BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

Deel 2 (bijlagen 11 t/m 16)

Bestemmingsplan ‘Asten Prins Bernhardstraat 1 2022’

NL.IMRO.0743.BP02022003-VS02

23 SEPTEMBER 2025

VASTGESTELD

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan 'Asten Prins Bernhardstraat 1 2022'

1. Driessen Advies&Beheer, namens Van de Laar C.V.	
Zienswijze	**Standpunt gemeente**
► Reclamant is het er niet mee eens dat een hogere goot- en bouwhoogte wordt toegestaan en meer bouwlagen dan ter plaatse van winkelcentrum 't Kompas gelden. Daarbij wordt volgens reclamant niet goed inzichtelijk gemaakt hoe de aansluiting / de massa- en volumeverhouding er ten opzichte van winkelcentrum 't Kompas uit komt te zien.	► Het bestemmingsplan 'Asten Centrumgebied' staat ter plaatse van winkelcentrum 't Kompas een bouwhoogte van 13 en 16 meter met een goothoogte van respectievelijk 10 en 13 meter toe. Verder zijn respectievelijk 4 en 3 bouwlagen toegestaan. In voorliggend bestemmingsplan is de bouwhoogte (tevens de goothoogte) aan de zijde van winkelcentrum 't Kompas begrensd op 4, 10 (in het vast te stellen bestemmingsplan wordt dit veranderd naar 10,8) en 11 meter (slechts een heel klein deel). De bouwhoogtes uit het nieuwe bestemmingsplan (en dus van het bouwplan) sluiten daarmee aan op de bouwhoogtes die – op grond van het bestemmingsplan 'Asten Centrumgebied' – zijn toegelaten ter plaatse van winkelcentrum 't Kompas. In paragraaf 2.2 van de toelichting van het nieuwe bestemmingsplan zijn impressies opgenomen waarop de massa-/volumeverhouding van het bouwplan ten opzichte van Winkelcentrum 't Kompas zichtbaar is.
► Voor het bebouwingspercentage en -programma dat op het perceel wordt toegestaan, wordt niet voldaan aan de normen voor parkeren/worden onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd, terwijl hier bij de bouw van Winkelcentrum 't Kompas wel aan moest worden voldaan. Dit leidt tot een parkeertekort en toenemende parkeerdruk in het openbare gebied.	► Ieder bouwplan wordt getoetst aan de Nota Parkeernormen 2016. Zo ook het bouwplan waarvoor voorliggend bestemmingsplan is opgesteld. Uit de toetsing blijkt dat het bouwplan niet kan voldoen aan de Nota Parkeernormen 2016. Voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten, en die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, bestaat voor het college van B&W de mogelijkheid om te besluiten om van de Nota Parkeernormen af te wijken. Dit besluit heeft het college van B&W in onderhavige situatie genomen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt dit besluit en de argumentatie voor dit besluit verwerkt.

► Het bestemmingsplan is in strijd met het vigerende bestemmingsplan dat nog geen 10 jaar oud is en de omgeving beschermt tegen onder andere de toename van het aantal woningen.	► Het vigerende bestemmingsplan 'Asten Centrumgebied' heeft een conserverend karakter. Dat wil zeggen dat het bestemmingsplan vooral is opgesteld met de gedachte de bestaande situatie juridisch-planologisch vast te leggen en niet om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Het bouwplan past niet rechtstreeks binnen het vigerende bestemmingsplan en om die reden wordt gebruikgemaakt van de mogelijkheid om het bestemmingsplan te herzien / een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Er is uitgebreid gemotiveerd (toelichting en bijbehorende onderzoeken) dat de herziening ruimtelijk aanvaardbaar is / dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Juist omdat het vigerende bestemmingsplan een conserverend karakter heeft, is afwijken van dit plan voor ontwikkelingen die we ten tijde van het opstellen niet hebben of konden voorzien een logische stap.
► Het is onduidelijk of de commerciële plint bestaat uit 1040 m2 VWO of BVO en wat er precies in deze ruimte gaat komen. Gevraagd wordt of elders vloeroppervlak voor commerciële ruimte wordt weggenomen. Het planvoornemen is in het bestemmingsplan onvoldoende verantwoord.	► In de toelichting van het bestemmingsplan zijn inderdaad de termen BVO (bruto vloeroppervlak) en VWO (verhuurbaar winkeloppervlak) gebruikt, waarbij dezelfde m2's zijn aangeduid. Het gaat hier om BVO. De term VWO zal in het vast te stellen bestemmingsplan worden geschrapt. Met het bouwplan wordt 615 m2 aan commerciële ruimte toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het al mogelijk om deze hoeveelheid vierkante meters toe te voegen. Vrijwel het hele plangebied is namelijk voorzien van een bouwvlak dat voor 80% mag worden bebouwd en conform de bestemming 'Centrum – 1' op de begane grond mag worden gebruikt voor 'detailhandel'. Dit resulteert in totale oppervlakte aan commerciële ruimte van circa 1170 m2. Dit is minder dan het bouwplan in zijn totaliteit aan commerciële ruimte beoogt (1040 m2). Er is derhalve geen sprake van nieuwe detailhandelsmeters.

	Gezien voorgaande is het niet aan de orde om vierkante meters aan commerciële ruimte uit de markt te halen. Bovendien geldt dat het aantal m2's aan commerciële ruimte in Asten de laatste jaren is afgenomen (negatief saldo), omdat diverse detailhandelslocaties zijn omgezet naar andere functies.
► Het plan voldoet niet aan de parkeernormen van de gemeente en het CROW en wel om de volgende redenen: 1. er ontbreken tekeningen van de bestaande situatie, zowel van de bebouwing als aanwezige parkeerplaatsen; 2. de saldering die wordt toegepast is: - toegerekend naar een positief resultaat; - er is in de nieuwe situatie niet uitgegaan van 100% aanwezigheid van gebruikers en bezoekers, terwijl dit zeker op piekmomenten wel de praktijk is; 3. bij winkelcentrum 't Kompas is er geen mogelijkheid om overloop van behoefte van de nieuwe winkel- en woonbebouwing op te vangen, bovendien zijn deze parkeervoorzieningen bekostigd door de ontwikkelaar van Winkelcentrum 't Kompas; 4. het parkeren voor de sociale huurwoningen wordt in strijd met het parkeerbeleid afgewenteld op het openbaar gebied. Onduidelijk is waar in het openbaar gebied de bewoners met parkeerontheffingen parkeren.	► Het bestemmingsplan voldoet inderdaad niet aan de Nota Parkeernormen 2016 van de gemeente. Voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten, en die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, bestaat voor het college van B&W de mogelijkheid om te besluiten om van de Nota Parkeernormen af te wijken. Dit besluit heeft het college van B&W in onderhavige situatie genomen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt dit besluit en de argumentatie voor dit besluit verwerkt. 1. Er is in het bestemmingsplan geen tekening van de bestaande situatie opgenomen, omdat de situatie afdoende is beschreven. Een tekening van de bestaande situatie vinden wij daarom niet noodzakelijk. 2. Saldering conform de Nota Parkeernormen 2016 zal geen onderdeel meer uitmaken van de motivatie van het onderdeel parkeren, omdat het hier feitelijk over sloop en nieuwbouw gaat en het geen functiewijziging betreft. Aanwezigheidspercentages zullen geen onderdeel meer uitmaken van de motivering van het parkeren, omdat geen sprake is van dubbelgebruik. 3. Voor de vigerende situatie zijn in de openbare ruimte geen parkeerplaatsen aanwezig, de parkeerbehoefte die met die situatie gepaard gaat blijft onveranderd. Voor de extra parkeerbehoefte worden nieuwe parkeerplaatsen in het plangebied en de openbare ruimte aangelegd. De parkeerplaatsen nabij Winkelcentrum 't Kompas zijn in eigendom van de gemeente en daarmee openbaar gebied. Als hier ruimte is kan hier geparkeerd worden, anders zullen

	andere parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangewend moeten worden. 4. Het parkeren voor de sociale huurwoningen wordt in het vast te stellen bestemmingsplan aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.
► Er wordt een regeling voor parkeren gemist.	► In de regels van het bestemmingsplan is een regeling voor parkeren opgenomen. Zie artikel 3.1 onder f, artikel 3.2.2 onder b en artikel 7.4.
► Het bezoekersparkeren wordt afgewenteld op de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Dit is in strijd met de afspraken die gemaakt zijn in de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar van Winkelcentrum 't Kompas.	► We hebben als gemeente te maken met veranderde omstandigheden sinds de vaststelling van de Nota Parkeernormen 2016. We zien grote opgaves op ons afkomen zoals klimaatverandering, hittestress, de opgaves en wensen voor behoud van groen, de opgaves op het gebied van hydrologisch neutraal ontwikkelen en de toename van leegstand binnen centrumgebieden, etc. Naast deze grote opgaven verwachten we de komende jaren enkele grote (her)ontwikkelingen in het centrum. Het is goed denkbaar dat we daarbij tegen dezelfde problematiek aanlopen. Willen we grootschalige opgaves en ontwikkelingen in ons centrum mogelijk blijven maken, dan kunnen we niet anders dan flexibeler omgaan met ons beleid ten aanzien van salderen. Daarnaast wordt de ruimte voor het realiseren van (nieuwe) parkeerplaatsen steeds schaarser. Dit heeft te maken met het toepassen van nieuwe beleidsregels en de (hoge) ambities uit de Toekomstagenda Asten 2030 en het coalitieakkoord. Dit vraagt om maatwerk. Verder zien we in den lande een trendbreuk ten aanzien van parkeren waarbij de auto steeds minder ruimte krijgt. De verwachting is dat we deze trendbreuk/ontwikkeling meenemen bij het opstellen van de nieuwe parkeernota in 2024 (parkeernota wordt onderdeel van het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan). Gelet op het grote belang van deze ontwikkeling voor met name ook de bedrijvigheid en levendigheid van ons centrumgebied achten wij het voorstelbaar dat het parkeren als gevolg van deze ontwikkeling deels wordt afgewikkeld op

	bestaande parkeerplaatsen in de omgeving. Hierdoor kan de parkeerdruk in de omgeving op bepaalde (piek)momenten toenemen, maar de hiervoor genoemde belangen prevaleren boven een eventuele toename van parkeerdruk. Afwijken van de Nota parkeernormen 2016 is noodzakelijk om invulling te kunnen geven aan deze ontwikkeling.
► Reclamant vindt het ontwerp niet mooi.	► Smaken verschillen. Daarom is voor het beoordelen van bouwplannen op hun uiterlijke verschijningsvorm een welstandscommissie ingesteld die beoordeeld of wordt voldaan aan de redelijke eisen van welstand. Het bouwplan is reeds informeel besproken (er zijn toen enkele suggesties gedaan die zijn doorgevoerd in het bouwplan), maar dient nog formeel aan de welstandscommissie te worden voorgelegd. Dit gebeurt in het kader van de op een later tijdstip in te dienen aanvra(a)g(en) omgevingsvergunning. Voor het vaststellen van een bestemmingsplan is de precieze uitwerking van het bouwplan niet noodzakelijk.
► Onduidelijk is of de ontsluiting van de parkeergarage duurzaam is voorzien via de Prins Bernhardstraat en niet via ’t Kompas. Gevraagd wordt om een garantie hiervoor van de gemeente.	► De ontsluiting van de parkeergarage is voorzien via de Frits de Bruijnstraat. De verbinding tussen de Prins Bernhardstraat en ‘t Kompas is een langzaamverkeersverbinding. Om hier gemotoriseerd verkeer toe te kunnen laten, moet een verkeersbesluit genomen worden. Het nemen van een dergelijk besluit ligt op dit moment niet in de rede. Mocht dit veranderen, dan staan tegen dat besluit rechtsmiddelen open.
Gevolgen voor het bestemmingsplan	
In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt de paragraaf over parkeren aangepast.	
De in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen term ‘WVO’ zal in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan worden verwijderd.	

2. Sumrin Advocaten, namens reclamant	
Zienswijze	**Standpunt gemeente**
► De ladder voor duurzame verstedelijking is onvoldoende gemotiveerd. Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling voor de woningen en de commerciële ruimte. Voor de woningen is de behoefte niet aangetoond. Voor de commerciële ruimte worden verschillende getallen genoemd als het gaat om de toevoeging van het aantal m2's (wat duidt op onzorgvuldigheid) en de ladder voor duurzame verstedelijking is door de hoeveelheid toevoeging aan m2's onterecht niet doorlopen. Doordat uit het afsprakenkader Detailhandel in de Peel blijkt dat er voor Asten geen behoefte is aan nieuwe winkelmeters kan niet voldaan worden aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Ook voldoet het initiatief niet aan het Afsprakenkader detailhandel in de Peel (2015) en volgt uit het bestemmingsplan niet dat het plan is besproken in het RACD, dan wel in het bestuurlijk economisch overleg De Peel. In het kader van de regionale afspraken en afstemming wordt ook verwezen naar de verplichting tot motivering hiervan die volgt uit het provinciale beleid. Verder meldt de reclamant dat de HEMA in 2023 weggaat uit het huidige pand, wat een groot vrijkomend winkelvloeroppervlak met zich mee brengt en daarmee onbegrip voor het toevoegen van nieuwe winkelmeters.	► Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling voor 19 van de 21 woningen en niet voor de commerciële ruimte. De 19 nieuwe woningen zijn nieuw ruimtebeslag ten opzichte van wat er reeds in de vigerende situatie planologisch is toegelaten. In de toelichting is in paragraaf 3.1.2 een ladderverantwoording opgenomen voor de 19 nieuwe woningen, de behoefte is gemotiveerd aan de hand van het gemeentelijke woningbouwbeleid dat is gebaseerd op de provinciale behoefteprognose en regionaal gemaakte afspraken. De ladder voor duurzame verstedelijking is daarmee voldoende gemotiveerd. Overal in de toelichting is opgenomen dat het bouwplan bestaat uit 1040 m2 BVO commerciële ruimte. Het kan zijn dat er verwarring is ontstaan over de m2's commerciële ruimte die op dit moment feitelijk aanwezig zijn. 403 en 425 m2 BVO zijn hiervoor in de toelichting door elkaar gebruikt. 425 m2 BVO is juist. Dit zal in het vast te stellen bestemmingsplan worden aangepast. Met het bouwplan wordt 615 m2 aan commerciële ruimte toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het al mogelijk om deze hoeveelheid vierkante meters toe te voegen. Vrijwel het hele plangebied is namelijk voorzien van een bouwvlak dat voor 80% mag worden bebouwd en conform de bestemming 'Centrum – 1' op de begane grond mag worden gebruikt voor 'detailhandel'. Dit resulteert in totale oppervlakte aan commerciële ruimte van circa 1170 m2. Dit is minder dan het bouwplan in zijn totaliteit aan commerciële ruimte beoogt (1040 m2). Gezien voorgaande is toetsing aan het afsprakenkader Detailhandel in de Peel en bespreking in het RACD dan wel het bestuurlijk economisch overleg De Peel niet aan de orde.

► In het bestemmingsplan is opgenomen dat er 100 m2 aan detailhandel ondergeschikte horeca mag worden uitgeoefend. Verder is – net als in het vigerende bestemmingsplan – een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van horeca. Dit levert nadelen op voor het woongenot van reclamant. Reclamant wil dat het bestemmingsplan wordt aangepast, zodat geen sprake meer kan zijn van aan detailhandel ondergeschikte horeca en wil ook dat de wijzigingsbevoegdheid wordt verwijderd.	► Het plangebied is gelegen in het centrum van Asten. Voor dit gebied beogen we, zoals vastgelegd in de Toekomstagenda Asten 2030 en de Omgevingsvisie Asten, een aantrekkelijk kernwinkelgebied. Om dit te behouden/creëren is een diversiteit aan functies belangrijk. In de centrumvisie is hierover het volgende opgenomen: *"Een laatste locatie waar een (her)ontwikkeling met winkels zeer wenselijk is, is op locatie 'De Wit' tot aan de doorsteek tussen de Prins Bernhardstraat en het Kompas. Aan beide zijden van deze doorsteek kan met de situering van winkels of horeca een aantrekkelijke en functionele verbinding gecreëerd worden."* Naar aanleiding van bovenstaande hebben we in het bestemmingsplan een rechtstreekse mogelijkheid voor ondergeschikte horeca opgenomen. Gezien voldaan wordt aan de richtafstanden uit de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering en gelet op het ondergeschikte karakter van de horeca, is van aantasting van het woongenot geen sprake. Verder is – met dezelfde reden - de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de vestiging van zelfstandige horeca overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Voor dit laatste geldt dat alvorens daadwerkelijk zelfstandige horeca kan worden gevestigd, eerst moet worden aangetoond dat geen onevenredige nadelige gevolgen voor het woonmilieu ontstaan. Daarmee is het voorkomen van eventuele nadelen voor de reclamant voldoende zeker gesteld. De gevolgen zijn ook niet anders dan op grond van het vigerende bestemmingsplan.
► De vergroting van het aantal vierkante meters winkelgebied is op basis van de Omgevingsvisie Asten niet toegestaan. Het plan is daarom in strijd met het eigen gemeentelijke beleid.	► Met het bouwplan wordt 615 m2 aan commerciële ruimte toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het al mogelijk om deze hoeveelheid vierkante meters toe te voegen. Vrijwel het hele plangebied is namelijk voorzien van een

	bouwvlak dat voor 80% mag worden bebouwd en conform de bestemming 'Centrum – 1' op de begane grond mag worden gebruikt voor 'detailhandel'. Dit resulteert in totale oppervlakte aan commerciële ruimte van circa 1170 m2. Dit is minder dan het bouwplan in zijn totaliteit aan commerciële ruimte beoogt (1040 m2). Omdat geen sprake is van nieuwe detailhandelsmeters, is strijdigheid met de Omgevingsvisie Asten niet aan de orde.
► Er wordt niet voldaan aan de centrumvisie. Er worden in tegenstelling tot de visie meer dan twee bouwlagen gerealiseerd. Ook dient de bebouwing volgens deze visie georiënteerd te zijn op de binnenhoven. Duidelijk is uit de planregels en plankaart op te maken dat de oriëntatie van de bebouwing is gericht op de straatzijde en niet op de binnenhoven. Ook blijkt uit de centrumvisie dat een parkeergarage een ontsluiting dient te kennen aan de Burgemeester Wijnenstraat. Het huidige initiatief voldoet hier niet aan. Hoewel de ontsluiting van de parkeergarage nog niet planologisch is vastgelegd, volgt uit de plantoelichting duidelijk dat deze niet zal worden gerealiseerd aan de Burgemeester Wijnenstraat. Ook is de groene inpassing, zoals voorgesteld in de centrumvisie, niet geborgd. Het plan is daarom in strijd met het eigen gemeentelijk beleid.	► De centrumvisie bevat onder andere voor de hoek Burgemeester Wijnenstraat /Prins Bernhardstraat een <u>suggestie</u> voor herontwikkeling. Er worden schetsen gepresenteerd en <u>voorstellen</u> gedaan voor de herontwikkeling van deze locatie en het maken van een kwaliteitssprong ter hoogte van de doorsteek. De visie is bedoeld als <u>uitnodiging</u> naar initiatiefnemers om de gewenste kwaliteitsslag op de benoemde locaties te realiseren. Voor de hoek Burgemeester Wijnenstraat/Prins Bernhardstraat is in de visie duidelijk aangegeven dat het eigendom is versnipperd / er meerdere initiatiefnemers zijn. Van een 'in beton gegoten' plan is zeer zeker geen sprake. Dat geen sprake is van een vastomlijnd plan dat gerealiseerd móet worden, maar van een visie / mogelijke ontwikkelingsrichting, blijkt ook duidelijk uit de tekst van de centrumvisie: - "In de ontwikkelingsschets worden op <u>hoofdlijnen</u> <u>voorstellen</u> gedaan voor de inrichting van diverse ontwikkelingslocaties en de openbare ruimte, waardoor een samenhangend totaalbeeld ontstaat" (pagina 47 centrumvisie). - "Omdat over de gehele breedte van het plangebied een kwaliteitssprong gemaakt <u>kan</u> worden en er meerdere initiatiefnemers aanwezig zijn, <u>wordt een voorstel gedaan</u> voor het gehele gebied, zodat een afgerond geheel ontstaat" (pagina 55 centrumvisie).

