geluidsgevoelig worden uitgevoerd. Omdat sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde is ook een beoordeling van het gecumuleerde geluid noodzakelijk. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

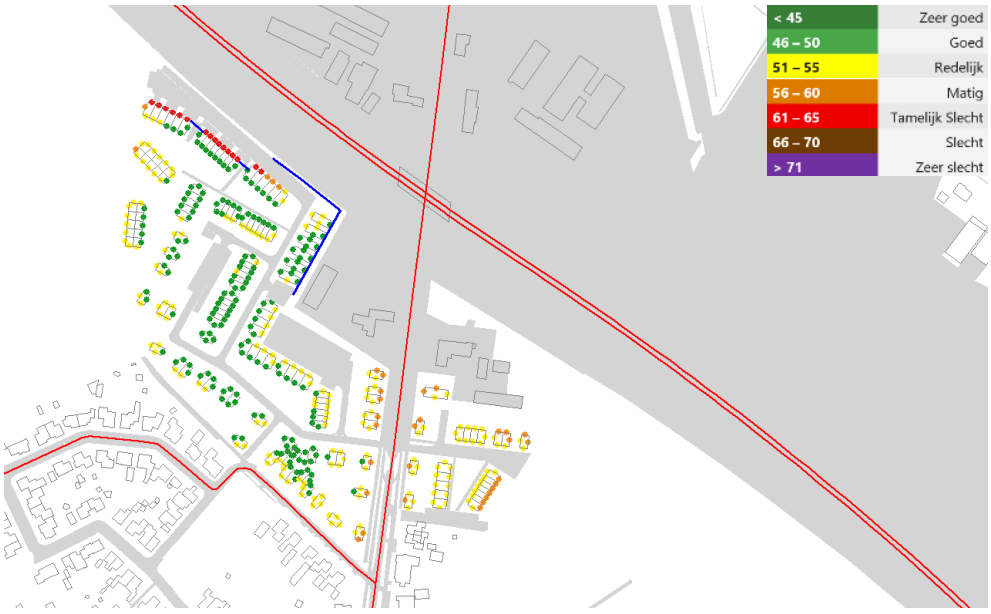
5.5 Beoordeling gecumuleerd geluid

In voorliggende situatie is sprake van een geluidssituatie waarbij het geluid van meerdere geluidsbronnen komt. Dit betreft de N279 aan de noordzijde en de Rijksweg A67 aan de zuidzijde. De toetsing aan de standaardwaarde en de grenswaarde vindt in beginsel per geluidsbron plaats. Op basis van het Besluit kwaliteit leefomgeving en het gemeentelijk geluidsbeleid dient ook de gecumuleerde geluidsbelasting te worden beoordeeld. In voorliggende situatie is alleen sprake van wegverkeersgeluid. Er is geen sprake van andere gezoneerde geluidsbronnen zoals railverkeer of luchtvaart. Tabel 5.6 geeft kwalificatie van het gecumuleerde geluid weer zoals ook opgenomen in het gemeentelijk geluidsbeleid.

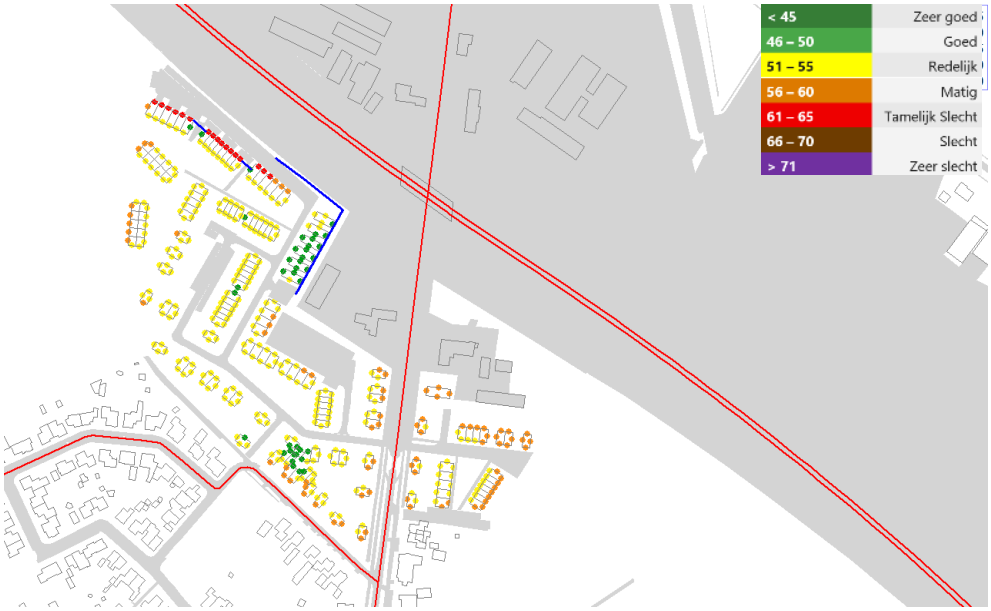
Gecumuleerde geluid in Lcum	Gecumuleerde geluid in Lcum
< 45	Zeer goed
46 – 50	Goed
51 – 55	Redelijk
56 – 60	Matig
61 – 65	Tamelijk Slecht
66 – 70	Slecht
> 71	Zeer slecht

Tabel 5.6: Kwalificatie aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid conform methode Miedema

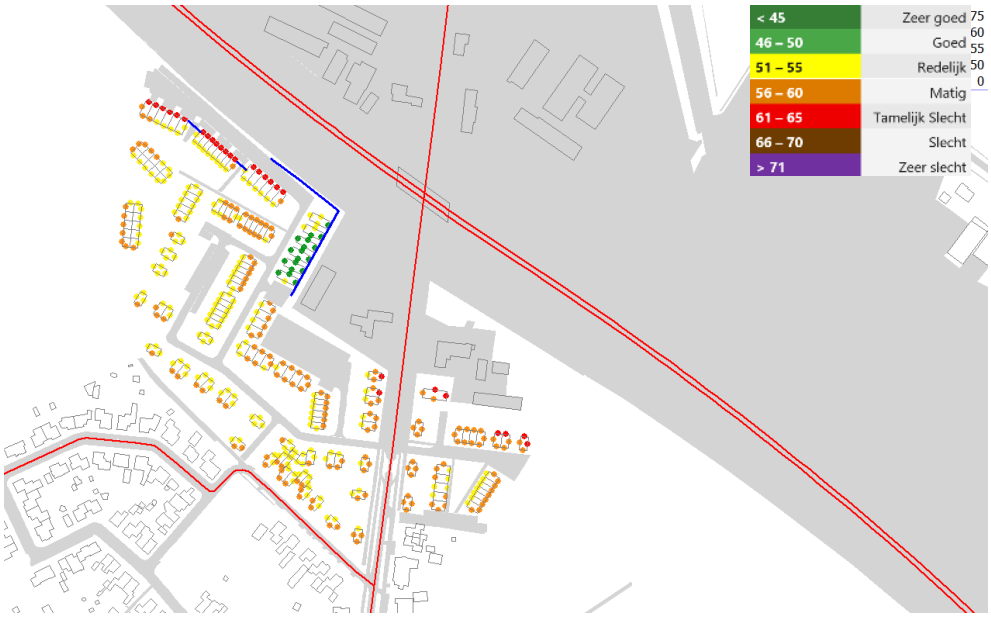
De gezamenlijke geluidsbelasting is inzichtelijk gemaakt per waarneemhoogte in figuur 5.16 t/m 5.18. Een overzicht van de gezamenlijke geluidsbelasting is ook opgenomen in bijlage 4.