	Er is geen sprake van strijdigheid met de centrumvisie.
► De motivering van het woonbeleid is niet volledig en niet meer actueel. Kwantitatief: van de woningbouwopgave van 306 woningen tot 2031 zijn er 133 reeds gerealiseerd en 171 voorzien in andere plannen dan voorliggend bestemmingsplan. Derhalve is er geen ruimte om 21 woningen toe te voegen. Kwalitatief: er is op geen enkele wijze in de stukken geborgd dat er circa 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Op basis van artikel 3.1 lid 1 Wro is het toegestaan om in een bestemmingsplan woningbouwcategorieën om te nemen, als deze regels uitsluitend betrekking hebben op percentages gerelateerd aan het plangebied. Doordat er geen borging is van het woningbouwprogramma kan niet worden aangetoond dat voldaan wordt aan de kwalitatieve taakstelling van de gemeente. Dit heeft ook gevolgen voor de berekeningen van o.a. de parkeerbehoefte.	► De motivering van het woonbeleid in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt aangepast. Kwantitatief: in de regionale Woondeal is vastgelegd dat de gemeente Asten tot en met 2030 minimaal 690 woningen toevoegt. Om dit aantal te halen, moet nog een forse inspanning worden geleverd. Het aantal benodigde harde plannen om minimaal dit aantal woningen te realiseren, is op dit moment nog volstrekt onvoldoende. Kwalitatief: in de Wro is inderdaad bepaald dat gemeenten in het bestemmingsplan – ten behoeve van de uitvoerbaarheid van de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen – percentages van woningbouwcategorieën kunnen opnemen. De categorieën die in het bestemmingsplan mogen worden gehanteerd zijn nader bepaald in het Bro. Sociale huurwoningen zijn hierin ook benoemd. Echter, alvorens dit mag worden gedaan geldt de eis dat de gemeente een doelgroepenverordening moet vaststellen. Wij hebben een dergelijke verordening niet vastgesteld en kunnen om die reden in het bestemmingsplan de bedoelde regels niet opnemen. Omdat het wel mogelijk is om via een anterieure-/exploitatieovereenkomst locatie-eisen te stellen, is via dit instrument de sociale woningbouw in het plangebied geborgd.
► De reclamant vindt de opgenomen binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor het realiseren van meer woningen opmerkelijk. Hiermee staat de gemeenteraad in wezen meer woningen toe dan thans aan woonbehoefte aanwezig is in de gemeente, omdat in de planregel niet is voorzien in een maximaal aantal toe te voegen woningen. Hierdoor staat de gemeenteraad op voorhand de bouw van een onbekend aantal woningen toe, dit onbekende aantal moet worden meegenomen in de huidige	► De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Het gaat hier dus niet om het toevoegen van een nieuwe regeling. De suggestie dat de gemeenteraad met de afwijkingsbevoegdheid rechtstreeks een 'onbekend aantal woningen' toestaat, is onjuist. Om van de regeling gebruik te kunnen maken, moet onder andere worden gemotiveerd dat de toevoeging van de woningen passend is binnen de provinciale prognoses en het gemeentelijke woningbouwprogramma. Op deze manier is

beoordeling van de kwalitatieve plancapaciteit. Uit de voorwaarden volgt een dynamische verwijzing naar de begrippen 'woningbouwprognose' en 'woningbouwprogramma'. Omdat beide verwijzingen niet zijn ingekaderd kan dit tot gevolg hebben dat als het programma wijzigt dan wel de prognose wijzigt er een onbekend aantal woningen kan worden toegevoegd aan het plangebied. Tegen het programma en/of de prognose kan geen bezwaar worden gemaakt. Omdat het hier een afwijking van de bouwregels betreft, betekent dit bovendien dat de bouwhoogte van de eventueel via deze mogelijkheid toe te voegen woningen onbekend is.	juridisch geborgd dat het toevoegen van extra woningen alleen mogelijk is, als dit aansluit bij de woonbehoefte. Het is bovendien onjuist dat het "onbekende aantal woningen" nu al zou moeten worden meegenomen in de beoordeling van de plancapaciteit. Op het moment dat er een beroep op de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid wordt gedaan (in de vorm van een aanvraag omgevingsvergunning), wordt - aan de hand van de op dat moment geldende provinciale prognoses en het gemeentelijke woningbouwprogramma – beoordeeld of afwijken van het bestemmingsplan (ruimtelijk) aanvaardbaar is. De eventueel te verlenen omgevingsvergunning is appellabel. Het gaat inderdaad om een afwijking van de bouwregels. De afwijkingsbevoegdheid ziet echter alleen op het realiseren van extra woningen en niet op het afwijken van de maatvoeringseisen (goot-, bouwhoogte, etc.). Met andere woorden: De maatvoeringseisen uit het bestemmingsplan blijven gewoon gelden bij toepassing van de bedoelde afwijkingsbevoegdheid.
► Uit de toelichting volgt dat er geen enkel onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de komst van detailhandel op het woon- en leefklimaat van de reclamant. De reclamant is daardoor van mening dat sprake is van een onzorgvuldig voorbereid plan.	► Met het bouwplan wordt 615 m2 aan commerciële ruimte toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het al mogelijk om deze hoeveelheid vierkante meters toe te voegen. Vrijwel het hele plangebied is namelijk voorzien van een bouwvlak dat voor 80% mag worden bebouwd en conform de bestemming 'Centrum – 1' op de begane grond mag worden gebruikt voor 'detailhandel'. Dit resulteert in totale oppervlakte aan commerciële ruimte van circa 1170 m2. Dit is minder dan het bouwplan in zijn totaliteit aan commerciële ruimte beoogt (1040 m2). Omdat geen sprake is van nieuwe detailhandelsmeters, is onderzoek naar de gevolgen van de komst van detailhandel op het woon- en leefklimaat niet aan de orde. Er is immers geen sprake van een

	verslechtering ten opzichte van de reeds bestaande planologische mogelijkheden.
► In de toelichting is verwezen naar de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. Daarbij wordt aangegeven dat slechts categorie A-functies worden toegelaten. Dit blijkt echter niet uit de regels, omdat andere functies dan van categorie A niet zijn uitgesloten. In dit kader is het van belang dat ondergeschikte horeca rechtstreeks wordt toegestaan. Verder voldoet het bestemmingsplan niet aan de 'Handreiking milieuzonering nieuwe stijl' die de VNG met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geïntroduceerd. Aangezien de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering een handvat is en de toepassing hiervan gemotiveerd dient te worden toegepast, is niet uit te sluiten dat met de komst van meerdere winkels en daarbij gevoegde ondergeschikte horeca er een aantasting zal plaatsvinden van het woongenot van reclamant. Er kan en mag derhalve gevreesd worden voor cumulatie van geluid. Er kan met die reden niet volstaan worden met een verwijzing naar de VNG-brochure voor het aannemen van ruimtelijke aanvaardbaarheid.	► Het klopt dat in de regels is opgenomen dat zowel categorie A- als B-functies zijn toegestaan. In het vast te stellen plan zijn de regels overigens iets aangescherpt / gewijzigd ten opzichte van het ontwerp. In het vast te stellen plan is opgenomen dat voor detailhandel, aan detailhandel ondergeschikte horeca en dienstverlening geldt dat bedrijvigheid in categorie A en B is toegestaan. Voor overige bedrijvigheid (lees: aan huis gebonden beroepen, bedrijven en ambachtelijke bedrijven) geldt dat ten hoogste categorie A is toegestaan. Naar aanleiding van de zienswijze is de toelichting in lijn gebracht met de planregels. De Omgevingswet is nog niet in werking getreden. Dit bestemmingsplan is onder de Wro in procedure gebracht en wordt ook als zodanig afgehandeld. Gebruik is daarom gemaakt van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. De toelichting is op dit punt aangescherpt. Zoals reeds aangegeven worden in het plangebied slechts categorie A- en B-functies toegelaten. Voor categorie A-functies geldt in zijn algemeenheid dat deze aanpandig aan woningen (en andere gevoelige functies) kunnen worden uitgevoerd (zonder hinder te veroorzaken). Voor categorie B-functies geldt dat deze kunnen worden uitgevoerd, mits sprake is van bouwkundige scheiding óf het treffen van bouwkundige maatregelen. Gemotiveerd is dat hier aan wordt voldaan. Tot slot: op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn alle door reclamant bedoelde functies – uitgezonderd ondergeschikte horeca - en zelfs milieubelastendere functies reeds toegestaan.
► In verband met het realiseren van een parkeergarage zijn ingrijpende bouwactiviteiten nodig. Uit de omgevingsdialoog blijkt dat er nog niet duidelijk is hoe en op welke wijze werkzaamheden gaan plaatsvinden. Omdat	► De afhandeling van eventuele schade door werkzaamheden is een kwestie die in privaatrechtelijke sfeer moet worden opgelost tussen de benadeelde en de veroorzaker van de schade. Dit is geen ruimtelijk relevant punt in het kader van

er in de regels hierover geen bepaling is opgenomen waaruit volgt dat het college hierop controle kan uitoefenen, vreest de reclamant voor aanzienlijke schade als werkzaamheden niet of niet zorgvuldig worden uitgevoerd.	de bestemmingsplanprocedure. Derhalve is het niet aan de orde hiervoor bepalingen in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.
► Er is in de regels geen borging opgenomen dat er daadwerkelijk een parkeergarage wordt gerealiseerd.	► Dat klopt. Er hoeft ook geen parkeergarage te worden gerealiseerd als op andere wijze voldaan wordt aan de geldende parkeernota. Het ontwerp van het bouwplan beoogt op dit moment echter om via het realiseren van een parkeergarage invulling te geven aan de geldende parkeernota. Via de regels van het bestemmingsplan is geborgd dat een bouwplan alleen vergund kan worden als voldaan wordt aan de – op het moment van aanvraag geldende – parkeernota en is geregeld dat een parkeergarage kan worden gerealiseerd.
► Er is geen sprake van borging van de ontsluiting van de parkeergarage waar deze nu is beoogd.	► Dat klopt. Het gaat hier om een bestemmingsplan en geen omgevingsvergunning. Met een bestemmingsplan worden kaders gesteld om bouwplannen te kunnen vergunnen. Omdat het parkeren op verschillende manieren kan worden uitgevoerd, vinden wij het niet relevant om in het bestemmingsplan de ingang van de parkeergarage van het beoogde bouwplan vast te leggen.
► Onduidelijk is hoe het zit met de verkeersveiligheid, omdat het verkeer dat van en naar de parkeergarage over een voetgangers- en fietspad rijdt.	► De openbare ruimte is ingericht voor langzaam verkeer, waardoor de automobilist duidelijk het gevoel heeft dat de auto te gast is. Tussen het plangebied en de Frits de Bruijnstraat is een doorsteek voor voetgangers/fietsverkeer gelegen. Onder andere met die reden is de deur van de parkeergarage niet gelijk met de gevel ontworpen, maar is vanaf de gevel bezien eerst een vlakke opstelplek van 6 meter diep aanwezig, waarna de deur van de parkeergarage is gesitueerd waarachter de hellingbaan aanwezig is. Langs de opstelplek is aan één zijde sprake van een grote gevelopening, waardoor zicht is op één zijde van de straat. Voor de andere zijde moet een maatregel (borden, spiegels, attentieverhogende markering o.i.d.) getroffen worden om het zicht te

	optimaliseren. De benodigde maatregel zullen de initiatiefnemer en gemeente samen in het kader van de verdere civieltechnische uitwerking van het planvoornemen uitwerken. De opstelplek en de nog uit te werken maatregel geven ruimte aan de automobilist om de omgeving te scannen op voetgangers en fietsers voordat hij de parkeergarage uitrijdt. Uit voorgaande blijkt dat de verkeersveiligheid door het planvoornemen – mits de maatregelen zoals nu zijn beoogd worden uitgevoerd - niet in het geding komt. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal hierop worden getoetst en bij de uitvoering gecontroleerd.
► De ontsluiting van de parkeergarage is beoogd via een route die hiervoor niet volledig gebruikt kan worden. De reclamant is van mening deels van deze route eigenaar te zijn. Het eigendom is gebaseerd op een vaststellingovereenkomst tussen de reclamant en de gemeente Asten. De 5,5 meter brede ontsluitingsweg die 'overblijft' is te smal voor een veilige afwikkeling van het verkeer.	► In de zienswijze wordt gesteld dat er evident sprake is van een privaatrechtelijke belemmering op grond van een eerder gesloten vaststellingsovereenkomst. Over de werkingssfeer en uitleg van de bedoelde vaststellingsovereenkomst – waaronder ook de vraag of de indiener van de zienswijze überhaupt partij is bij deze overeenkomst – loopt een gerechtelijke procedure. Naar onze mening is er geen sprake van een privaatrechtelijke belemmering op grond van de eigendomssituatie van het in de zienswijze aangegeven stuk grond. Gezien het feit dat hier nog een gerechtelijke procedure over loopt, is er in ieder geval geen sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering.
► De maximaal toegelaten goothoogte van 13 meter in het plangebied is in strijd met de vaststellingsovereenkomst die de reclamant met de gemeente gesloten heeft in het kader van de herontwikkeling van de percelen aan de Prins Bernhardstraat 9-11 en 1-3, waarin een maximale goothoogte van 7 meter vanaf maaiveld is vastgelegd.	► Zie de reactie op het zienswijzepunt hiervoor, nu de vraag of de indiener van de zienswijze überhaupt partij is bij de bedoelde vaststellingsovereenkomst voorligt bij de rechter, kan de indiener van de zienswijze geen aanspraak maken op de door hem gestelde afspraken die in de bedoelde overeenkomst zouden staan.
► Reclamant stelt vast dat niet is vastgelegd welk type appartementen in het plangebied worden gerealiseerd en is derhalve van mening dat bij de berekening van de parkeerbehoefte moet worden uitgegaan van een worst-case benadering (hoogste parkeernorm). Nu dit niet is	► Er is inderdaad in het bestemmingsplan niet vastgelegd welk type appartementen er in het plangebied worden gerealiseerd. In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen op welke wijze het parkeren ten behoeve van het bouwplan waarvoor het bestemmingsplan is opgesteld

gedaan is onduidelijk of het plan uitvoerbaar is, waardoor medewerking aan de bestemmingsplanwijziging moet worden geweigerd.	plaatsvindt. Hiermee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. In geval op basis van het bestemmingsplan uiteindelijk een ander bouwplan wordt aangevraagd geldt op basis van de regels van het bestemmingsplan dat dat bouwplan alleen vergund kan worden als voldaan wordt aan de – op het moment van aanvraag geldende – parkeernota.
► Uit de toelichting blijkt dat de parkeerruimte van de huurappartementen is voorzien in het openbaar gebied. Dit voldoet niet aan parkeernota, waarin staat dat de minimale grens de ondergrens is en er niet minder parkeerplekken mogen worden gerealiseerd. Omdat er voor zes woningen geen parkeerplekken worden gerealiseerd voldoet het plan niet aan de parkeernota en moet de gemeenteraad medewerking weigeren. Als wel medewerking wordt verleend, moet op zijn minst worden aangetoond dat er kan worden voorzien in voldoende parkeerplekken en vergunningen in de openbare ruimte.	► Het bestemmingsplan voldoet inderdaad niet aan de Nota parkeernormen 2016 van de gemeente. Voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten, en die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, bestaat voor het college van B&W de mogelijkheid om te besluiten om van de Nota Parkeernormen af te wijken. Dit besluit heeft het college van B&W in onderhavige situatie genomen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt dit besluit en de argumentatie voor dit besluit verwerkt.
► Uit de in de toelichting opgenomen schetstekening blijkt niet dan wel onvoldoende dat kan worden voldaan aan de eisen voor een volwaardige parkeerplek (afmetingen uit Bijlage 2 van de parkeernota), omdat in de schetstekening geen maten zijn opgenomen.	► De parkeerplaatsen in het plangebied voldoen aan de afmetingen zoals voorgeschreven in de parkeernota. De plattegrond van de parkeergarage is bijgevoegd bij deze zienswijzennota. Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan de maatvoeringseisen.
► De ingang van de parkeergarage zoals aangegeven in de plantoelichting klopt niet met de schetstekening.	► De ingang van de parkeergarage is in de toelichting juist weergegeven. Ook op de schetstekening. Wellicht dat de lezer op het verkeerde been is gezet, omdat de schetstekening een plattegrond van de parkeergarage bevat en de inrit van de parkeergarage zich op de begane grond bevindt. Daarvan is in de toelichting geen schets opgenomen. De schets zal in het vast te stellen bestemmingsplan worden toegevoegd.
► In de berekening van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van dubbelgebruik. Dit kan volgens de parkeernota alleen als de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn. Uit de stukken volgt niet dat de parkeergarage vrij toegankelijk is.	► Dit klopt. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de motivering voor het onderdeel parkeren aangepast.

► In de berekening van de parkeerbehoefte wordt gesaldeerd. Dit kan volgens de parkeernota alleen als sprake is van functiewijziging, wat aan de orde is als een gebouw blijft staan maar een andere functie krijgt. Het gaat hier om het realiseren van een nieuw gebouw.	► Dit klopt. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de motivering voor het onderdeel parkeren aangepast.
► Er kunnen onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, waardoor het plan niet uitvoerbaar is en medewerking moet worden geweigerd.	► De parkeereis kan inderdaad niet in zijn totaliteit op eigen terrein worden opgelost. Voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten, en die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, bestaat voor het college van B&W de mogelijkheid om te besluiten om van de Nota Parkeernormen af te wijken. Dit besluit heeft het college van B&W in onderhavige situatie genomen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt dit besluit en de argumentatie voor dit besluit verwerkt.
► In artikel 7.4 van de regels is opgenomen dat bij nieuw- of verbouw of wijziging van het gebruik de inrichting van de gronden zodanig dient plaats te vinden, dat wordt voldaan aan de op moment van aanvraag geldende gemeentelijke parkeernormen. Nu een parkeergarage wordt gerealiseerd om te kunnen voldoen aan de parkeernorm, is het niet voor te stellen dat in geval van een gebruikswijziging of een binnenplanse afwijking voor meer woningen, er meer parkeerplekken op eigen terrein kunnen en zullen worden gerealiseerd. De regel is met die reden een dode letter.	► Hier zijn wij het niet mee eens. Artikel 7.4 borgt dat ieder (bouw)plan moet voldoen / moet worden getoetst aan de op het moment van aanvraag geldende parkeernormen. Het schrappen van de regeling zou betekenen dat het bouwplan (na vaststelling van het bestemmingsplan) niet meer aan de parkeernota hoeft te worden getoetst en dat er aan ieder plan – mits het voor het overige in het bestemmingsplan past – medewerking moet worden verleend, zonder dat aan de parkeernota voldaan moet worden.
► In de regels wordt verwezen naar de ten tijde van de aanvraag geldende parkeernorm. Op basis van de algemene leer over de toepasselijke wet- en regelgeving bij de beoordeling van een vergunningsaanvraag, dient niet het moment van aanvraag maar verlening te gelden. Verder is de verwijzing te rechtsonzeker, omdat gelet op de geldende parkeernota het realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein kan worden afgekocht. De eventuele parkeerproblematiek die hierdoor ontstaat,	►Het is vaste rechtspraak dat bij het nemen van een besluit in beginsel het recht moet worden toegepast zoals dat op dat moment geldt. Daarop is in de rechtspraak echter ook een uitzondering gemaakt. Het bevoegd gezag – in dit geval wij als gemeente - moet namelijk het recht toepassen zoals dat gold op het moment van het indienen van een vergunningaanvraag, maar niet meer op het moment van het besluit daarop, als op het moment van het indienen van de aanvraag sprake was van een rechtstreekse aanspraak op het verkrijgen

tast het woon- en leefklimaat van omwonenden en de reclamant aan.	van een omgevingsvergunning bouwen. In verband met het rechtszekerheidsbeginsel en het legaliteitsbeginsel mag de aanvrager er in beginsel op vertrouwen dat de regels niet achteraf – nadat hij zijn aanvraag omgevingsvergunning op basis van de op dat moment geldende regels heeft gedaan – in zijn of haar nadeel worden gewijzigd. Verder is bij de opstelling van het parkeerbeleid en de mogelijkheden die daarin staan (onder meer de 'afkoopregeling') al rekening gehouden met de parkeersituatie in Asten. Juist het niet toepassen van dit beleid en de daarin opgenomen mogelijkheden zou leiden tot rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid. Ten overvloede wordt nog vermeld dat de 'afkoopregeling' niet betekent dat er vervolgens geen maatregelen meer worden getroffen. Van het te storten bedrag realiseren wij als bevoegd gezag namelijk parkeerplaatsen in openbaar gebied en/of nemen we flankerende maatregelen die ten doel hebben om parkeerdruk tegen te gaan of te verminderen.
► Uit de toelichting blijkt dat er in gestelde perioden nader onderzoek naar beschermde diersoorten moet worden gedaan. Uit de stukken blijkt niet dat er nader onderzoek is verricht. Daarnaast volgt uit de regels niet dat er een (voorwaardelijke) verplichting is opgelegd om deze onderzoeken in de gestelde periodes te verrichten.	► In de toelichting is opgenomen dat nader onderzoek naar beschermde soorten nodig is en dat dit onderzoek in gang is gezet. De rapportage van het onderzoek naar beschermde diersoorten was op het moment van afronding van het ontwerpbestemmingsplan nog niet opgeleverd, omdat het veldwerk recent was afgerond. De rapportage is daarom niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de rapportage van het onderzoek toegevoegd. In artikel 3.7 van de regels is opgenomen dat aannemelijk moet worden gemaakt dat geen sprake is van strijdigheden met de Wet natuurbescherming voor het aspect soortbescherming alvorens een omgevingsvergunning voor het slopen van bouwwerken kan worden verleend. In deze regeling is inderdaad niet specifiek opgenomen dat in bepaalde perioden onderzoek moet worden uitgevoerd. Dit is echter ook niet nodig, omdat niet aannemelijk gemaakt kan worden dat geen sprake is van strijdigheden met de Wet

	natuurbescherming voor het aspect soortbescherming als niet in de juiste periodes onderzoek is uitgevoerd.
► Er is enkel een voortoets in het kader van de Wnb uitgevoerd ten aanzien van de gebruiksfase van het bouwplan en niet ten aanzien van de bouwfase. Uit de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 volgt dat de generieke bouwvrijstelling zoals opgenomen in artikel 2.9a Wnb in strijd is met wet- en regelgeving. Als gevolg daarvan moet ook een beoordeling (stikstof) worden gemaakt van de bouwfase.	► Het ontwerpbestemmingsplan dateert van 13 oktober 2022, toen was de uitspraak inzake Porthos door de Raad van State nog niet gedaan. Nog niet duidelijk was in hoeverre ook in het kader van de bouwfase een voortoets moest worden gedaan. Nu dit het geval blijkt én de Aeriuscalculator is vernieuwd, is in het vast te stellen bestemmingsplan de voortoets voor de gebruiksfase geactualiseerd en een voortoets voor de bouwfase toegevoegd.
► De initiatiefnemer heeft er – onder andere door niet in te gaan op het onderwerp heien – geen blijk aan gegeven dat er sprake is van een dialoog. De plannen zijn gepresenteerd en dat was het. Hiermee is niet voldaan aan de vereiste van het voeren van een omgevingsdialoog.	► De initiatiefnemer heeft met direct omwonenden/eigenaren één op één gesproken. Daarnaast heeft een bredere, meer algemene omgevingsdialoog plaatsgevonden. De opmerkingen van de omgeving gaven geen aanleiding voor de initiatiefnemer om het bouwplan te wijzigen of nader onderzoek uit te voeren. De gemeente vraagt een initiatiefnemer een omgevingsdialoog te voeren, verstrekt hierbij een handreiking en beoordeelt of dit redelijkerwijs (procesmatig) heeft plaatsgevonden. De gevoerde omgevingsdialoog is op basis van de overlegde stukken als voldoende beoordeeld. Overigens is het voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van een bestemming niet noodzakelijk dat iedereen het met de ontwikkeling eens is.
► De regels ten behoeve van het realiseren en in stand houden van retentie-/infiltratievoorzieningen, borgen hetgeen hierover in de toelichting is opgenomen onvoldoende. Dit omdat in de regel het woord 'als' is opgenomen en niet duidelijk is wat onder 'hydrologisch neutraal' moet worden verstaan. Ook is de wijze waarop de retentie zou moeten plaatsvinden (bijlage 7 van de toelichting), niet vastgelegd.	► In artikel 7.5.1 is opgenomen dat bij nieuw-, verbouw of wijziging van het gebruik voldaan moet worden aan de eisen van het GRP (Gemeentelijk Rioleringsplan). Vervolgens wordt in artikel 7.5.1. aangegeven dat indien er maatregelen moeten worden getroffen om de ontwikkeling hydrologisch neutraal plaats te kunnen laten vinden (vereiste uit GRP) - het kan namelijk ook zo zijn dat dat niet nodig is als bijvoorbeeld de hoeveelheid verharding in het plangebied niet toeneemt - de initiatiefnemer of aanvrager verplicht is om deze maatregelen te realiseren en in stand te houden.