Figuur 5.16: Geluidssituatie t.g.v. N279 met een geluidsscherm 8,0 m aan de noordwestzijde van het plangebied (resultaten representatief voor eerste bouwlaag)



Figuur 5.17: Geluidssituatie t.g.v. N279 met een geluidsscherm 8,0 m aan de noordwestzijde van het plangebied (resultaten representatief voor tweede bouwlaag)



Figuur 5.18: Geluidssituatie t.g.v. N279 met een geluidsscherm 8,0 m aan de noordwestzijde van het plangebied (resultaten representatief voor derde bouwlaag)

Het grootste deel van de woningen beschikt op de begane grond over een geveldeel waar sprake is van een geluidsbelasting van een geluidsbelasting van 50 dB of lager. Een dergelijke geluidsbelasting kan als ‘goed’ worden beoordeeld. Alle overige woningen hebben in ieder geval een geveldeel waar sprake is van een geluidsbelasting tot maximaal 55 dB waarbij de geluidsbelasting als ‘redelijk’ beoordeeld kan worden.

Nadere uitwerking geluidsluwe buitenruimte

Bij de nadere uitwerking worden mogelijk nog maatregelen getroffen om ook geluidsluwe buitenruimtes te creëren. Een impressie van een dergelijke invulling is weergegeven in figuur 5.19. Dit aspect wordt echter nog nader uitgewerkt door de gemeente en is derhalve niet verder beschouwd in voorliggende rapportage.



Figuur 5.19: beoogde maatregelen voor een verbetering van de geluidsbelasting voor de buitenruimte

6. Resumé

Voor de geplande woningbouwontwikkeling aan de Kloosterstraat in Ommel is inzicht nodig in de effecten op het verkeer en wegverkeersgeluid. Wissing heeft namens de gemeente Asten Goudappel gevraagd om een verkeer- en geluidonderzoek uit te voeren ten behoeve van de nog uit te voeren ruimtelijke procedure.

6.1 Verkeerseffecten

De nieuwe woningen zorgen voor extra verkeer. De Kloosterstraat kan dit verkeer goed verwerken. Wel is het aan te bevelen om de locatie waar nu de nieuwe woonstraten aansluiten, binnen de bebouwde kom te realiseren en de weginrichting hier op aan te passen. Hiervoor dient de locatie van de komgrens aangepast te worden.

6.2 Geluidseffecten

Er zijn verschillende geluidsbronsoorten die beschouwd dienen te worden. Het gaat het om de Rijksweg A67 aan de zuidzijde, de provinciale weg N279 aan de noordzijde en de gemeentelijke wegen, inclusief de nieuwe ontsluitingswegen in het plangebied.

Geluidseffecten A67
Ten gevolge van de Rijksweg A67 is voor de nieuwe woningen een maximale geluidsbelasting berekend van 56 dB voor de maatgevende derde bouwlaag. Op de begane grond is een maximale geluidsbelasting berekend van 53 dB. Daarmee wordt voor een groot deel van de nieuwe woningen niet voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB.
Specifieke geluidsreducerende aan de bron of in de overdracht langs de A67 zijn specifiek in het kader van deze woningbouwontwikkeling niet reëel te achten.

Geluidseffecten N279
Ten gevolge van de provinciale weg N279 is voor de nieuwe woningen een maximale geluidsbelasting berekend van 65 dB voor de maatgevende derde bouwlaag. Op de begane grond is een maximale geluidsbelasting berekend van 64 dB. Daarmee wordt voor een groot deel van de nieuwe woningen niet voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB. Ook is er sprake van een overschrijding van de grenswaarden van 60 dB op een deel van de eerstelijns bebouwing. Zonder geluidsreducerende maatregelen is het op deze locatie niet toegestaan om nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toe te staan op deze locatie.
In overleg met de gemeente is een maatregelenpakket bepaald dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt inpasbaar is en waarmee geen sprake meer is van overschrijdingen van de grenswaarde. Dit maatregelenpakket omvat:

- Uitvoeren van ‘niet -geluidsgevoelige’ gevels aan de noordwestzijde van het plangebied;
- Het realiseren aan een aaneengesloten afscherming tussen de woonblokken;

- Het realiseren van een geluidsscherm aan de noordzijde van het plangebied

Daarnaast zijn er nog maatregelsuggesties om ook een aanvaardbaar geluidsklimaat in de buitenruimte te realiseren. Dit wordt door de gemeente nog nader uitgewerkt.