	Op basis hiervan is in de regels geborgd dat een bouwplan alleen vergund kan worden als wordt voldaan aan het GRP. In de toelichting is gemotiveerd dat het nu voorgenomen bouwplan aan de vereisten van het GRP kan voldoen. Hieruit blijkt dat het bouwplan uitvoerbaar is. Indien het uiteindelijk de bedoeling is een ander bouwplan te realiseren, zal in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat voldaan wordt aan het GRP om dat specifieke bouwplan te kunnen vergunnen. Dit biedt zekerheid en flexibiliteit ten opzichte van het strikt opnemen van de beoogde retentievoorziening.
► Gevraagd wordt hoe een dakinfiltratie ertoe leidt dat het water ook op de juiste wijze in de grond komt.	► Het beoogde retentiedak houdt hemelwater vast. In geval meer hemelwater valt dan er ruimte is op het dak, wordt het overtollige hemelwater afgevoerd naar de in het plangebied aan te leggen infiltratiekratten. Via deze kratten infiltreert het water langzaam in de grond. Bij hevige regenval kan het zijn dat ook de infiltratiekratten op een gegeven moment vol zijn, dan zal het overtollige hemelwater overstorten op het gemeentelijke (hemelwater)riool.
► Het bouwplan zorgt voor onevenredige aantasting van het woongenot van de reclamant, omdat het bouwplan voor minder daglichttoetreding in de woning en ook minder zonlicht op het perceel zorgt. Gelet op vaste jurisprudentie dient bij een wijziging van het bestemmingsplan een bezonningsstudie gedaan te worden. Er zit geen bezonningsstudie bij de stukken.	► Als een bestemmingsplan nieuwe bebouwing toestaat moet beoordeeld worden of deze bebouwing effect heeft op de omgeving. Dit kan met een bezonningsstudie of -diagram. Een dergelijk onderzoek is uitgevoerd, maar niet bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Deze wordt inclusief motivatie nu wel toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.
► In de regels is ondersteunende horeca toegestaan. Blijkens de vigerende verkeersbestemming is een terras toegestaan. Met die reden dient bij de vaststelling het geluid afkomstig van een terras mee te worden gewogen in de ruimtelijke aanvaardbaarheid.	► De locatie waarop reclamant doelt maakt geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Om die reden is het aspect geluid van de reeds bestaande planologische mogelijkheid van een terras niet meegenomen bij deze bestemmingsplanprocedure. Dit is immers reeds afgewogen in het kader van het vigerende bestemmingsplan.
► Onder enkele regels staat 'ter verduidelijking'. De reclamant is van	► De regels zijn een op een overgenomen uit het nu vigerende moederplan.

mening dat als de planwetgever iets voor ogen heeft, hij dit als zodanig in de regels moet verwerken.	
► In artikel 3.2.1 onder a. is opgenomen dat meergezinswoningen zijn toegestaan. De definitie hiervan ontbreekt. De definitie voor 'woning' (voor één huishouden) impliceert dat er hierdoor meer gezinnen in één woning mogen worden gehuisvest. De reclamant vindt dit niet wenselijk. Bovendien heeft dit ook gevolgen voor de te verrichten onderzoeken naar onder meer de parkeerbehoefte.	► Artikel 1.59 bevat het begrip meergezinswoningen/gestapelde woningen. Hieruit blijkt dat het gaat om woningen die naast en boven elkaar zijn gelegen en qua uiterlijke verschijningsvorm als één eenheid beschouwd kunnen worden. Geen sprake is van huisvesting van meerdere huishoudens in één woning. Sterker nog: dit is op grond van de definities voor wonen, woning en huishouden expliciet uitgesloten. Aangepast/aanvullend onderzoek is dus niet aan de orde.
► In artikel 3.3. van de regels is opgenomen dat het college van B&W nadere eisen kunnen stellen conform 5.3. Niet is aangegeven waarover nadere eisen kunnen worden gesteld. De regel leidt tot rechtsonzekerheid en dient om deze reden te worden geschrapt.	► Hier is per abuis een fout gemaakt. Verwezen had moeten worden naar artikel 7.3 in plaats van 5.3. Dit wordt hersteld in het vast te stellen bestemmingsplan.
► In artikel 3.6.1. van de regels is een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen ten aanzien van de functiewijziging voor detailhandel en andere bedrijfsactiviteiten op de verdiepingen. Deze afwijkingsbevoegdheid zal niet meer worden getoetst aan de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. Dit betekent dat zonder verdere toetsing B- en C-functies mogelijk worden gemaakt. Dit leidt tot een onevenredige aantasting van het woongenot van reclamant. De regel biedt onvoldoende rechtszekerheid voor omwonenden en getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.	► Artikel 3.6.1. van de regels is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Dat niet meer getoetst wordt is een aanname. Op basis van de voorwaarden voor afwijking moet aangetoond worden dat de toe te laten functie niet tot onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van aangrenzende percelen leidt. De aanvrager zal een motivering aan moeten leveren, welke door het bevoegd gezag wordt beoordeeld alvorens een vergunning kan worden verleend.
► In artikel 3.8.1 van de regels is voorzien in een wijzigingsbevoegdheid. Met het oog op de invoering van de Omgevingswet is het niet logisch dit op te nemen, omdat de wijzigingsbevoegdheid onder die wet komt te vervallen.	► In de Omgevingswet keert het instrument 'wijzigingsplan' inderdaad niet terug. Hierdoor kan geen gebruik worden gemaakt van bestaande wijzigingsbevoegdheden die op het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet in het tijdelijk deel van het omgevingsplan zijn opgenomen. Het gevolg hiervan is dat na inwerkingtreding van de Omgevingswet het college van B&W geen nieuw wijzigingsplan meer kan vaststellen.

	Wijzigingsbevoegdheden (en uitwerkingsplichten) die nog niet zijn gebruikt, worden echter niet waardeloos. Ze veranderen van karakter. De wijzigingsbevoegdheden en de uitwerkingsplichten uit bestaande bestemmingsplannen worden onder de Omgevingswet namelijk gelijkgesteld aan beoordelingsregels voor binnenplanse omgevingsplanactiviteitvergunningen voor bouwactiviteiten (artikel 22.32 Invoeringsbesluit Omgevingswet). Concreet betekent dit dat wanneer een aanvraag voor een omgevingsvergunning (voor een bouwactiviteit) wordt ingediend, ook aan de bepalingen van de (oude) wijzigingsbevoegdheid en de uitwerkingsplicht moet worden getoetst. Als een vergunningaanvraag voldoet aan de beoordelingsregels, kan er vervolgens een omgevingsvergunning door het college van B&W worden afgegeven. De wijzigingsbevoegdheid die in het bestemmingsplan is opgenomen is o.a. met die reden vanuit het vigerende bestemmingsplan overgenomen.
Gevolgen voor het bestemmingsplan	
In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt de paragraaf over parkeren aangepast.	
De motivering van het woonbeleid in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt aangepast.	
De hoeveelheid vierkante meters aan commerciële ruimte in de vigerende situatie wordt in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan overal opgenomen als 425 m2 BVO.	
De tekst in de toelichting (paragraaf 4.4) ten aanzien van categorie A- en B-functies is aangepast/aangescherpt en in overeenstemming met de planregels gebracht.	
In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt een schets van de beoogde invulling van de begane grond van het bouwplan toegevoegd.	
In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan worden de conclusies van het nader onderzoek natuur (i.v.m. het aspect soortbescherming van de Wet natuurbescherming) toegevoegd in de paragraaf 'Natuur' van hoofdstuk 4. De rapportage van het onderzoek wordt bijgevoegd als bijlage bij de toelichting.	
De voortoets (aeriusberekeningen en notitie van invoergegevens) in verband met het aspect gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming voor wat betreft de	

gebruiksfase wordt geactualiseerd. De realisatiefase (slopen en bouwen) wordt toegevoegd. In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan worden de conclusies van de voortoets verwerkt in de paragraaf 'Natuur' van hoofdstuk 4. De geactualiseerde en aangevulde voortoets wordt bijgevoegd als bijlage bij de toelichting.
In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is in hoofdstuk 4 een paragraaf toegevoegd 'bezonning'. De bij deze paragraaf behorende bezonningsstudie is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting.
In de regels van het vast te stellen bestemmingsplan is de verwijzing in artikel 3.3 naar artikel 5.3 hersteld naar 7.3.

Ambtshalve wijzigingen
De bouwhoogten op de verbeelding zijn in lijn gebracht met de bouwhoogten van het beoogde bouwplan, dit heeft geresulteerd in de wijziging van 10 meter naar 10,8 meter en 13 meter naar 13,3 meter.
Onder '2.4.1 Verkeersaantrekkende werking' van de toelichting is een alinea over verkeersveiligheid toegevoegd, er is onderscheid gemaakt tussen de onderwerpen 'Verkeersaantrekkende werking' en 'Verkeersveiligheid' en de verkeersaantrekkende werking is aangepast.
In paragraaf '4.3.1. Archeologie' van de toelichting is een verwijzing gemaakt naar een op basis van de beoordeling van het bevoegd gezag aangepast Programma van Eisen. Bijlage 1 is vervangen voor het aangepaste Programma van Eisen.
In paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit is de verkeersaantrekkende werking van het planvoornemen geüpdatet.

Bijlagen bij zienswijzennota

1. Plattegrond parkeergarage



WOONGEBOUW 'DE PRINS' TE ASTEN

VOORLOPIG ONTWERP

KELDER

2110

18-12-2021

1:200

aelmans



Bezonningsstudie

Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten

Projectgegevens

Rapportnummer	: BOU240118.002.R2/WES
Datum rapportage	: 31 juli 2025

Bezonningsstudie

Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten

Opdrachtgever	: Pittiger in Planologie, mevrouw N Van de Goor Strobolse Heidesteeg 2 5491 RT SINT-OEDENRODE
Contactpersoon Aelmans Bouwadvies B.V.	: de heer W.H.G. Stals, MSc
Opsteller rapportage	: W.H.G. Stals, MSc
Handtekening	: 

Aelmans Bouwadvies B.V.

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
(0475) 459 260

info@aelmans.com
www.aelmans.com

Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Bouwadvies B.V. van toepassing die u vindt op www.aelmans.com. Aelmans Bouwadvies B.V. is inschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 63348578.

Dit rapport is opgesteld in opdracht, is vertrouwelijk en mag niet worden gedupliceerd of aan derden openbaar worden gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever. Alleen aan het volledige originele document kunnen rechten worden ontleend door de opdrachtgever. Derden (met uitzondering van bevoegde gezagen) kunnen geen rechten ontlenen aan dit rapport.

Aelmans Bouwadvies B.V. is niet aansprakelijk voor schade die direct dan wel indirect voortvloeit uit conclusies, aannames en/of aanbevelingen die vermeld staan in dit rapport. Aelmans Bouwadvies B.V. is niet aansprakelijk voor mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van dit rapport zelf neemt.

Sjabloonversie november 2023

Inhoudsopgave

1 Inleiding en toetsingskader 1

2 Plantoetsing 3

2.1 Situatie 3

2.2 Uitgangspunten 3

2.3 Uitvoering 5

3 Bezonningsdiagram 7

3.1 21 maart (zon staat op 'half') UTC +1 7

3.2 21 juni (zon staat op het hoogst) UTC +2 7

3.3 23 september (zon staat op 'half') UTC +2 7

3.4 21 oktober (laatste dag van de te meten periode) UTC +2 7

3.5 22 december (geen onderdeel van toets lichte TNO-norm) UTC +1 7

3.6 Vogelvluchtperspectieven 7

4 Conclusie 8

Bijlagen .....

1 Inleiding en toetsingskader

Voorliggende bezonningsstudie is uitgevoerd om te onderzoeken of er sprake is van een aanvaardbare situatie bij omliggende objecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling aan de Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten.
Het initiatief omvat het oprichten van een appartementencomplex met commerciële functies op de begane grond. De bouwhoogten zijn beperkt tot 4,0 – 7,0 – 10,8 – 11,0 – 13,0 meter.[1] De maximale planologische mogelijkheden gelden als uitgangspunt met betrekking tot de toe te passen maatvoering voor het simulatiemodel in dit onderzoek. Het bouwkundig ontwerp (zie afb. 1 en 2) is in overeenstemming met de verbeelding.
Om te beoordelen wat de effecten zijn van de beoogde ontwikkeling op omliggende objecten[2] zal door middel van een 3D-studie (schaduwsimulatie) getoetst worden aan de 'lichte TNO-norm'[3]. Aan de hand van deze studie kan aangetoond worden wat de consequenties zijn voor de omgeving bij realisatie van onderhavig initiatief.
De gemeente Asten beschikt niet over specifieke beleidsregels omtrent bezonningsstudies. Daarnaast bestaat er geen wet- en regelgeving voor bezonning.[4]

In de conclusie wordt voor omliggende objecten, welke onderhevig zijn aan een mogelijke toename van schaduwval, als gevolg van een nieuw op te richten appartementencomplex met commerciële functie, beschreven of deze voldoen aan de lichte TNO-norm. Hierbij wordt aangegeven of de toekomstige bezonning aanvaardbaar/voldoende is. Er is sprake van een aanvaardbare situatie wanneer wordt voldaan aan; *In de periode van 19 februari t/m 21 oktober dient minimaal 2 uur zonneschijn per dag aanwezig te kunnen zijn op de gevel, ter hoogte van het midden van de vensterbank van het raam van de woonkamer. In geval van doorzonwoningen en/of hoekwoningen wordt het aantal uren zonlichtinval op voorgevel, achtergevel en zijgevel opgeteld*. Waarbij rekening moet worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- *Zonlichtinval wordt getoetst t.o.v. de huidige bouwkundige situatie, inclusief gebouwde erfafscheidingen, bij- en aanbouwen;*
- *Schaduwwerking op tuinen, terrassen, etc. De bruikbaarheid van deze plekken mag niet onaanvaardbaar afnemen.*

Dit rapport doet enkel onderzoek naar de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling aan Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten. Er worden geen uitspraken gedaan over objecten die in de bestaande

[1] Verbeelding bestemmingsplan Asten Prins Bernhardstraat 1 2022, (vastgesteld 2023-12-12).
[2] Uitwerking omgeving op basis van Actueel Hoogtebestand Nederland, Esrie Nederland, https://apps.arcgisonline.nl/hoogteviewer/
[3] Lichte TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
[4] https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/bezonning/

toestand zich al in een onaanvaardbare situatie bevinden als gevolg van eerdere ontwikkelingen. Wel kan het feit dat in de bestaande situatie reeds niet wordt voldaan op grond van de lichte TNO-norm gevolgen hebben.



Afb. 1 Bouwkundig ontwerp, zuidgevel



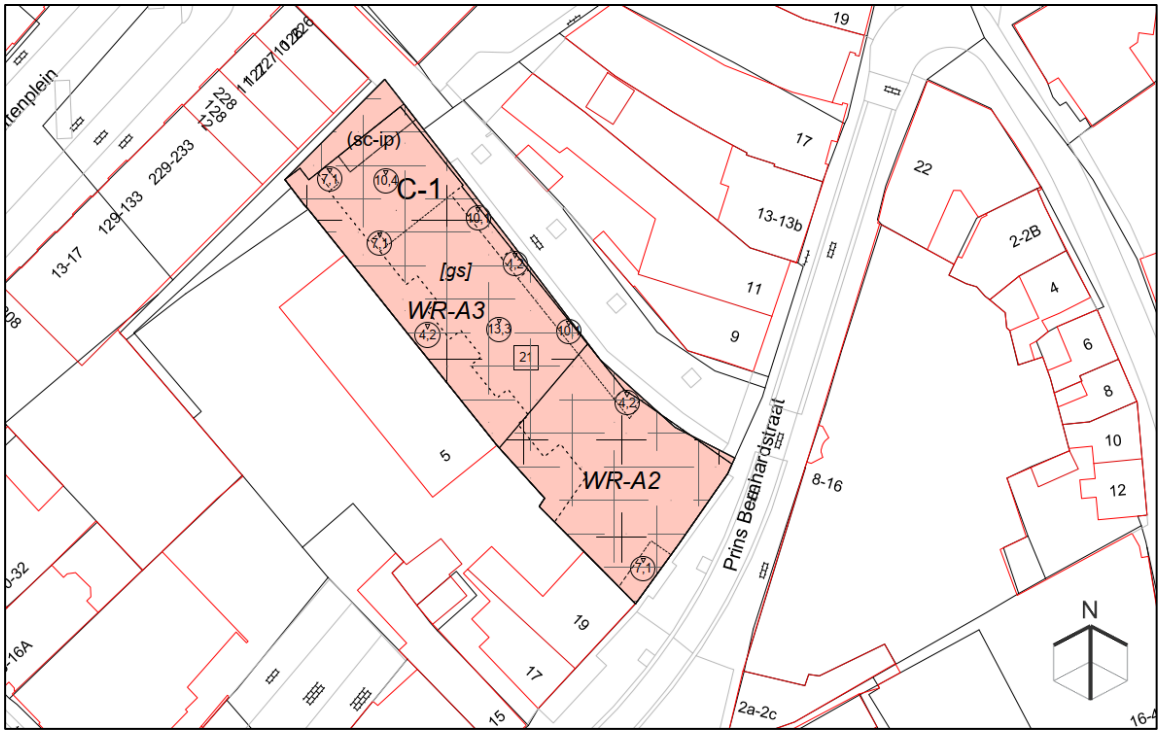
Afb. 2 Bouwkundig ontwerp, noordgevel

2 Plantoetsing

2.1 Situatie

Als basis van het digitaal studiemodel is een onderlegger toegepast welke informatie verschaft over kadastrale begrenzing alsook de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) weergeeft. Onderstaand is een situatie afgebeeld i.c.m. met de verbeelding uit het bestemmingsplan (zie afb. 3). De ontwikkeling heeft betrekking op het kadastrale perceel bekend als; *gemeente Asten (01), Sectie G, nummers 2066, 4862, 4864 en 4865*.

Het digitaal studiemodel is gelokaliseerd op:
Netherlands, Asten (NL), breedtegraad 51.404707N, lengtegraad 5.746011E.



Afb. 3 Verbeelding met BGT

2.2 Uitgangspunten

Beoogd wordt om op onderhavige locatie een nieuw appartementencomplex op te richten. Daarbij zal er, ten opzichte van de bestaande situatie, sprake zijn van een hogere goot- en bouwhoogte. Voor

de bezonningsdiagrammen is er gebruik gemaakt van beelden, gesimuleerd op dagen verdeeld over de vier seizoenen, waarbij de volgende dagen maatgevend zijn[5]:

- 21 maart: de dag dat de zon op 'half' staat, namelijk precies tussen de stand van 22 december en 21 juni in (zomertijd);
- 21 juni: de dag dat de zon het hoogst staat;
- 23 september: de dag dat de zon op 'half' staat, namelijk precies tussen de stand van 21 juni en 22 december in (wintertijd);
- 22 december: de dag dat de zon het laagst staat.

Aanvullend wordt nog gekeken naar de gevolgen voor de maand oktober (equivalent van februari). Zodat ook in kaart wordt gebracht wat het effect is in de te meten periode tijdens de maand(en) met de laagste zonnestand.

- 21 oktober: laatste dag van de te meten periode (19 februari t/m 21 oktober).

De volgende tijdstippen worden hierbij gehanteerd: 09.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur, 18.00 uur. Op 22 december is 18.00 uur niet relevant, omdat de zon dan al onder is. In juni is 20.00 uur ook relevant.[6]

Het onderzoek vangt aan in februari (laagste stand van de zon binnen de te meten richtlijnen van de lichte TNO-norm) en eindigt in oktober (equivalent van februari), zoals ook is opgenomen in de standaardoverweging van de Raad van State[7]. De tijdstippen geven een momentopname weer en zijn gekozen op basis van een gelijkmatige verdeling over een periode met daglicht. Met dien verstande dat in de ochtend- en avonduren de grootste schaduwval optreedt door een lage stand van de zon.
In het geval van doorzonwoningen en/of hoekwoningen wordt het aantal uren zonlichtinval op de voorgevel, achtergevel en zijgevel opgeteld.

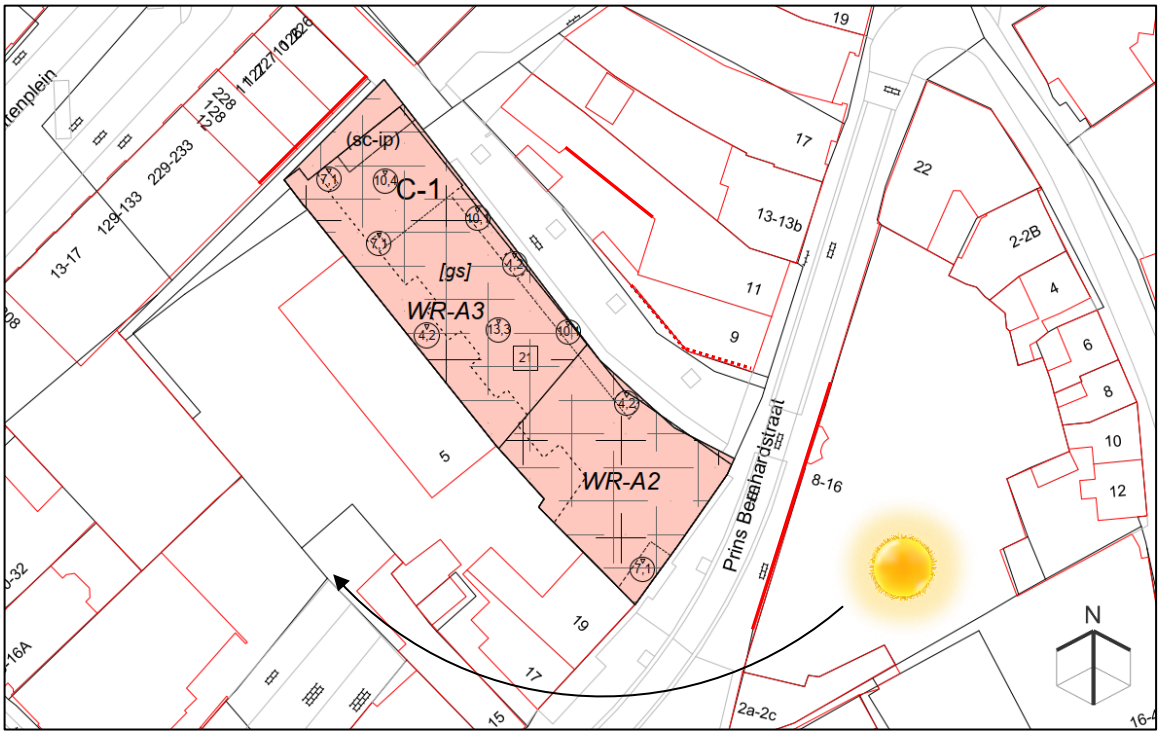
De toegepaste lichte TNO-norm heeft geen betrekking op gevels die géén zonlicht kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers nooit direct zonlicht.

---

[5] https://iplo.nl/thema/licht/bezonning/
[6] https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/bezonning/
[7] Standaardoverweging Raad van State: Onder verwijzing naar de uitspraak van 4 maart 2009, zaak nr. 200801092/1, overweegt de Afdeling dat voor de bezonning van woningen geen wettelijke normen bestaan. Dat neemt echter niet weg dat in het kader van een bestemmingsplan een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Blijkens de bezonningsstudie heeft de raad de bezonningssituatie getoetst aan de lichte TNO-norm. Deze norm gaat uit van minimaal twee bezonningsuren per etmaal in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

Het onderzoek richt zich specifiek op de naastgelegen gevels die negatieve invloed kunnen ondervinden als gevolg van onderhavig initiatief (zie afb. 4 rode aanduiding). Overige omliggende bebouwing is daardoor buiten beschouwing gelaten of ligt op een dermate verre afstand van het plangebied dat verder onderzoek niet noodzakelijk is. Verder zal ook gekeken worden naar het aangrenzend openbaar gebied ten noorden van de planlocatie.

Wanneer uit de simulatiestudie blijkt dat bepaalde gevels een risico vormen om de norm niet te halen aangaande een aanvaardbare zonlichttoetreding, dan worden deze nader uitgewerkt tot op het niveau van midden vensterbank, binnenkant raam.



Afb. 4 Verbeelding met BGT en te onderzoeken gevels

2.3 Uitvoering

Voor omliggende objecten (Prins Bernhardstraat 9-11 en 8-16, Burgemeester Ruttenplein 10-230) wordt aan de hand van bovenaanzichten in de maanden maart, juni, september en december (geen onderdeel van toets lichte TNO-norm) gesimuleerd of deze, en in welke mate ze, effect ondervinden van de beoogde ontwikkeling. Op basis van deze impressies wordt bepaald of er kritieke perioden ontstaan, welke aan de hand van een vogelperspectiefbeeld verder worden uitgelicht. Hierop wordt inzichtelijk gemaakt waar, al dan niet, risico's worden gevormd als gevolg van de beoogde ontwikkeling.
Voor de commerciële ruimte aan Prins Bernhardstraat 9-11 is grotendeels sprake van een blinde gevel (zie afb. 4 rode stippellijn). Het transparante geveldeel maakt onderdeel uit van een winkelfunctie en valt derhalve buiten de te onderzoeken objecten.

Aanvullend wordt bij dit object ook gekeken naar de invloed van het nieuwbouwinitiatief op bezonning van de achtertuin. De buitenruimte wordt beoordeeld op het behoud van een goed woon- en leefklimaat o.b.v. 2 aanwezige bezonningsuren per etmaal op de maatgevende data, welke in stedelijk gebied aanvaardbaar is.

3 Bezonningsdiagram

3.1 21 maart (zon staat op ‘half’) UTC +1

Zie bijlage 1.

3.2 21 juni (zon staat op het hoogst) UTC +2

Zie bijlage 1.

3.3 23 september (zon staat op ‘half’) UTC +2

Zie bijlage 1.

3.4 21 oktober (laatste dag van de te meten periode) UTC +2

Zie bijlage 1.

3.5 22 december (geen onderdeel van toets lichte TNO-norm) UTC +1

Zie bijlage 1.

3.6 Vogelvluchtperspectieven

Zie bijlage 2.

De vogelvluchtperspectieven zijn enkel opgericht om extra duiding te geven aan de beoogde situatie in kritieke perioden. De bovenaanzichten, genomen over verschillende maanden en tijdstippen, geven onvoldoende informatie omtrent de verwachte zonlichttoetreding. Derhalve wordt de situatie op de specifieke objecten gelegen aan Prins Bernhardstraat 9-11, Prins Bernhardstraat 8-16 en Burgemeester Ruttenplein 10-230 extra verduidelijkt middels vogelvluchtperspectieven.

4 Conclusie

Aan de hand van de bezonningsdiagrammen (bijlage 1) kan vastgesteld worden dat nader onderzoek noodzakelijk is voor de omliggende objecten aan Prins Bernhardstraat 9-11, Prins Bernhardstraat 8-16 en Burgemeester Ruttenplein 10-230. De bovenaanzichten laten zien dat voor de Prins Bernhardstraat 9-11 rechtstreeks wordt voldaan in juni en september. Voor dit object geldt tevens dat de achtertuin op de maatgevende data beschikt over minimaal 2 zonuren en dat de buitenruimte daarmee rechtstreeks voldoet aan een goed woon- en leefklimaat. De gevels van Prins Bernhardstraat 8-16 voldoet enkel rechtstreeks in juni. Burgemeester Ruttenplein 10-230 voldoet in geen enkele periode rechtstreeks.
Uit het nader onderzoek, middels bezonningsdiagrammen in vogelvluchtperspectief (bijlage 2), blijkt dat deze adressen op alle te toetsen data van de lichte TNO-norm alsnog voldoen. Bovendien voldoen ze ook voor maand oktober (equivalent februari).
Impressies van het bovenaanzicht en vogelperspectieven geven aan dat er sprake is van een toename in schaduwval rondom het nieuw te bouwen appartementencomplex met commerciële functie. De gevels, welke onderhevig zijn aan een toename van schaduwval, beschikken over een verminderd aantal bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Ondanks de afname blijven de gebieden beschikken over minimaal 2 zonuren per dag, wat leidt tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
Het ontstaan van meer schaduw biedt ook voordelen voor de toekomstige functie van de Remery passage. De steeg vormt een aantrekkelijke verbinding voor het winkelend publiek. Door aanwezigheid van schaduw kan, met name ook in de zomermaanden, op een ontspannen wijze de functie van de etalage worden benut. Dit geldt ook voor het gebruik van eventuele speeltoestellen en -elementen, welke onderdeel zullen uitmaken van het straatmeubilair. De schaduwwerking leidt hierdoor niet tot verlies van exploitatiemogelijkheden.

Het grootste visueel waarneembare effect met betrekking tot beschaduwing treedt op bij laagstaande zon. Deze situatie doet zich voor tijdens de, volgens de lichte TNO-norm buiten beschouwing te laten, wintermaanden november, december en januari. Daarnaast zal tijdens zonsopkomst en zonsondergang in de overige maanden kortstondig sprake zijn van een toename in schaduwval. Echter vindt dit plaats op tijdstippen welke niet onder de rekenwaarde vallen van de lichte TNO-norm.

Voor wat betreft het gebruik van de onderzochte objecten/gronden in de directe omgeving van onderhavig initiatief, kan vastgesteld worden dat deze voldoen aan de geldende norm. Er is geen sprake van een nadelig effect wat leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het minimale aantal bezonningsuren is middels dit onderzoek gewaarborgd. Verder onderzoek aangaande deze objecten naar zonlichttoetreding op het midden van de vensterbank, aan de binnenzijde van het raam, is hierdoor niet noodzakelijk.

Bijlagen

Bijlage 1 - Toekomstige situatie bezonningsdiagram Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten
Bijlage 2 - Vogelvluchtperspectieven bezonningsdiagram Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten

BIJLAGE 1

Toekomstige situatie bezonningsdiagram Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten

Bezonningsdiagram

21 maart

09.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

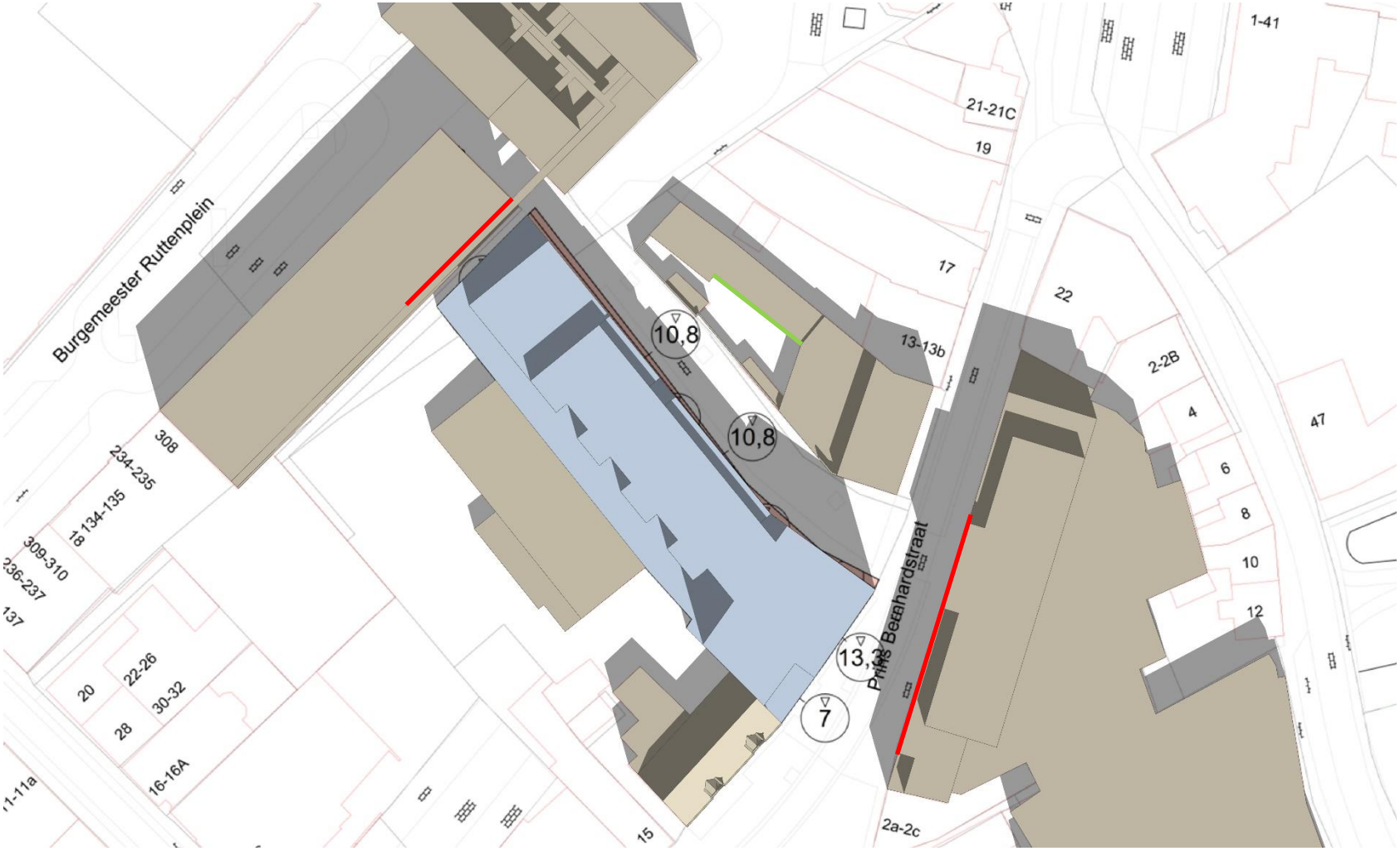


Bezonningsdiagram

21 maart

12.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 maart

15.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 maart

18.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 maart

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht in achtertuin.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Bezonningsdiagram

21 juni

09.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 juni

12.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

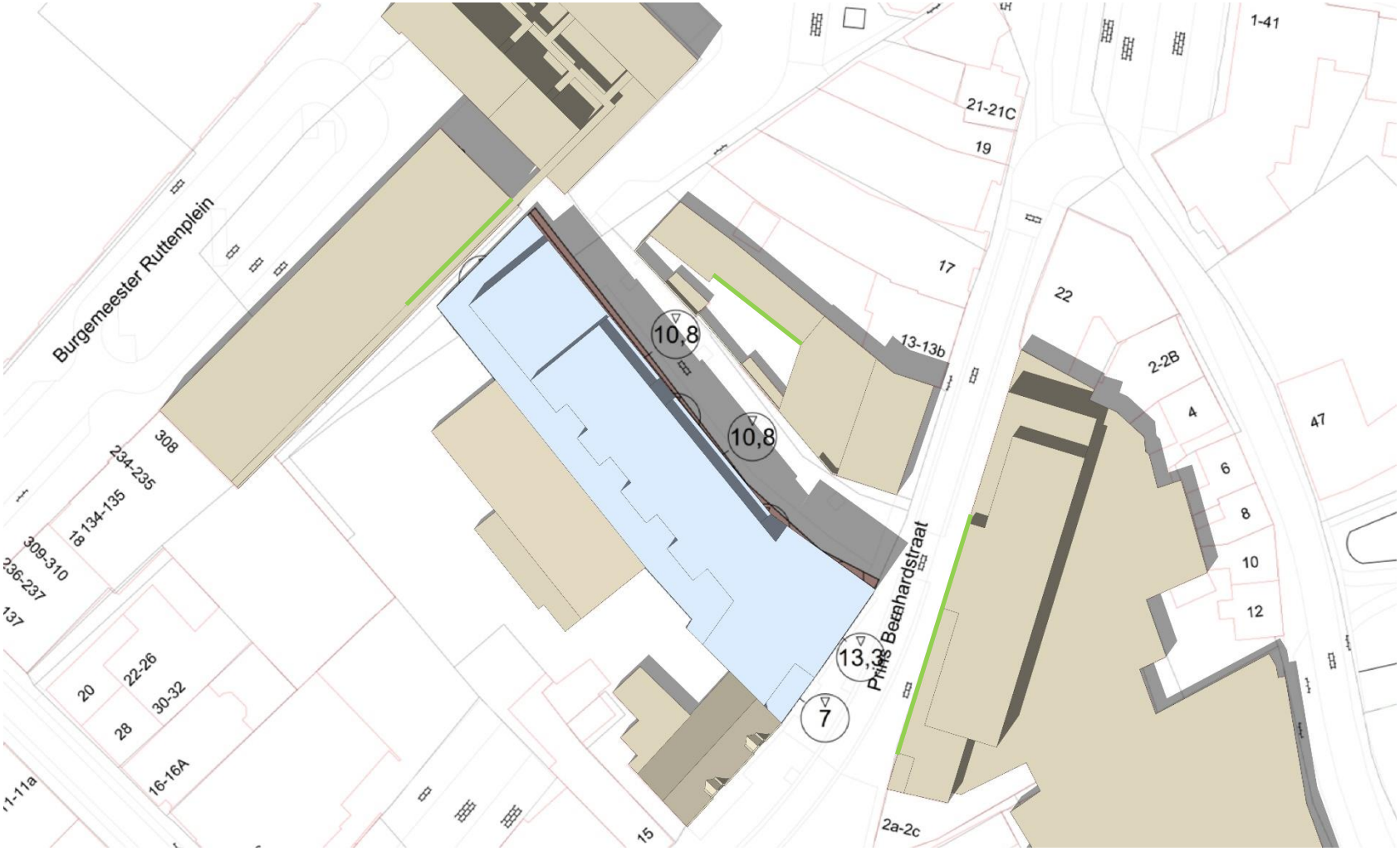


Bezonningsdiagram

21 juni

15.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 juni

18.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

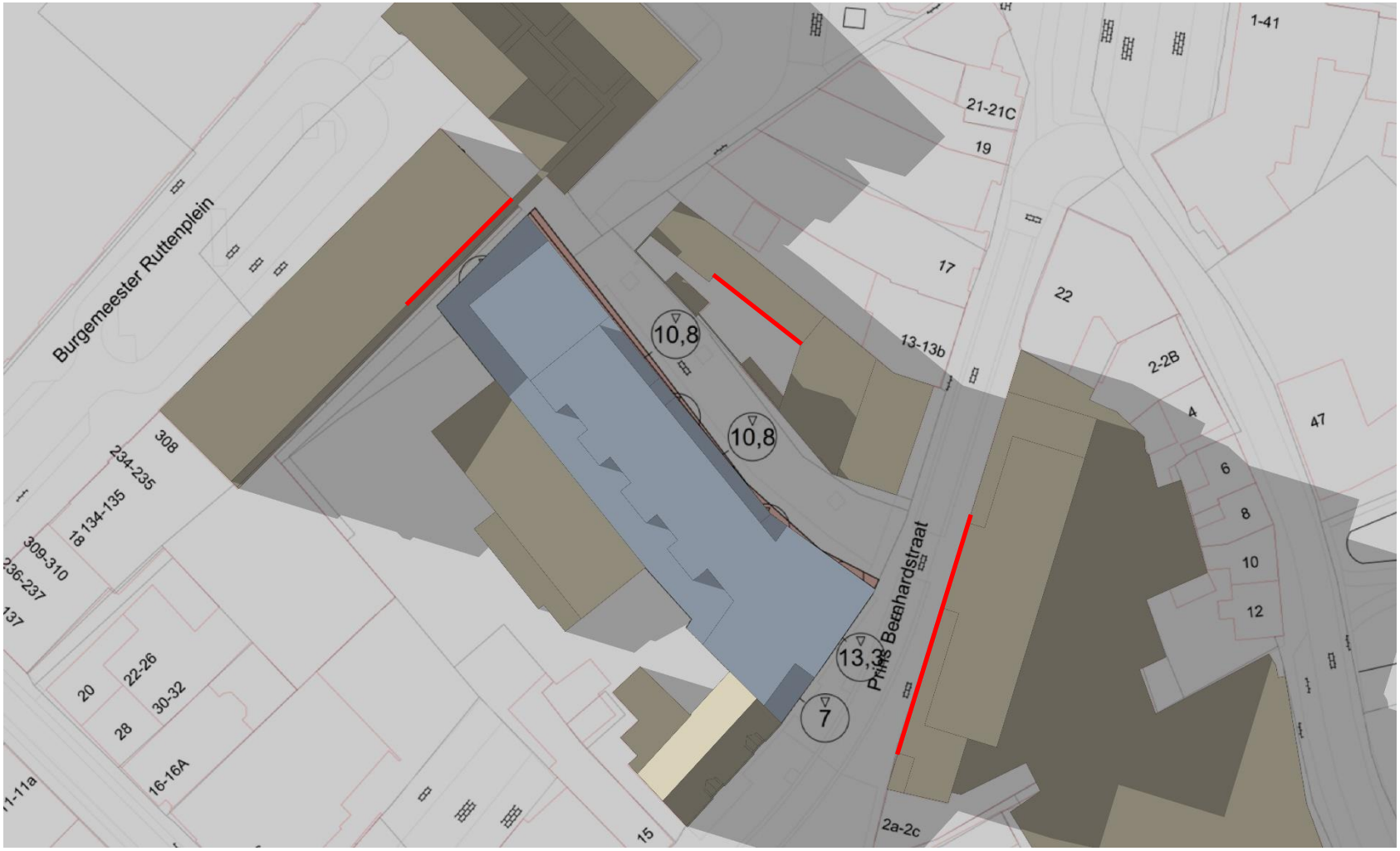


Bezonningsdiagram

21 juni

20.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 juni

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht in achtertuin.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.