Geluidseffecten gemeentelijke wegen

Ten gevolge van de Kloosterstraat is een maximale geluidsbelasting berekend van 56 dB. Daarmee wordt de standaardwaarde van 53 dB met maximaal 3 dB overschreden. Bronmaatregelen zijn niet reëel te achten omdat het voor het karakter en de rijsnelheid van het wegprofiel wenselijk is om klinkerverharding toe te passen. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of geluidswallen zijn in voorliggende situatie ook niet reëel te achten vanuit stedenbouwkundig oogpunt.
Ten gevolge van de overige nieuwe planinterne wegen zijn geen geluidsbelastingen te verwachten die hoger zijn dan de standaardwaarde. De wegen hebben ook alleen maar een ontsluitende functie voor de langsgelegen woningen.

Afweging voor het toestaan van een hogere geluidsbelasting en afwijking van het gemeentelijk geluidsbeleid

Het college van burgemeester en wethouders heeft een zekere beoordelingsvrijheid bij het hanteren van het begrip ‘evenwichtige toedeling van functies aan locaties’. Zij kan in redelijkheid beslissen om al dan niet van het gemeentelijk geluidsbeleid af te wijken.

Beoordeling gecumuleerde geluidsbelasting

Omdat sprake is van normoverschrijdingen per geluidsbron is ook de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Het grootste deel van de woningen beschikt op de begane grond over een geveldeel waar sprake is van een geluidsbelasting van een geluidsbelasting van 50 dB of lager. Een dergelijke geluidsbelasting kan als ‘goed’ worden beoordeeld. Alle overige woningen hebben in ieder geval een geveldeel waar sprake is van een geluidsbelasting tot maximaal 55 dB waarbij de geluidsbelasting als ‘redelijk’ beoordeeld kan worden. Er wordt echter niet voor alle woningen voldaan aan het geluidsbeleid van de gemeente Asten. Dit blijkt met reëel inpasbare maatregelen niet mogelijk.
Voor het college blijft de mogelijkheid bestaan om, *in uitzonderlijke gevallen en om zwaarwegende redenen*, gemotiveerd af te wijken van de eisen met betrekking tot de geluidluwe gevel, woningindeling, buitenruimte.

Bijlage 1 Geluidsbelastingen A67

Overzicht geluidsbelasting ten gevolge van de A67 met huidige geluidsreducerende maatregelen

Goudappel Groep B.V.

1e waarde = geluidsbelasting begane grond
2e waarde = geluidsbelasting eerste verdieping
3e waarde = geluidsbelasting tweede verdieping



Bijlage 2 Geluidsbelastingen N279

Situatie zonder aanvullende maatregelen
Situatie met aanvullende maatregelen

Overzicht geluidsbelasting ten gevolge van de N279 zonder aanvullende maatregelen

Goudappel Groep B.V.