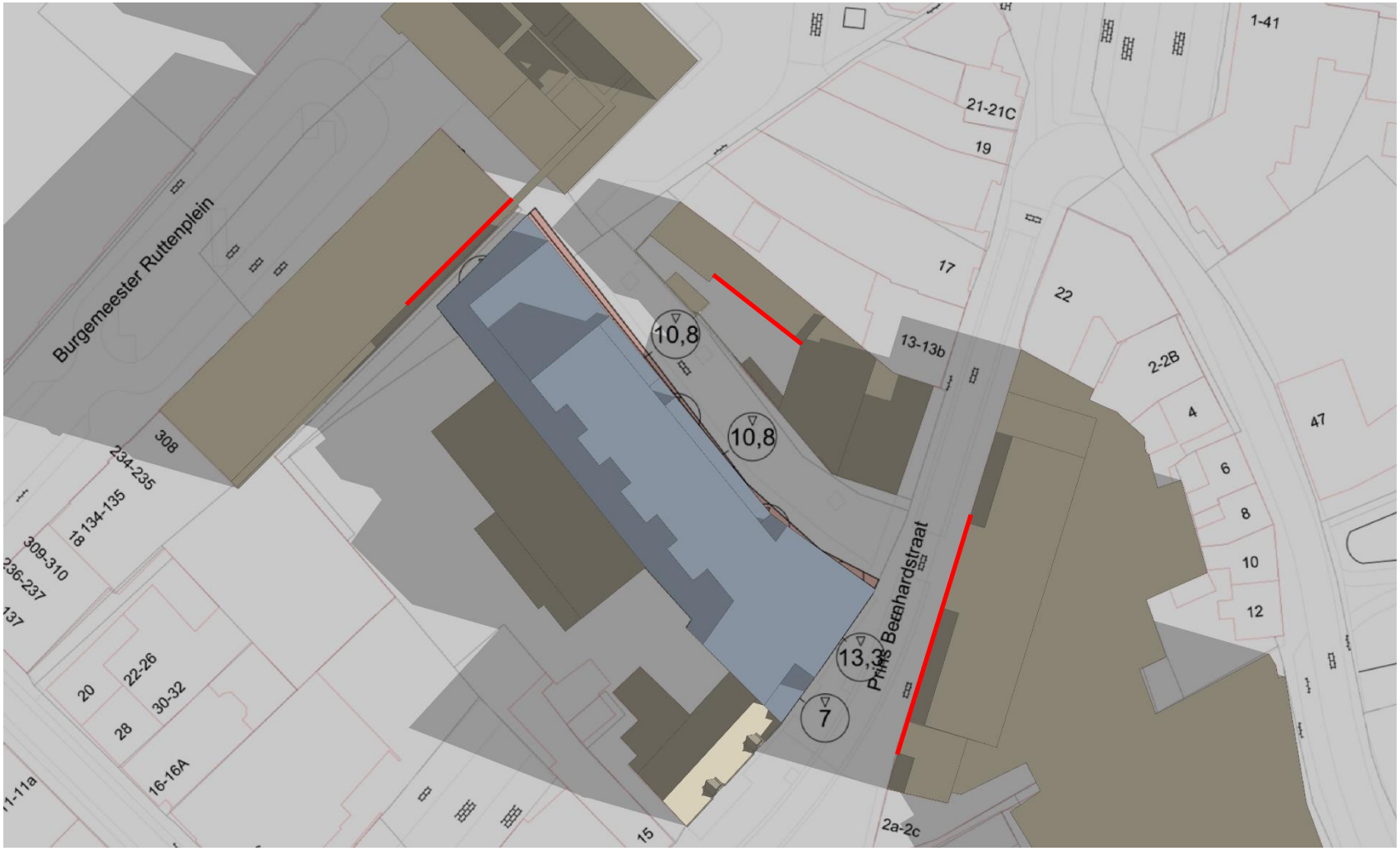
Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Bezonningsdiagram

23 september

09.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

23 september

12.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

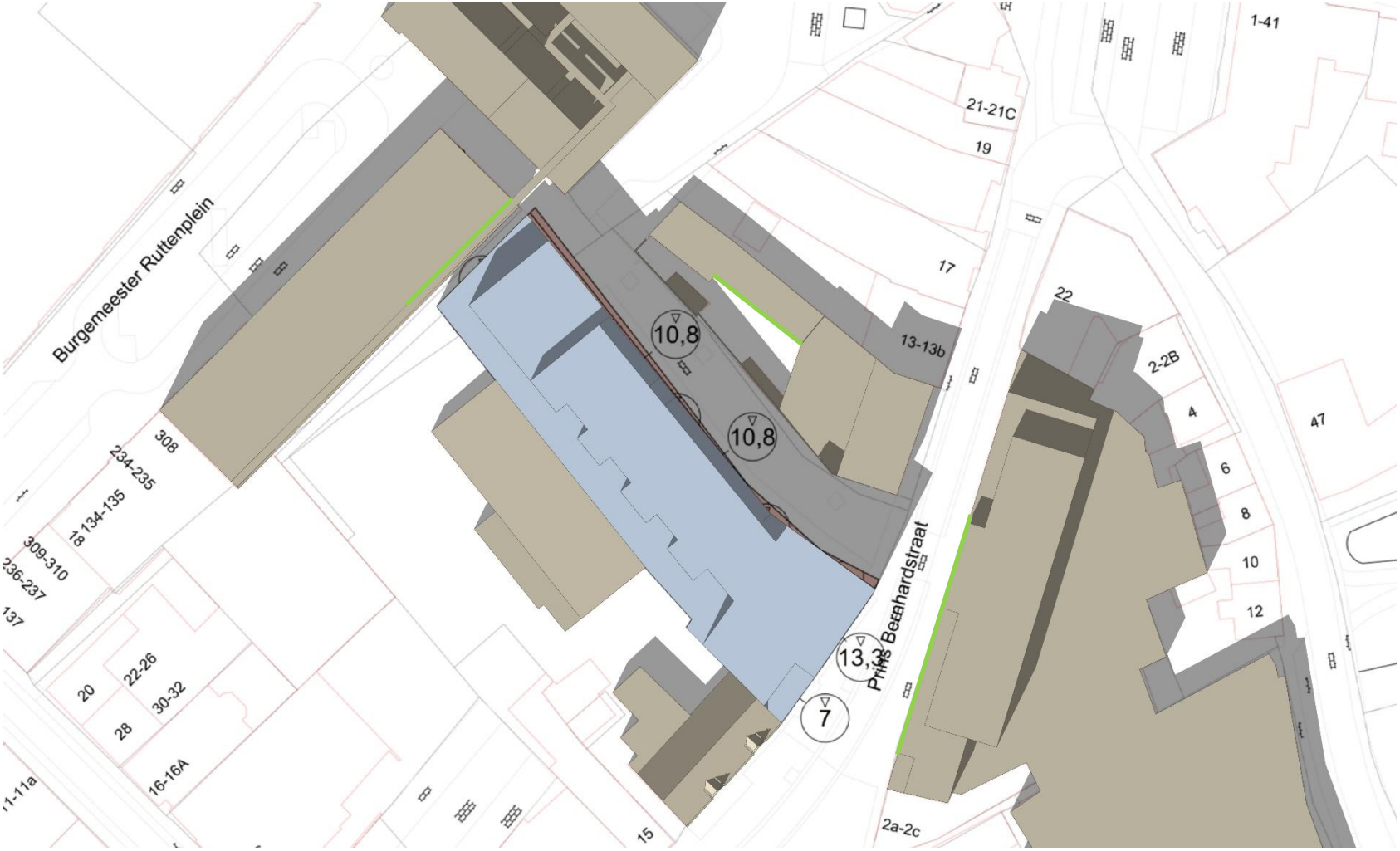


Bezonningsdiagram

23 september

15.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

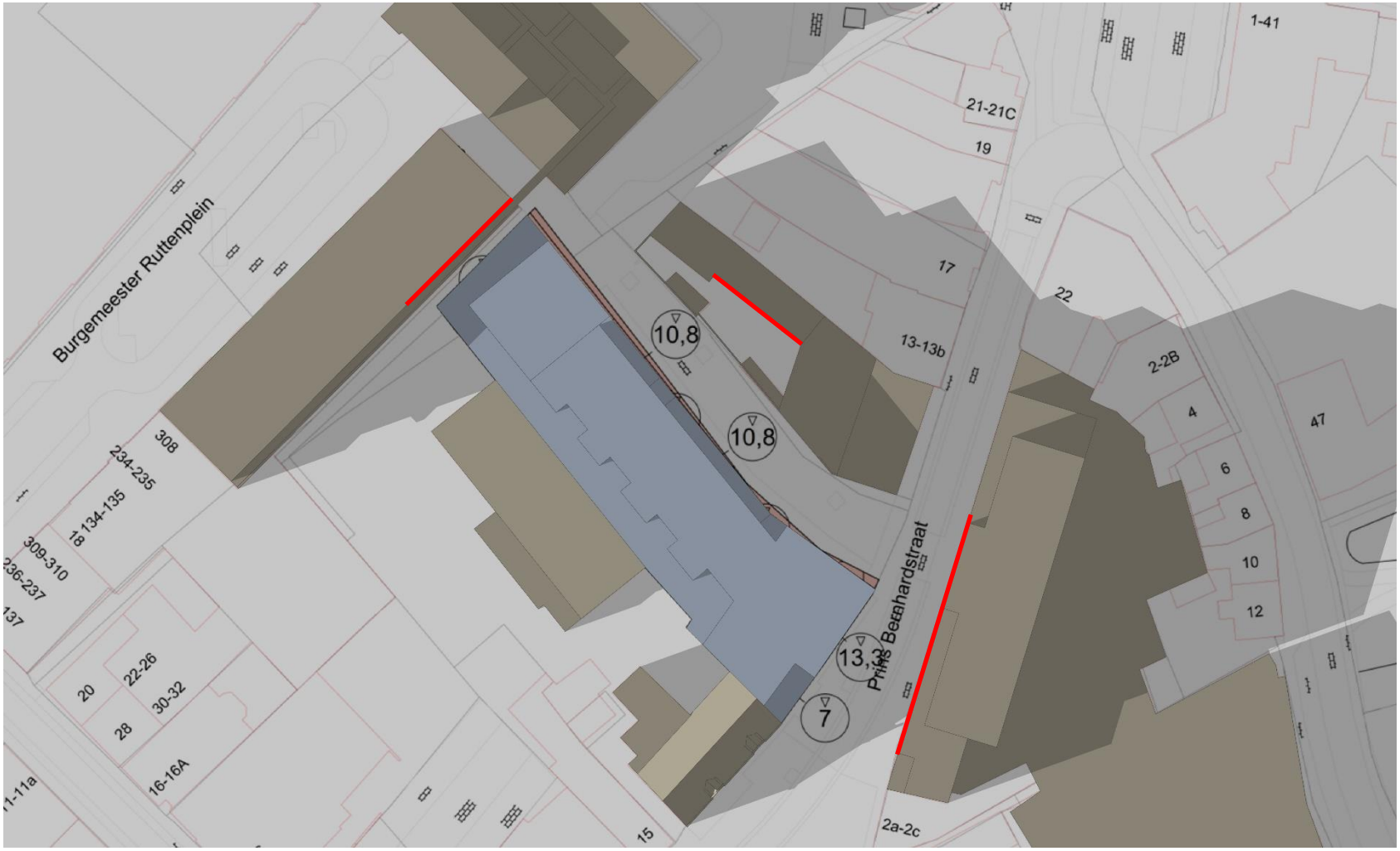


Bezonningsdiagram

23 september

18.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

23 september

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht in achtertuin.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Bezonningsdiagram

21 oktober

09.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 oktober

12.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

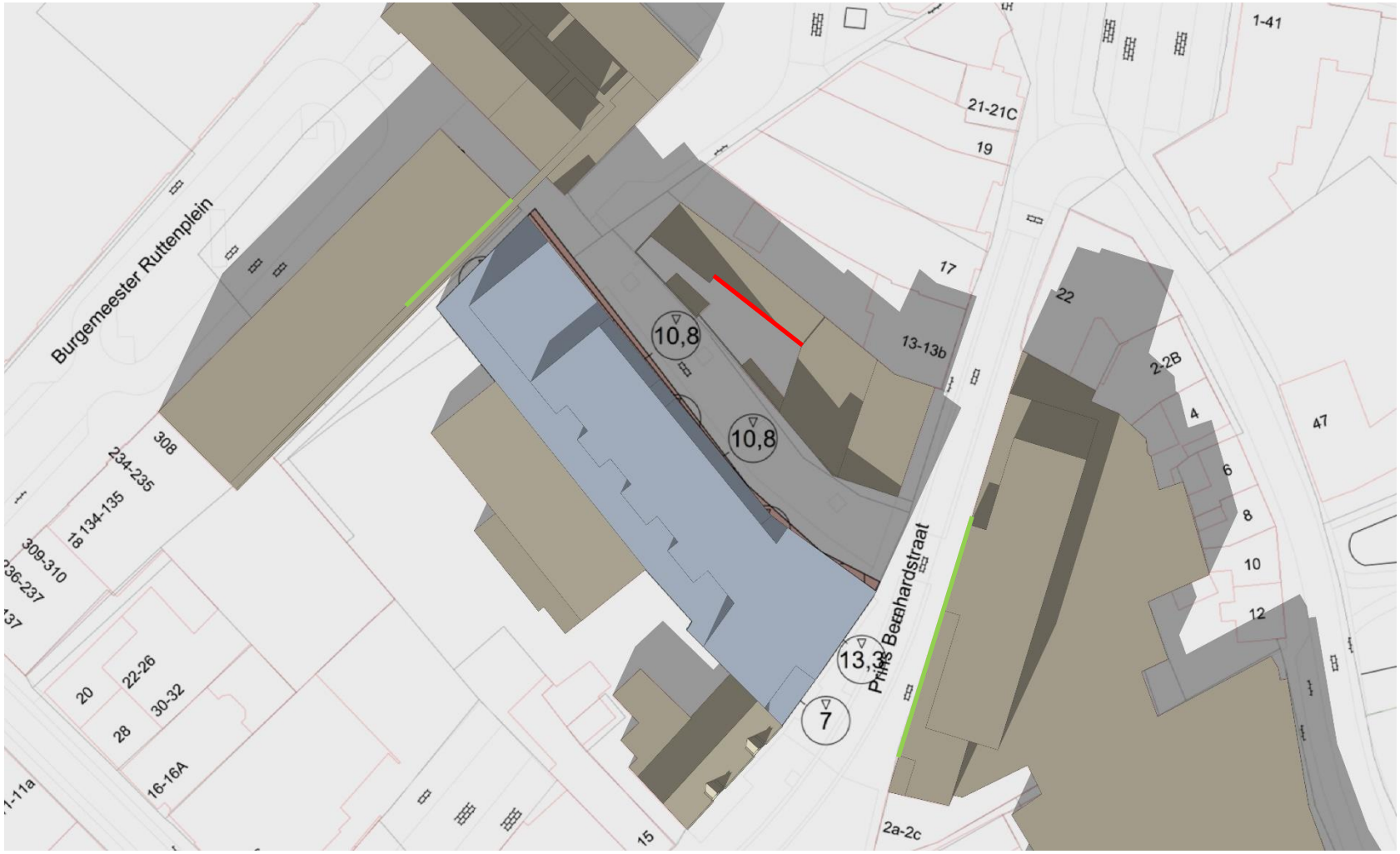


Bezonningsdiagram

21 oktober

15.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 oktober

18.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 oktober

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht in achtertuin.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Geen zekerheid minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram bovenaanzicht.
- Nader onderzoek noodzakelijk middels vogelvluchtperspectieven.

Bezonningsdiagram

22 december

09.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

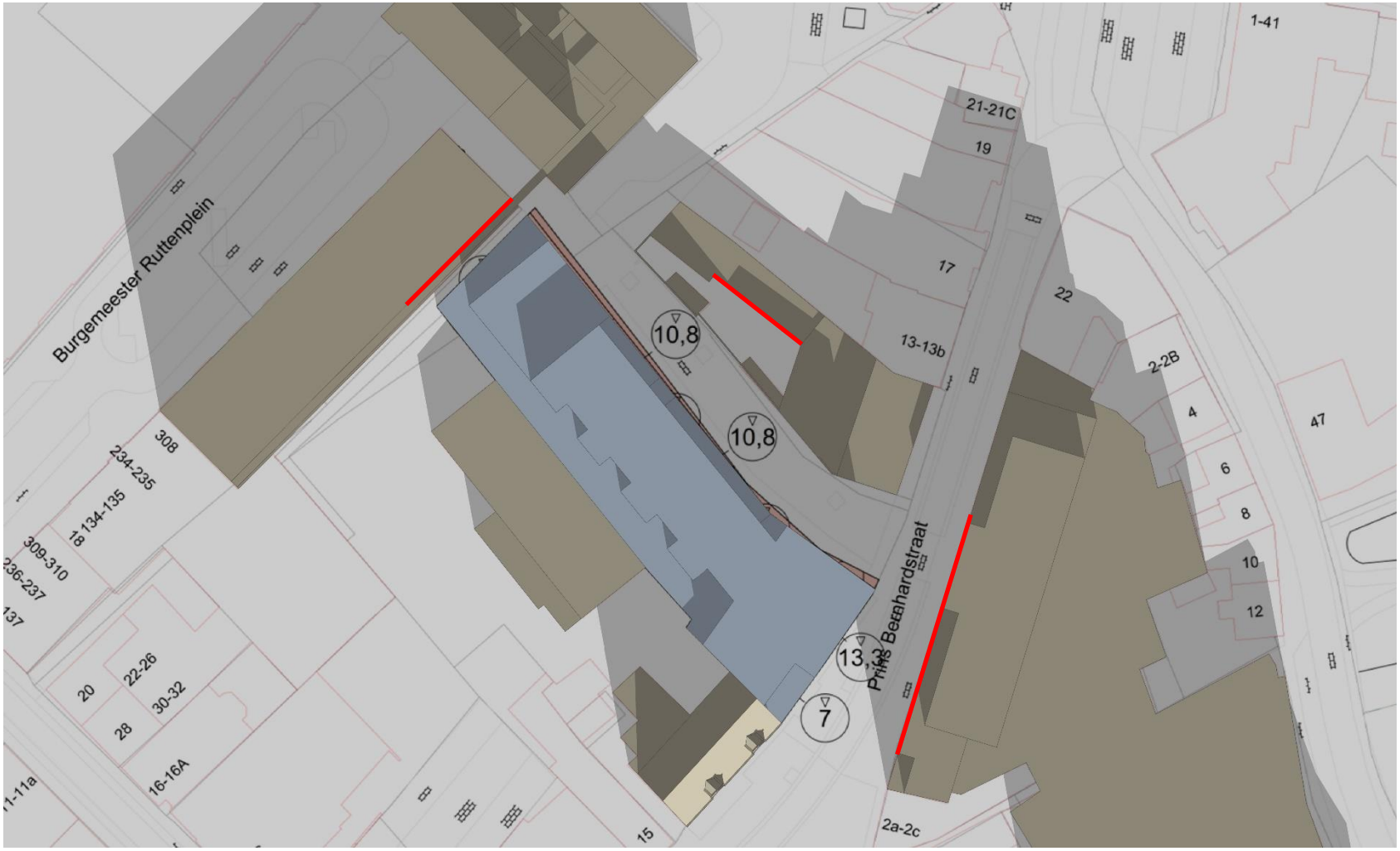


Bezonningsdiagram

22 december

12.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

22 december

15.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

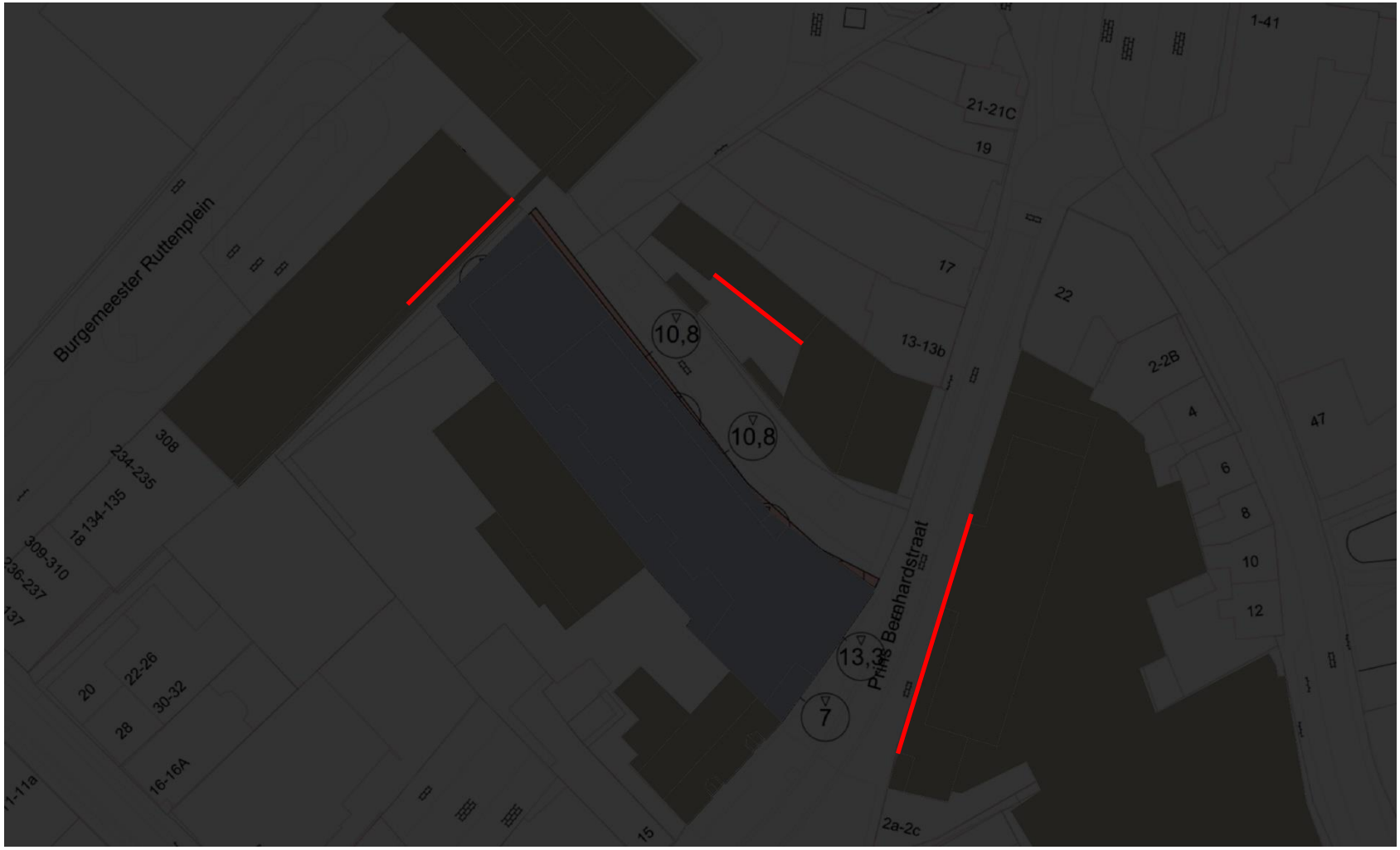


Bezonningsdiagram

22 december

18.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11. Geen zonlicht in achtertuin.
Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.
Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

22 december

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Geen onderdeel van toets lichte TNO-norm.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Geen onderdeel van toets lichte TNO-norm.

Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Geen onderdeel van toets lichte TNO-norm.

BIJLAGE 2

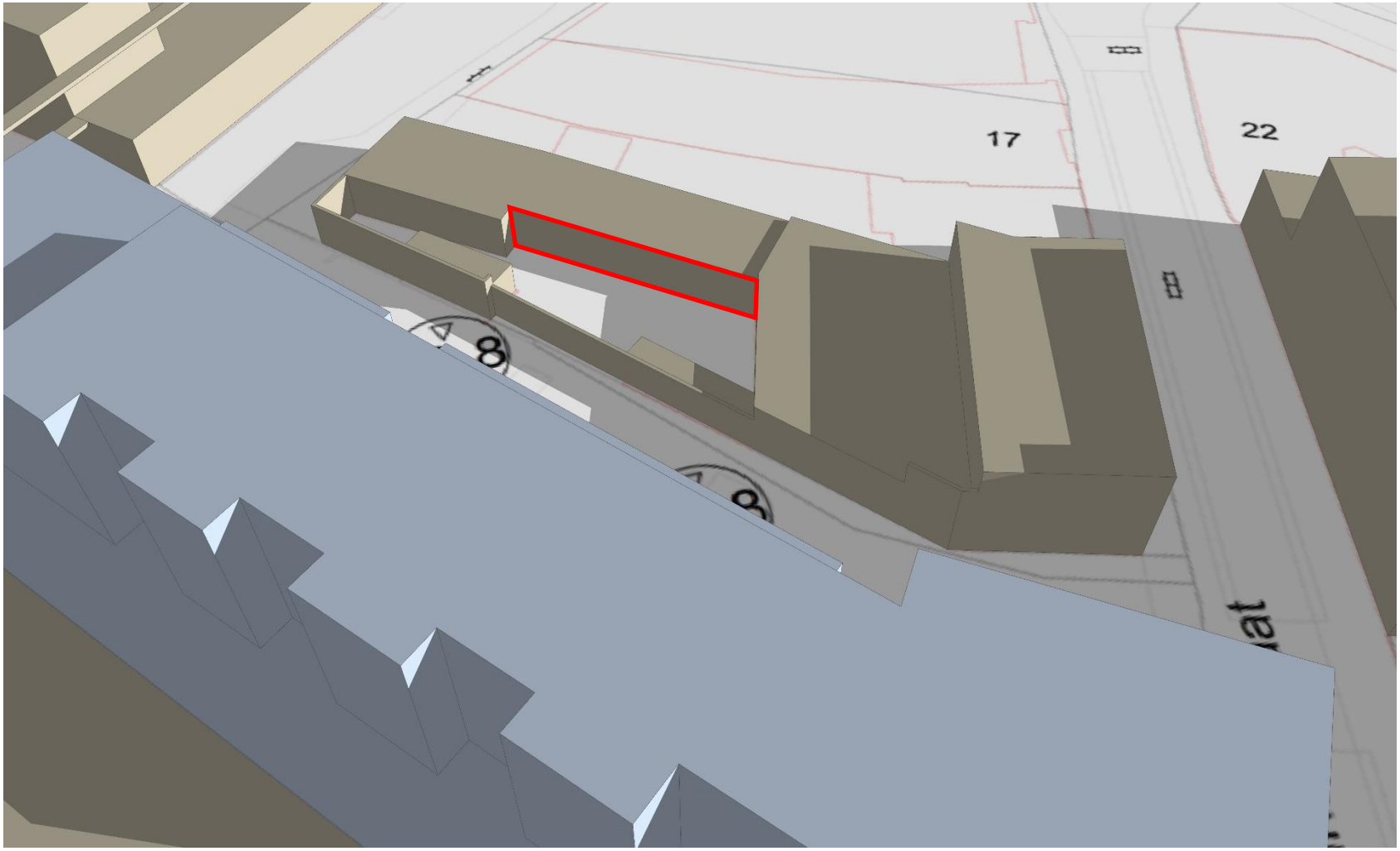
Vogelvluchtperspectieven bezonningsdiagram Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten