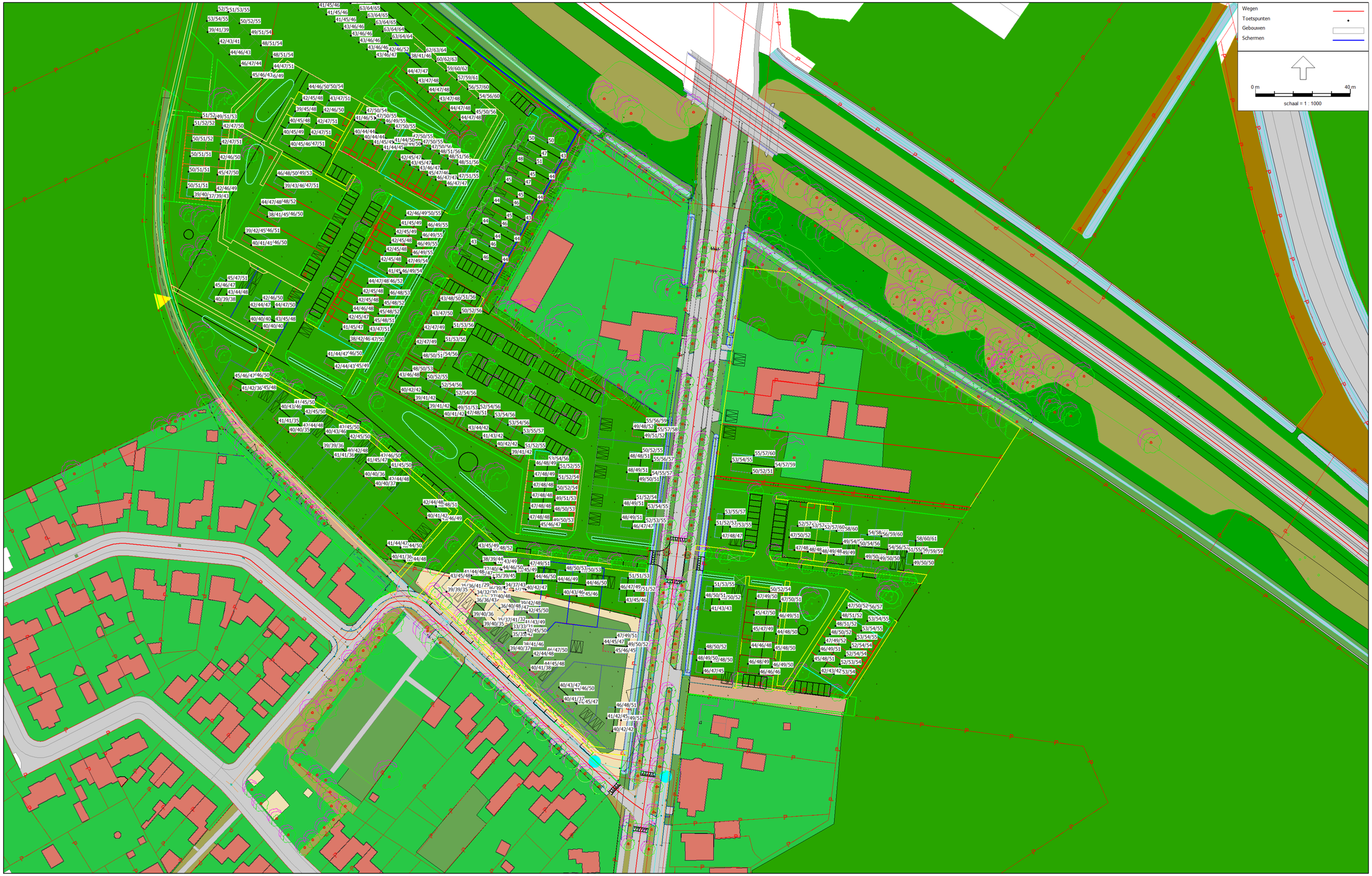
1e waarde = geluidsbelasting begane grond
2e waarde = geluidsbelasting eerste verdieping
3e waarde = geluidsbelasting tweede verdieping



Overzicht geluidsbelasting ten gevolge van de N279
Met geluidsreducerende maatregelen

Goudappel Groep B.V.

1e waarde = geluidsbelasting begane grond
2e waarde = geluidsbelasting eerste verdieping
3e waarde = geluidsbelasting tweede verdieping



Bijlage 3 Geluidsbelastingen Kloosterstraat

Overzicht geluidsbelasting ten gevolge van de Kloosterstraat met huidige geluidsreducerende maatregelen

Goudappel Groep B.V.