Bezonningsdiagram

21 maart

09.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

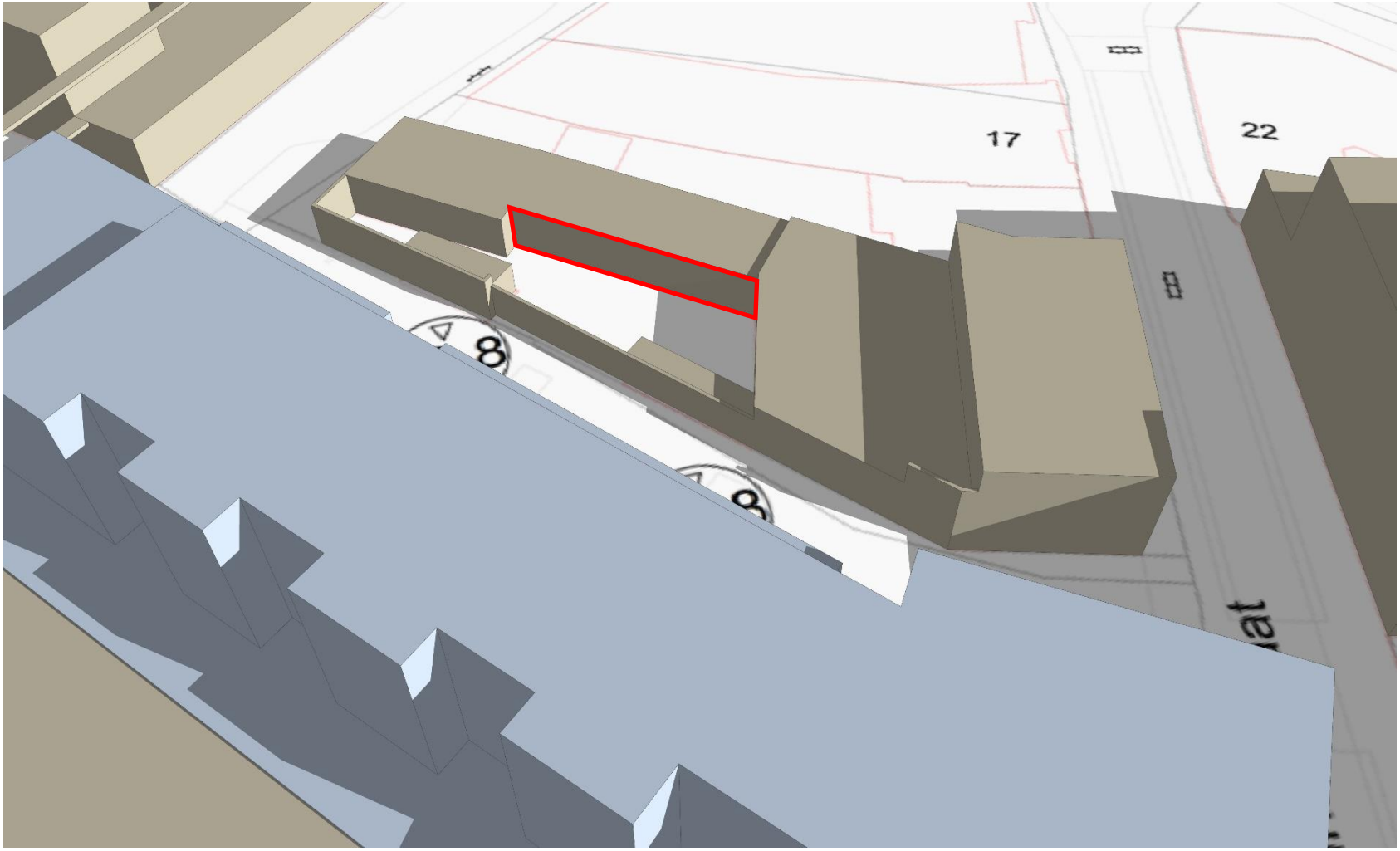


Bezonningsdiagram

21 maart

10.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

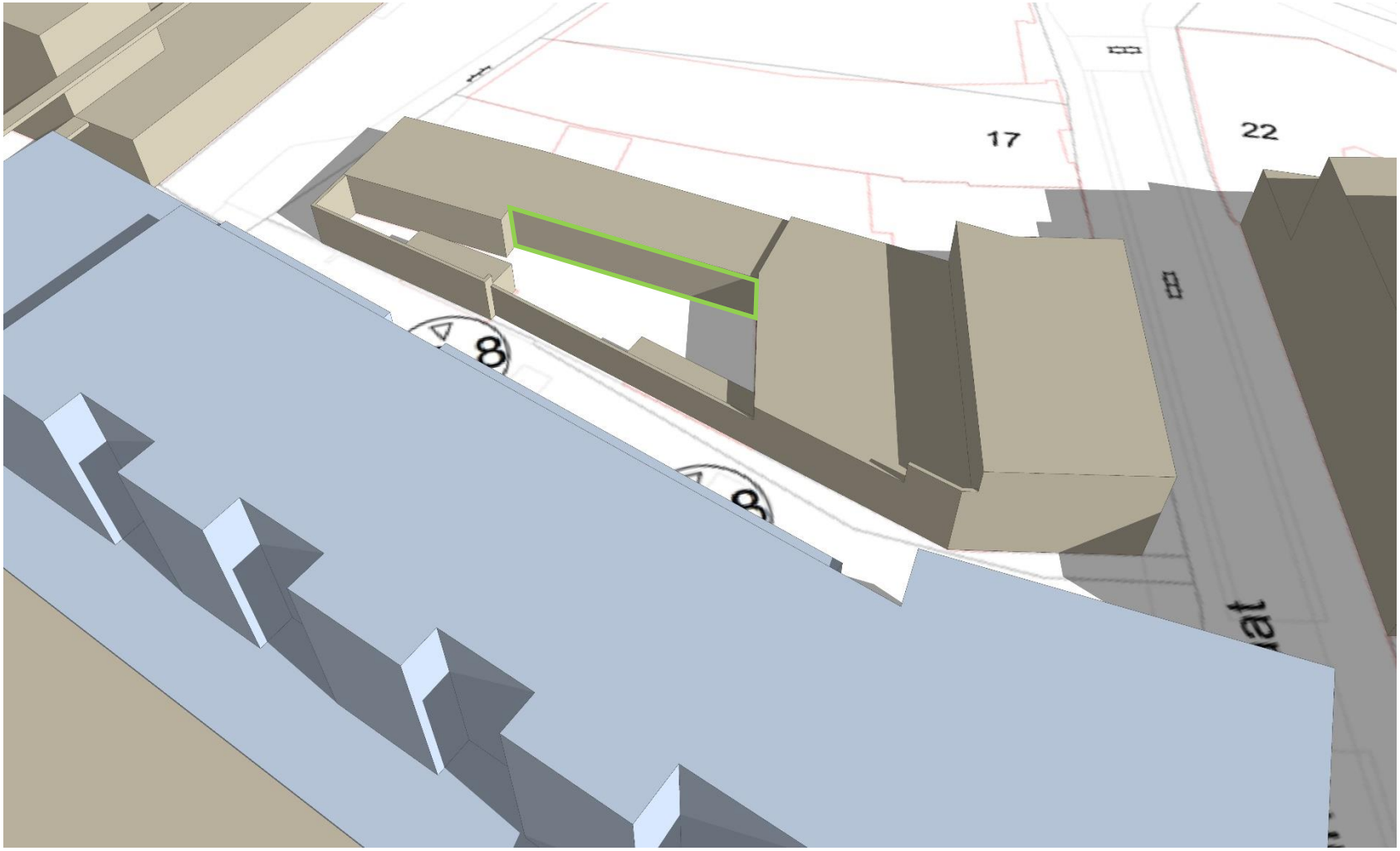


Bezonningsdiagram

21 maart

11.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

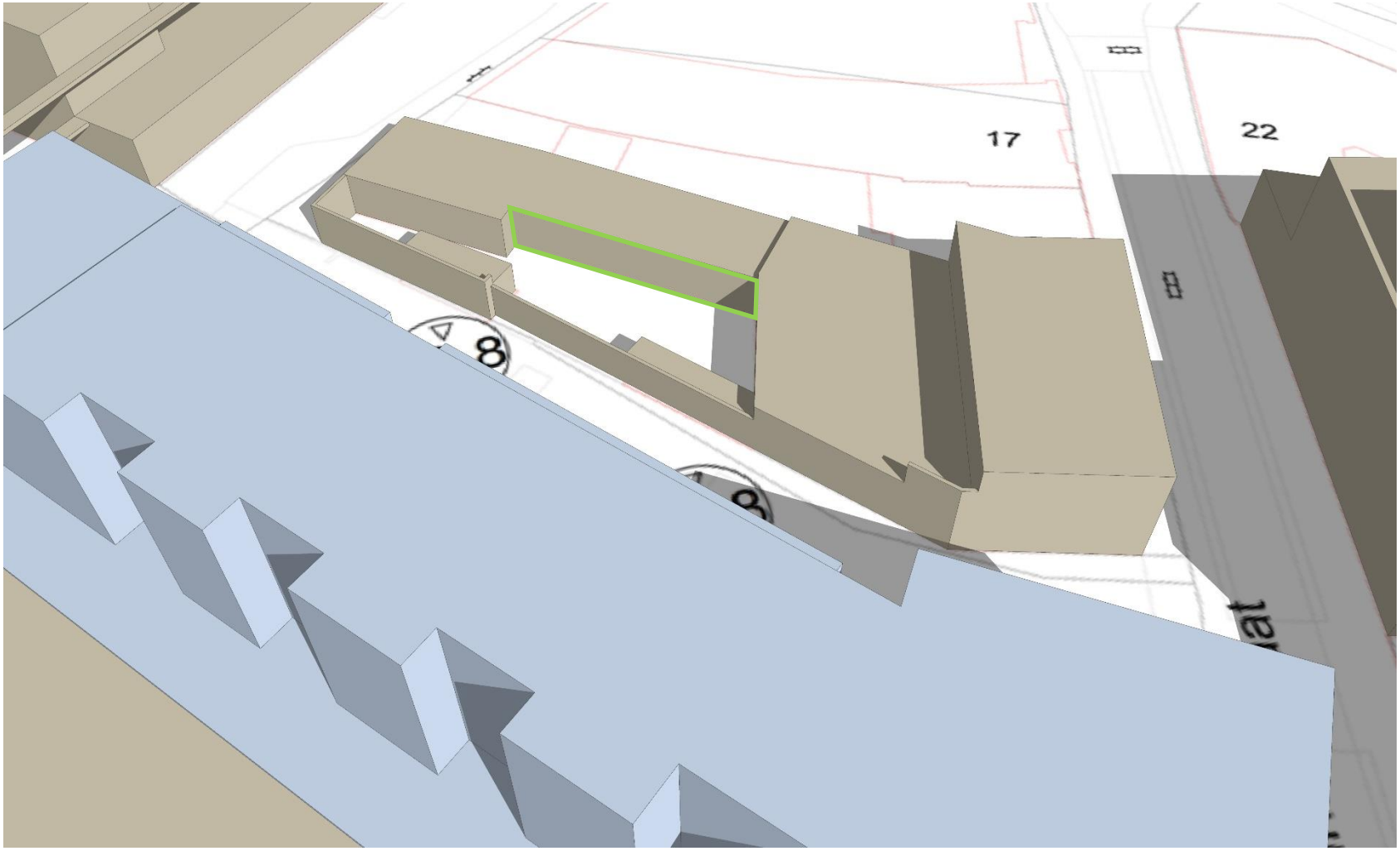


Bezonningsdiagram

21 maart

12.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

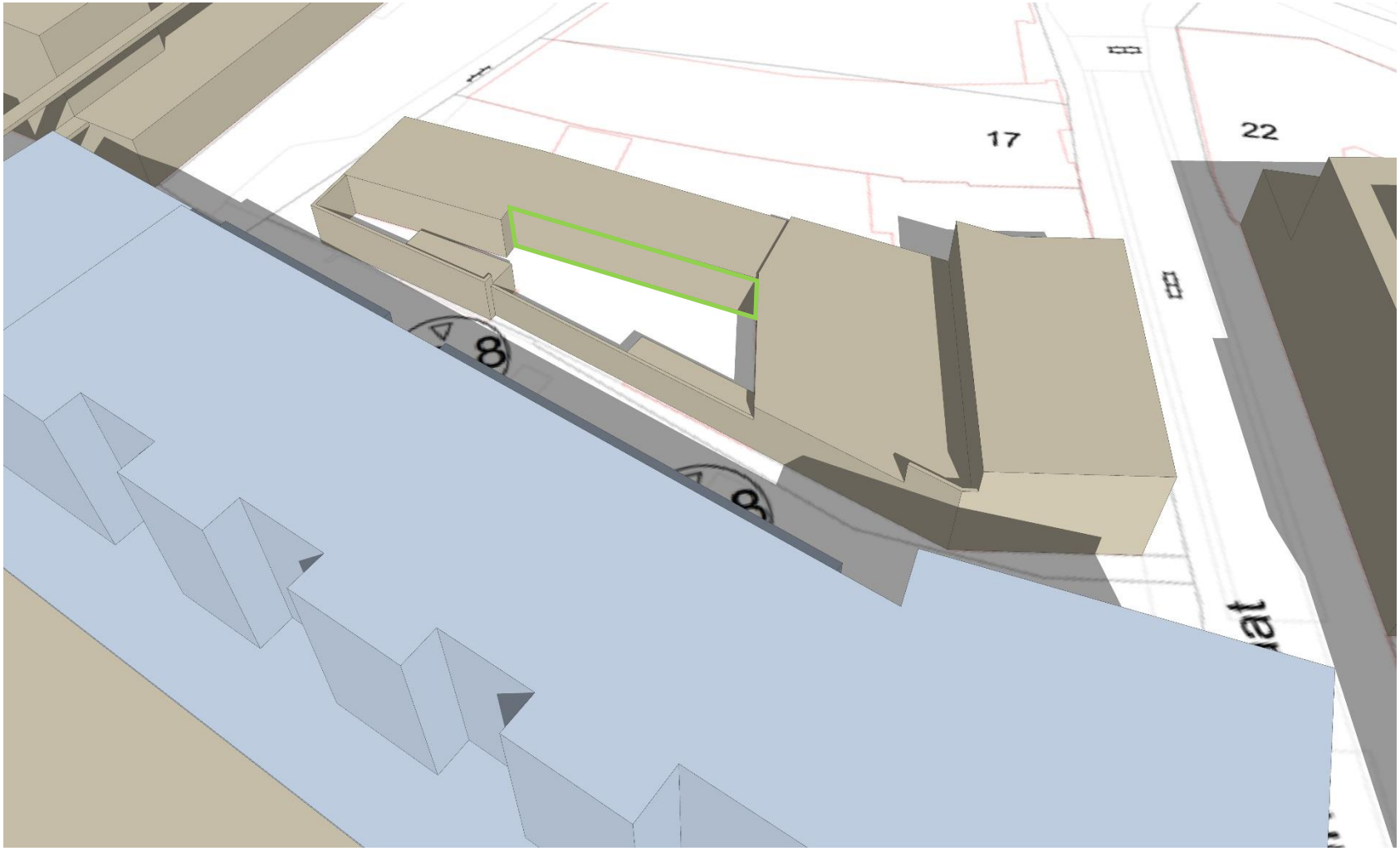


Bezonningsdiagram

21 maart

13.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

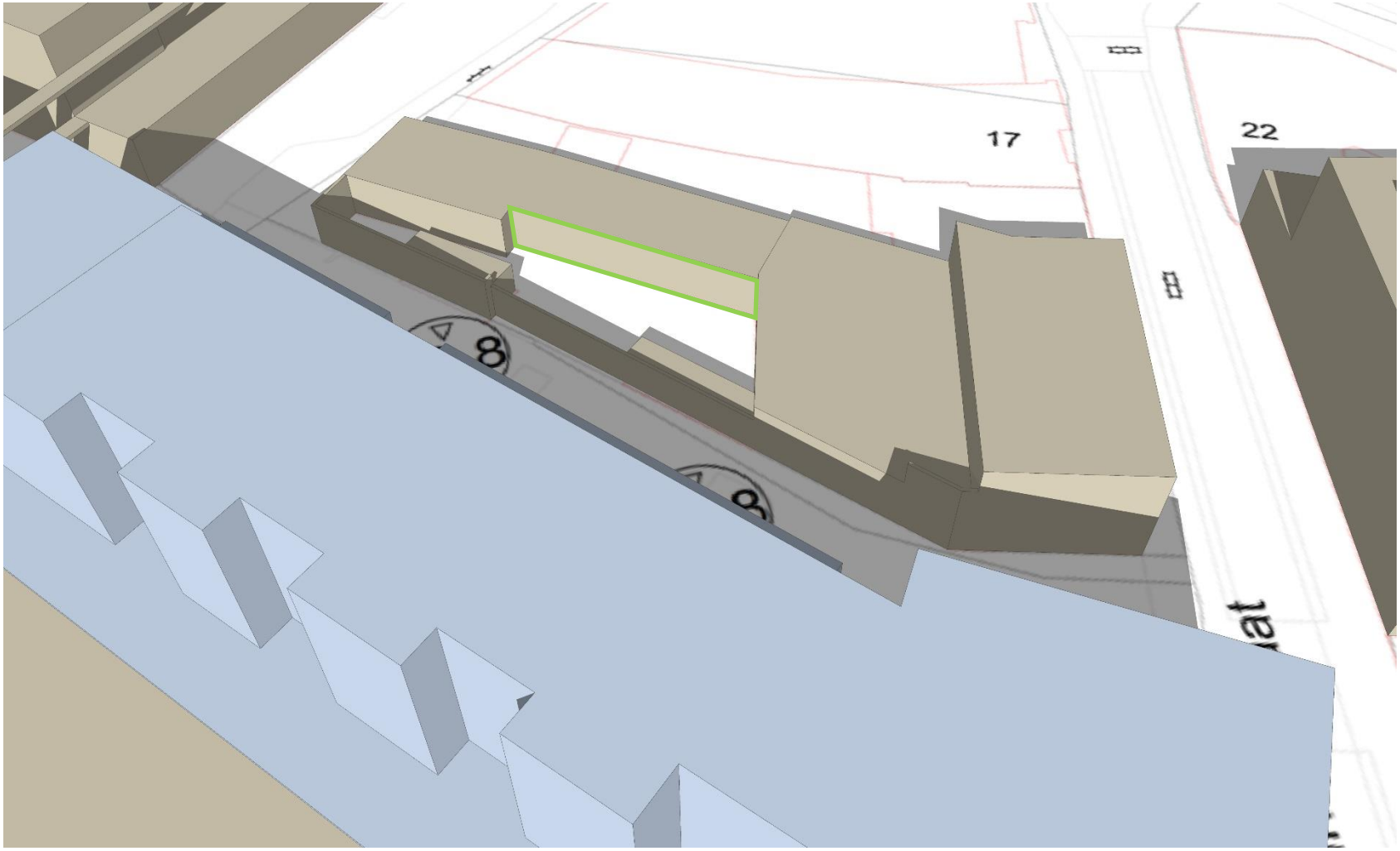


Bezonningsdiagram

21 maart

14.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

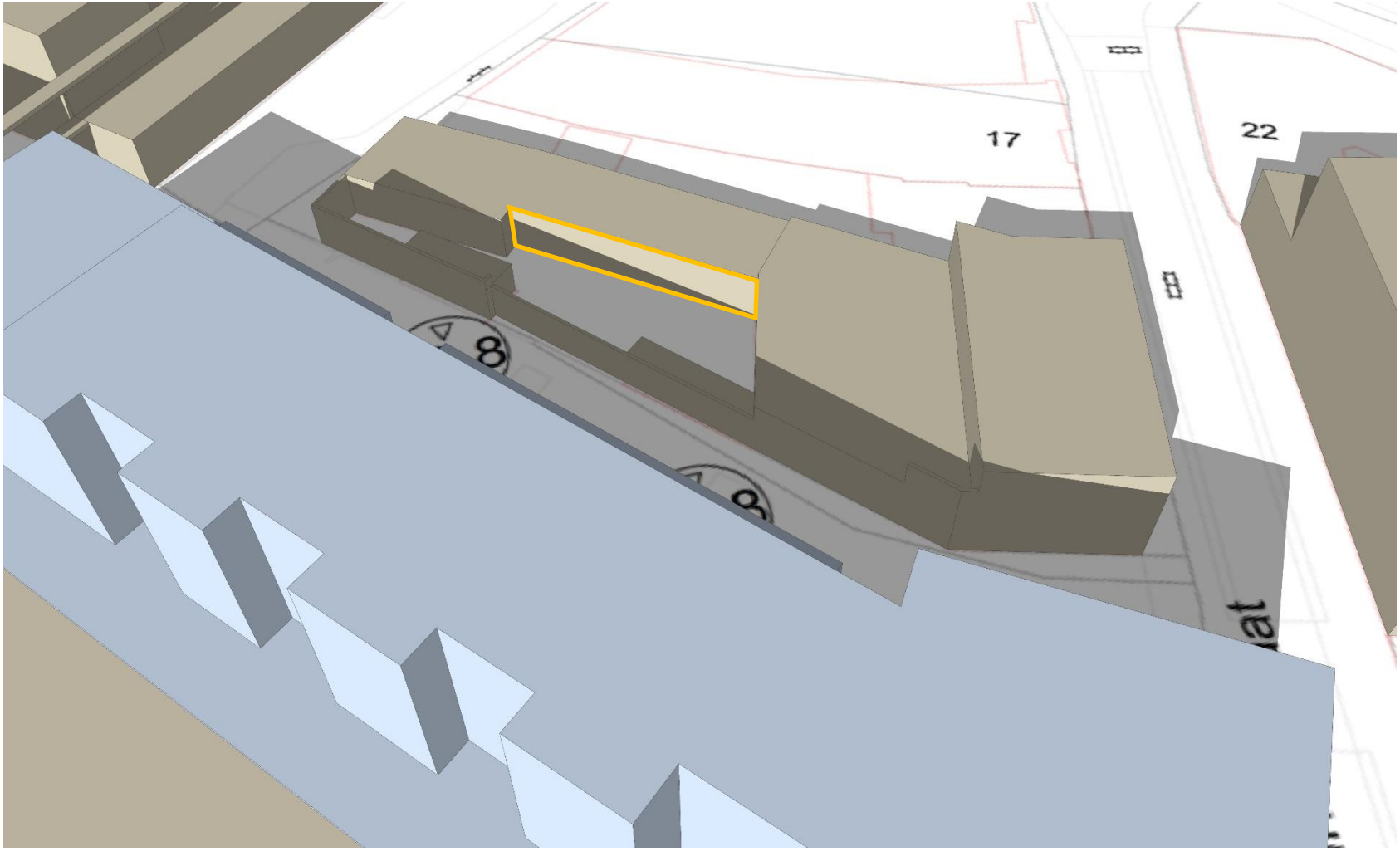


Bezonningsdiagram

21 maart

15.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

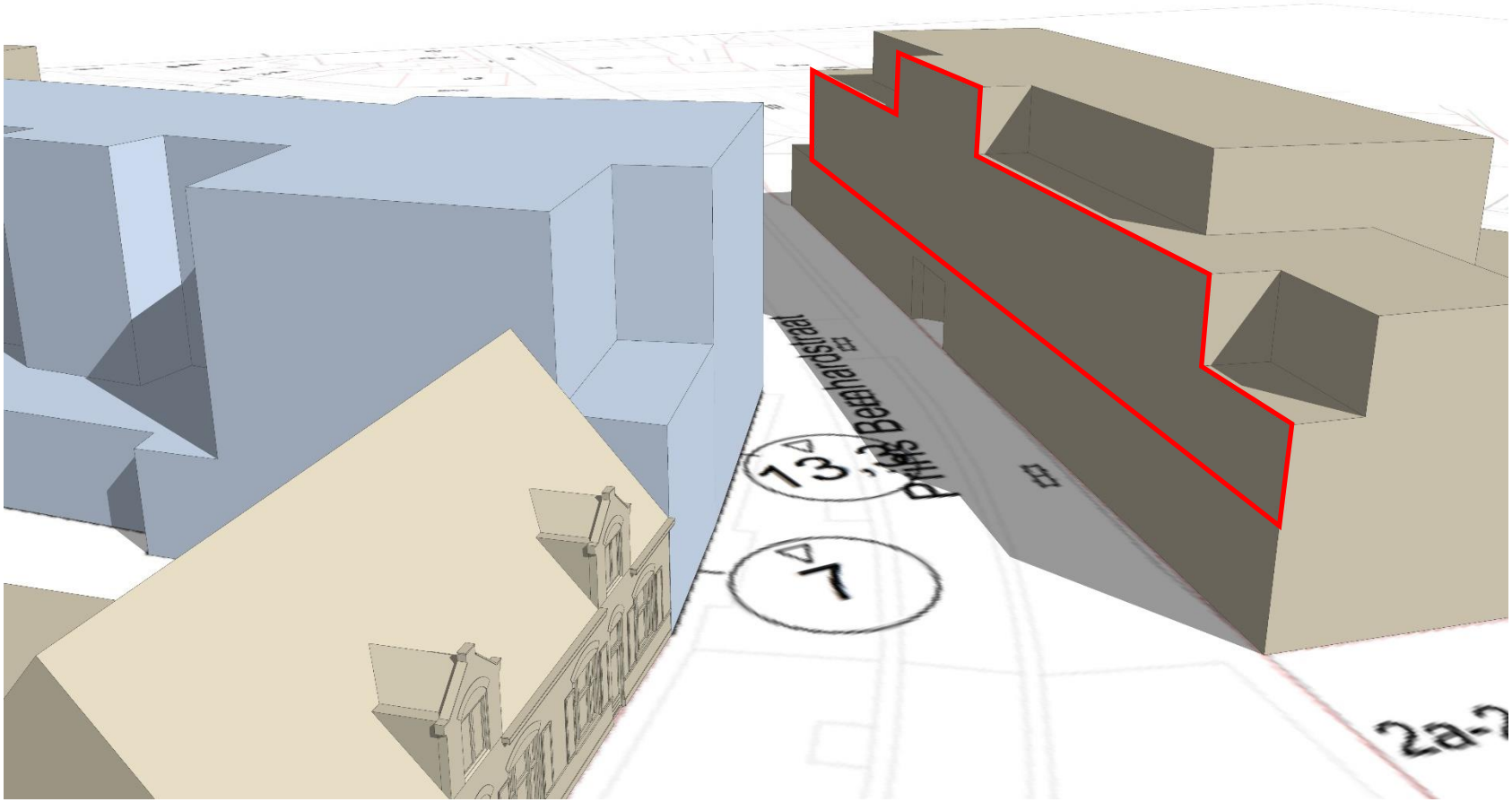


Bezonningsdiagram

21 maart

12.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