1e waarde = geluidsbelasting begane grond
2e waarde = geluidsbelasting eerste verdieping
3e waarde = geluidsbelasting tweede verdieping



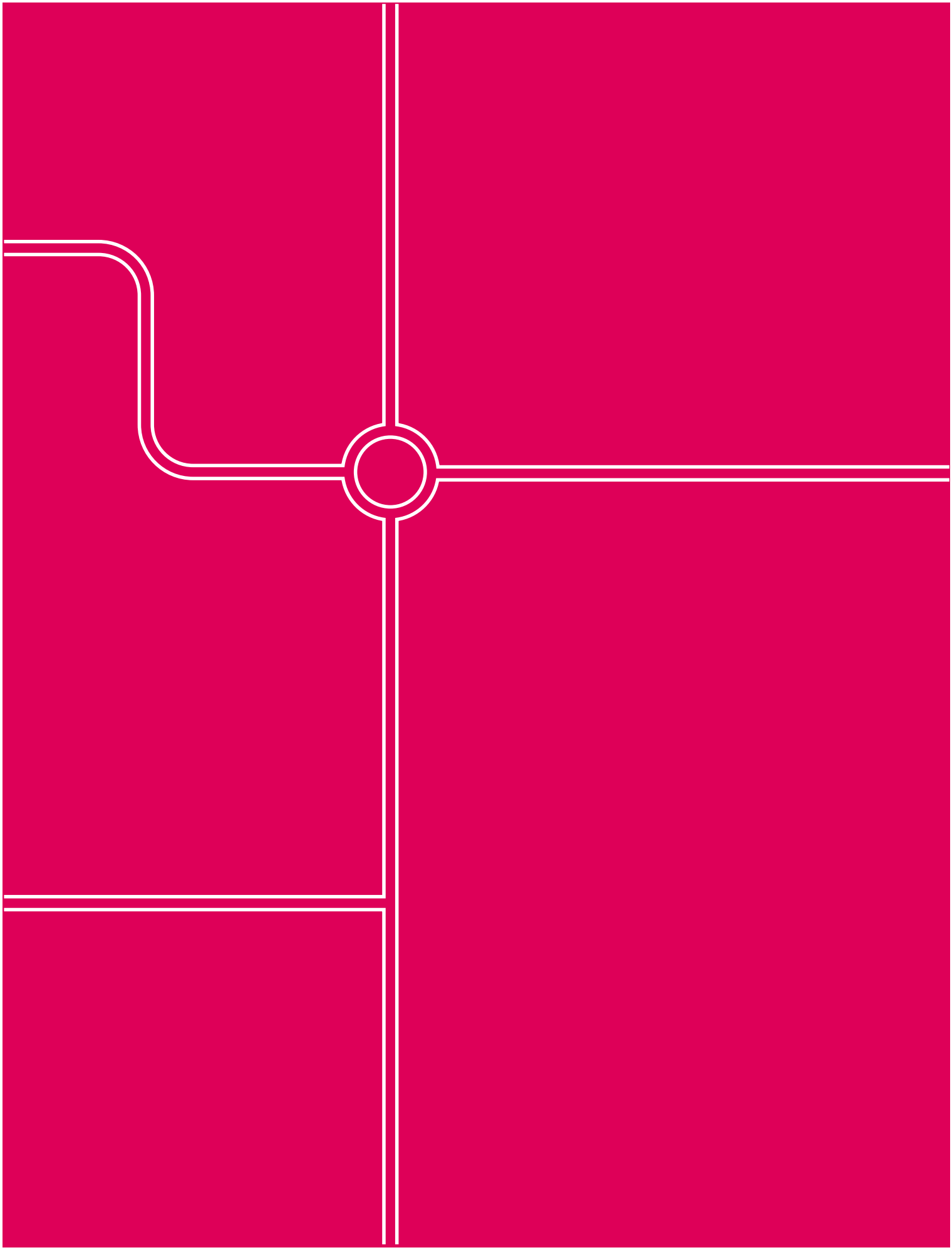
Bijlage 4 Gecumuleerde geluidsbelasting

Overzicht gecumuleerde geluidsbelasting
Met geluidsreducerende maatregelen

Goudappel Groep B.V.

1e waarde = geluidsbelasting begane grond
2e waarde = geluidsbelasting eerste verdieping
3e waarde = geluidsbelasting tweede verdieping





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32