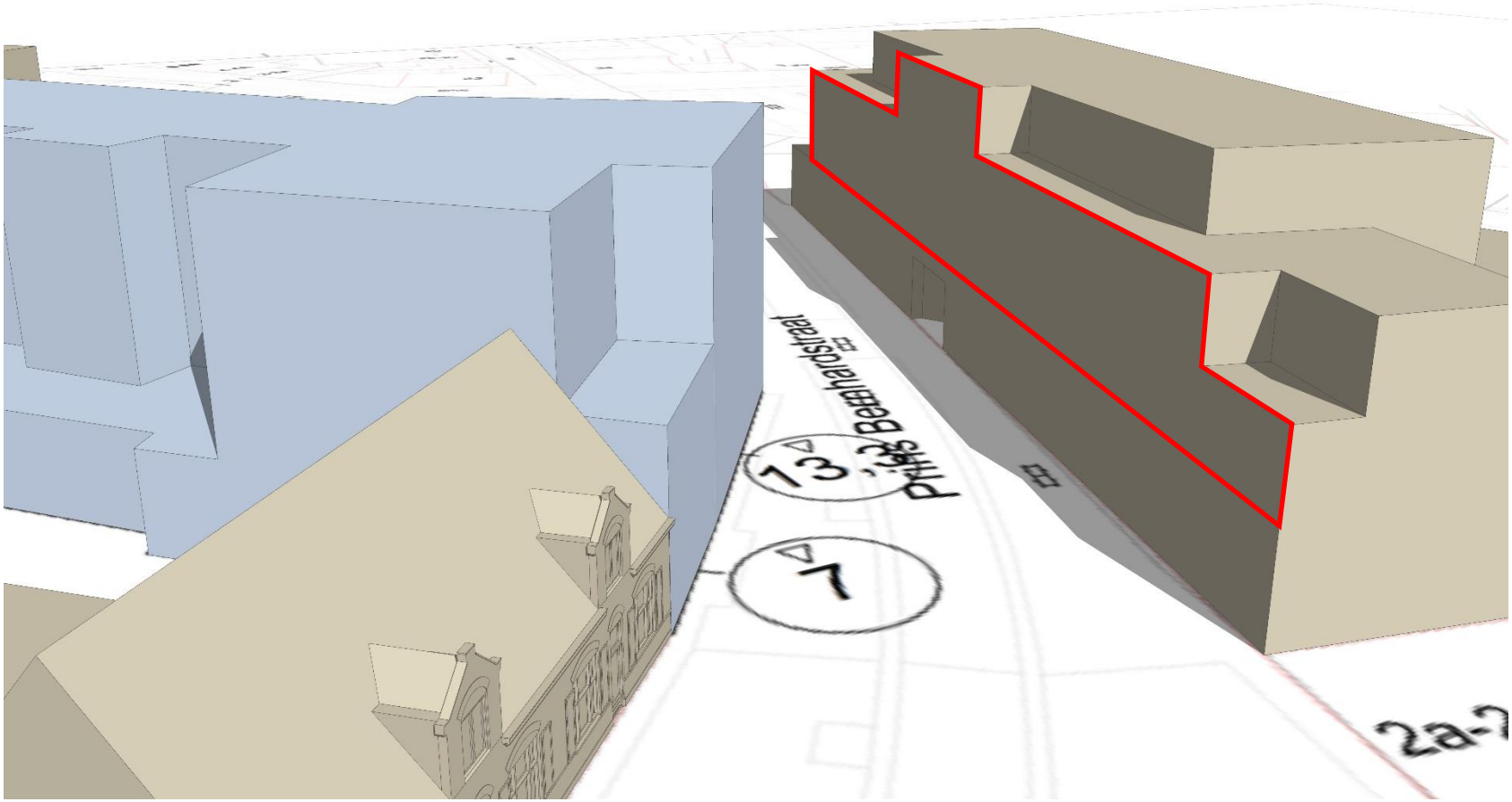


Bezonningsdiagram

21 maart

13.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

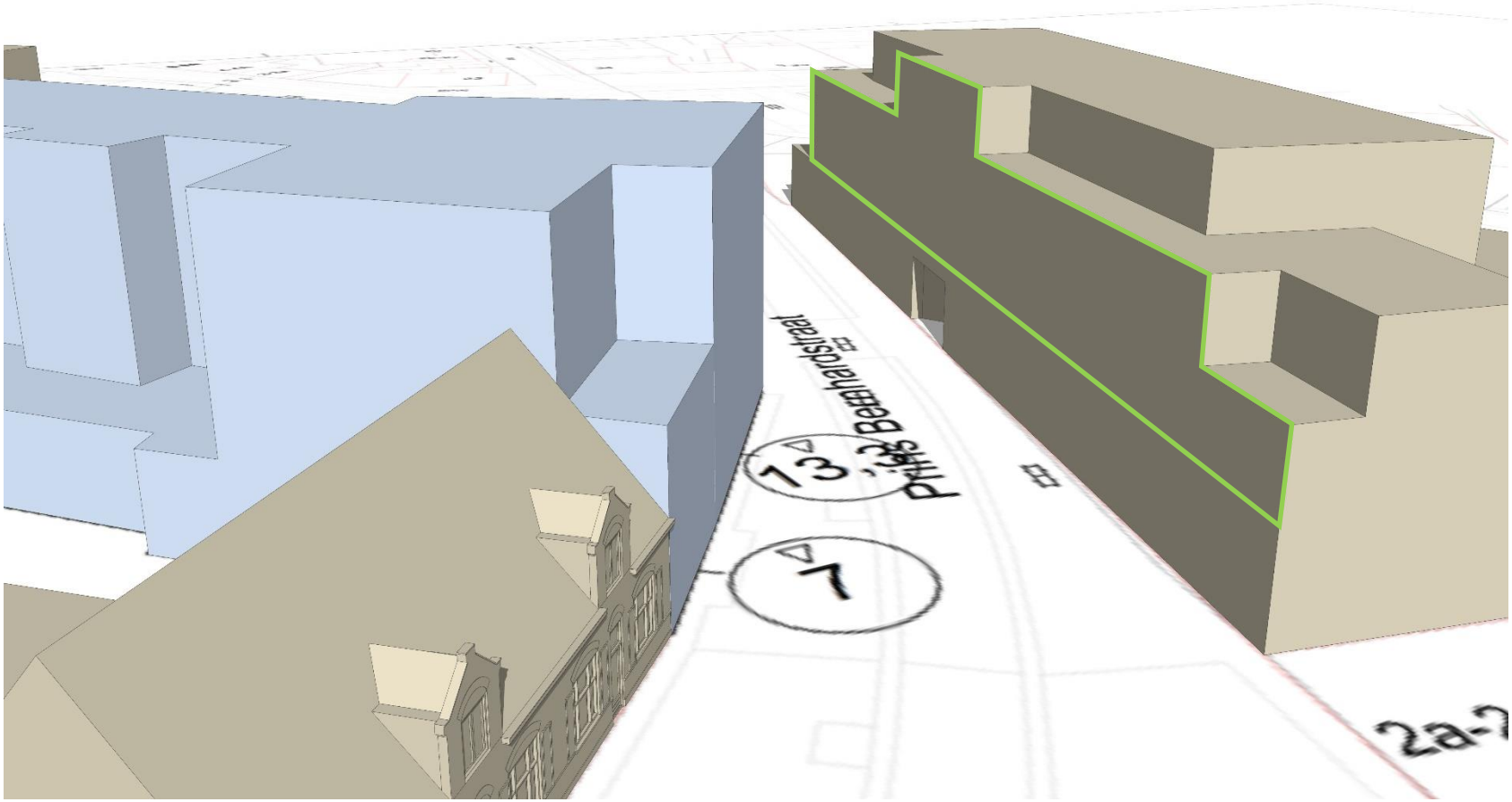


Bezonningsdiagram

21 maart

14.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

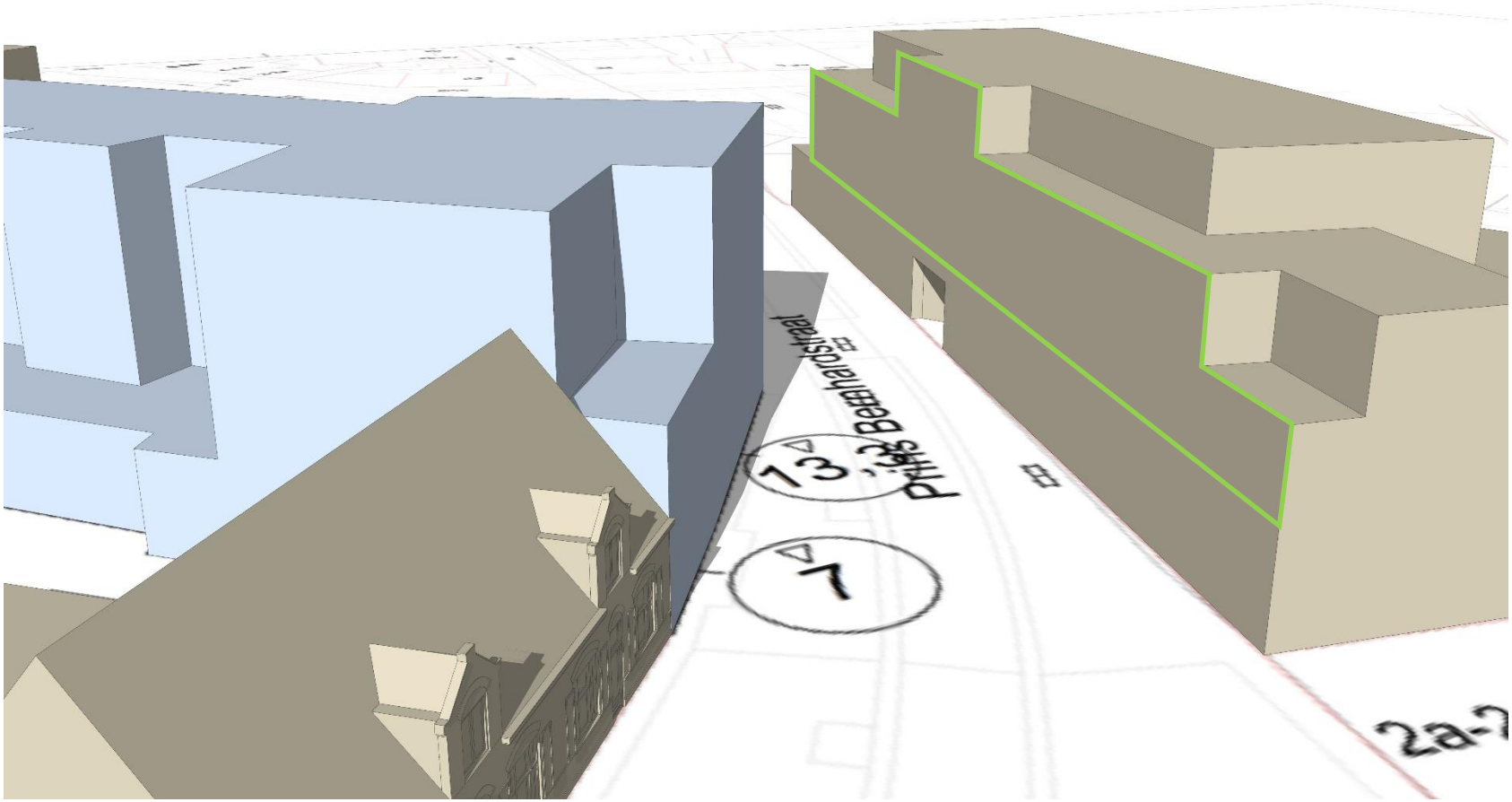


Bezonningsdiagram

21 maart

15.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

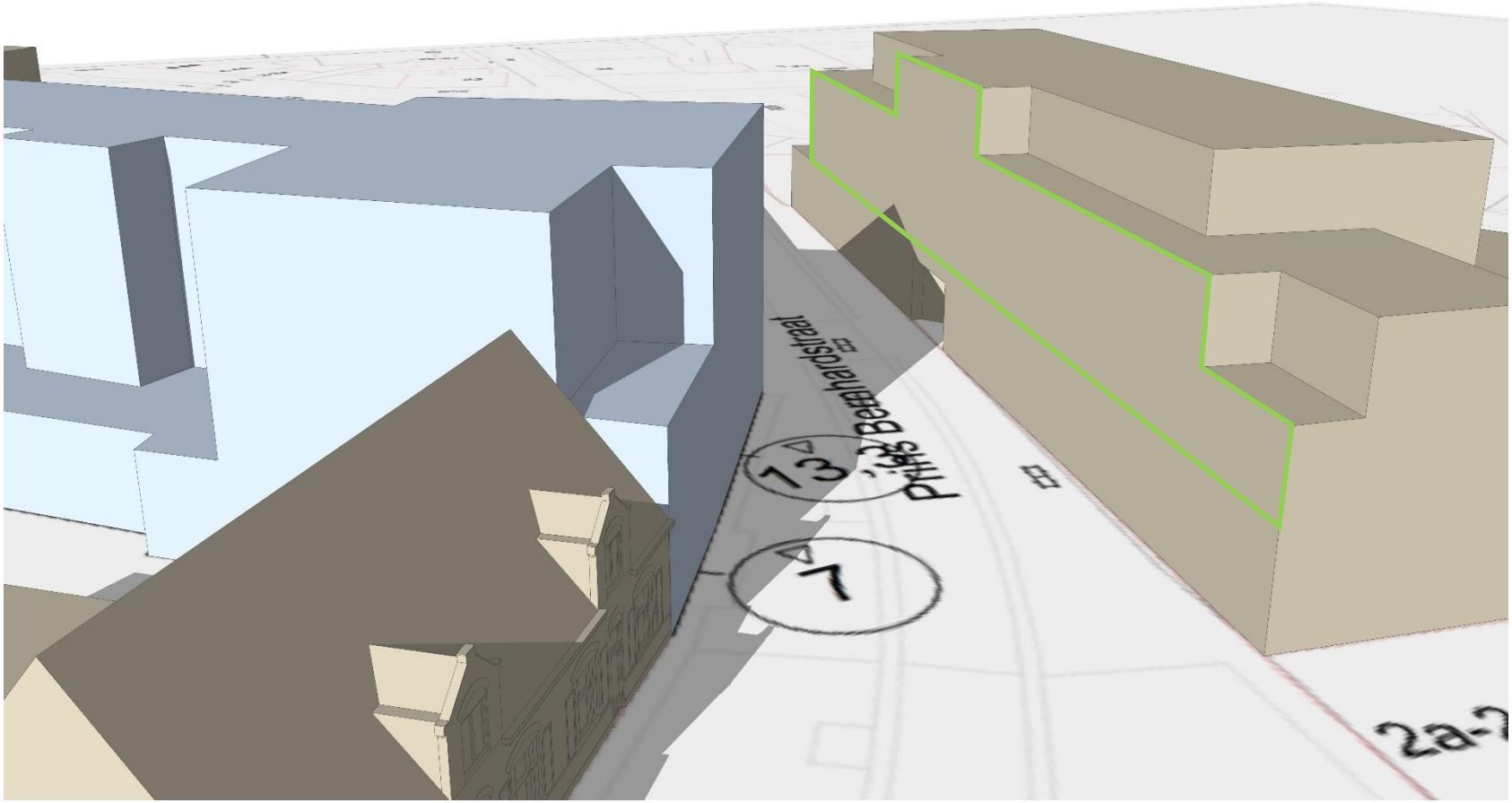


Bezonningsdiagram

21 maart

16.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

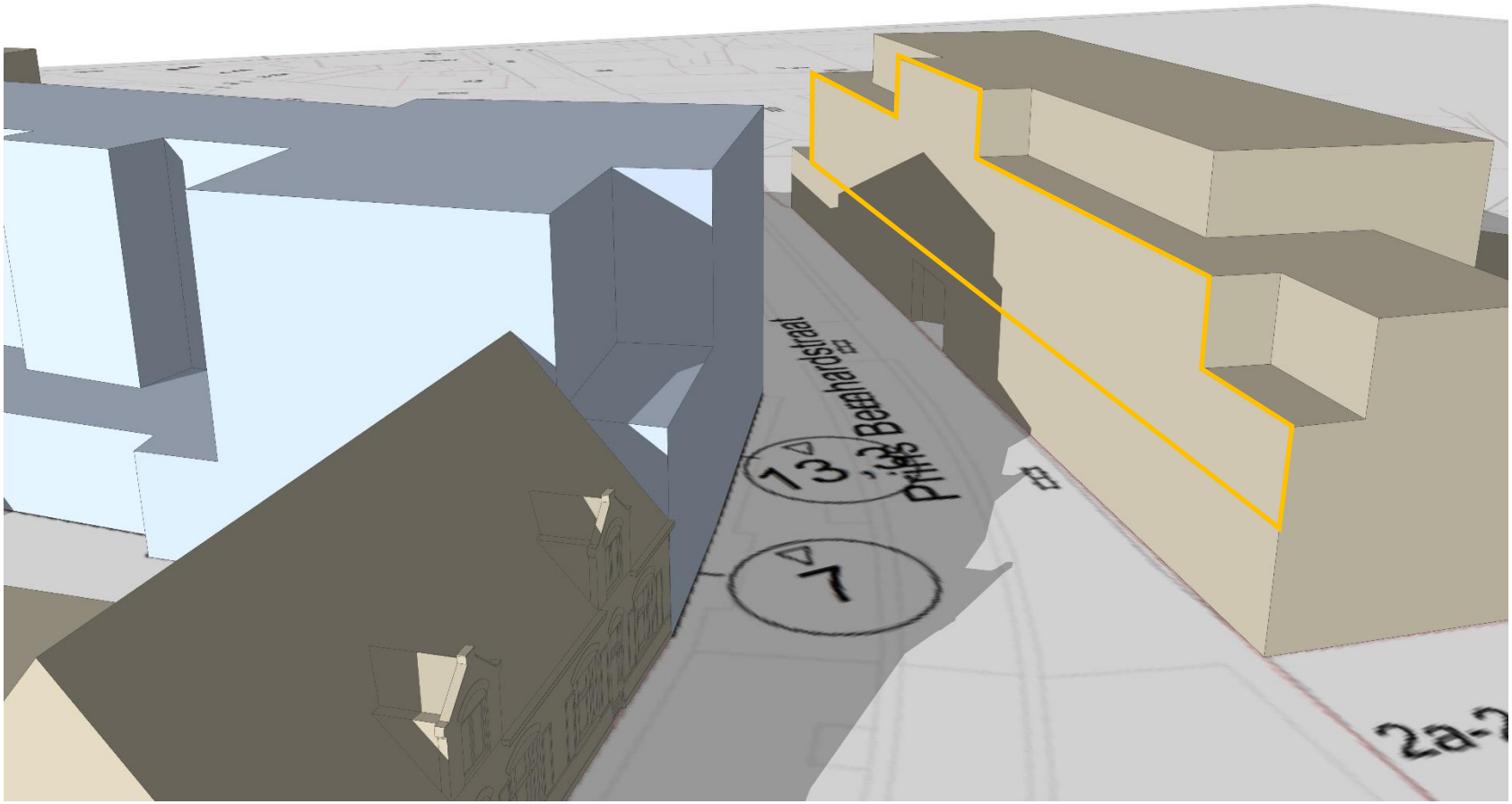


Bezonningsdiagram

21 maart

17.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

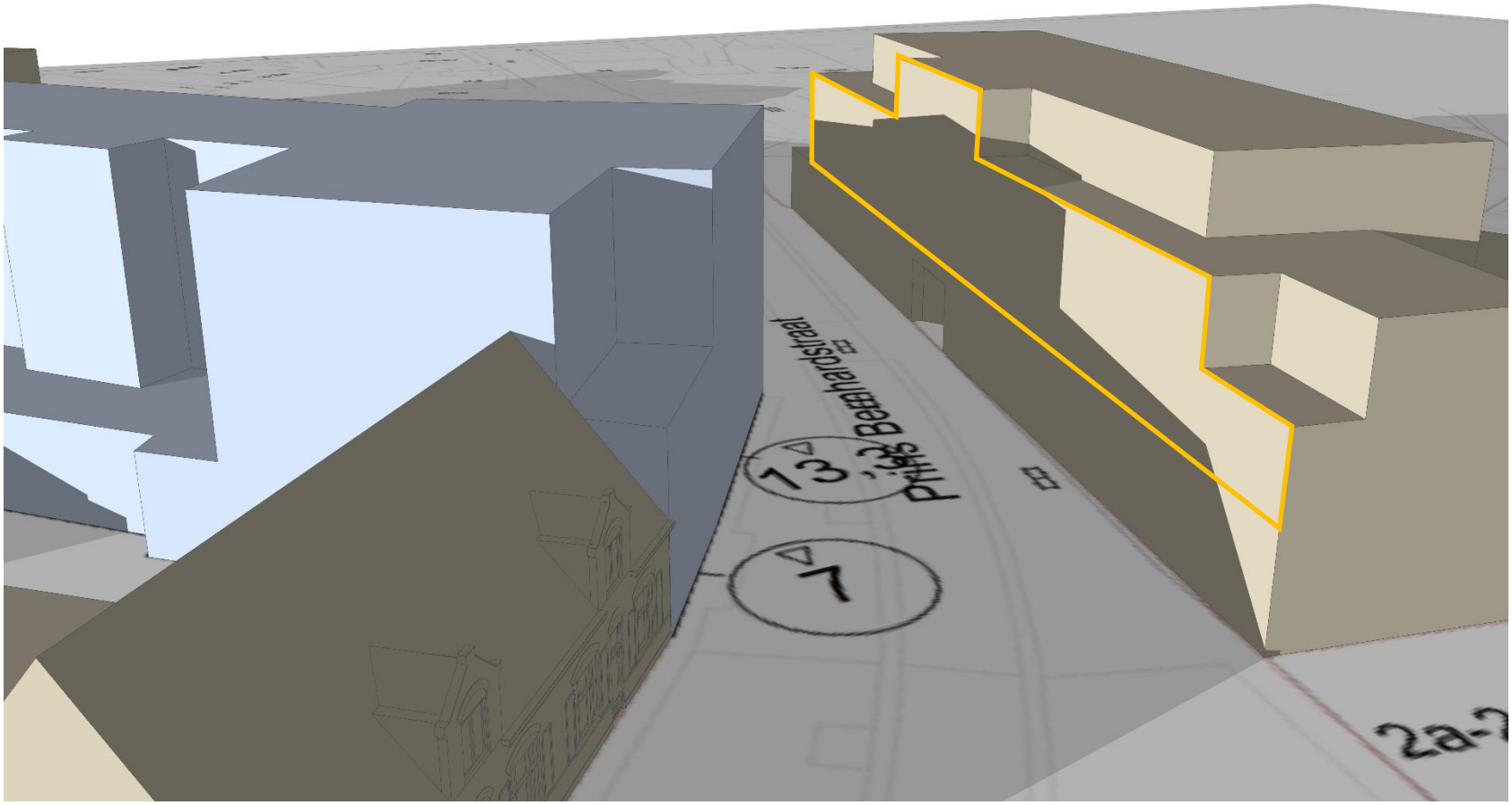


Bezonningsdiagram

21 maart

18.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

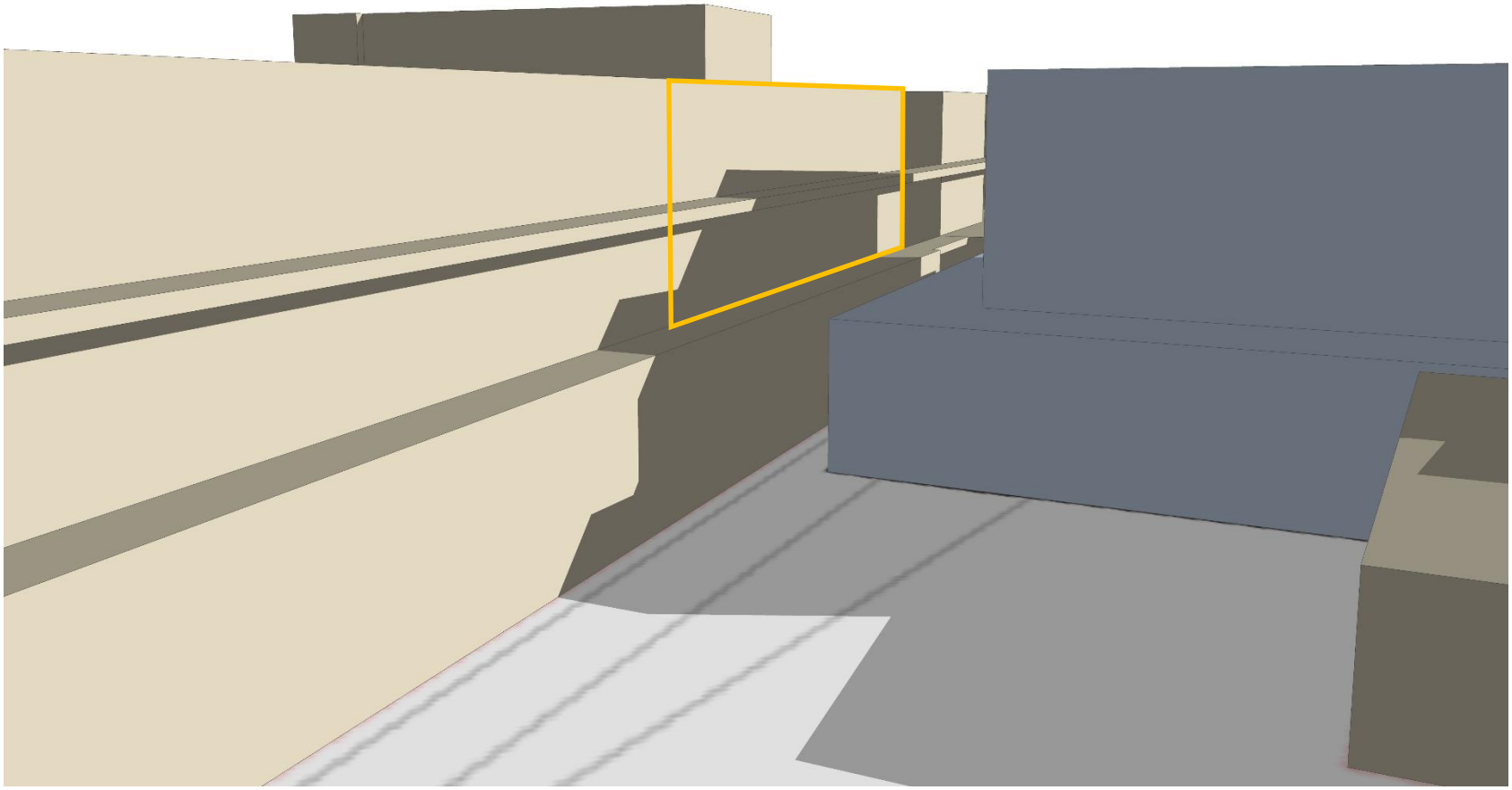


Bezonningsdiagram

21 maart

09.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

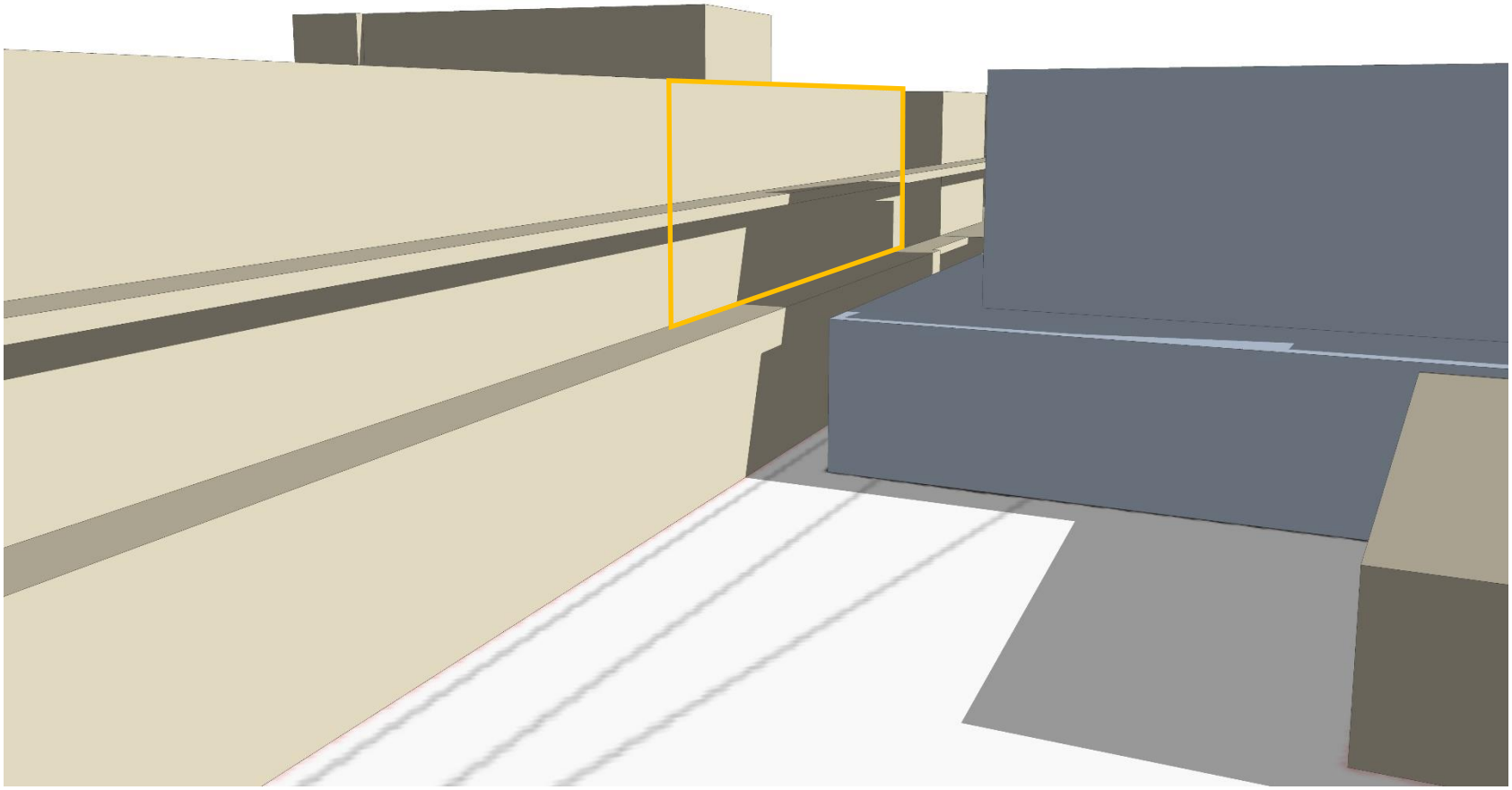


Bezonningsdiagram

21 maart

10.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

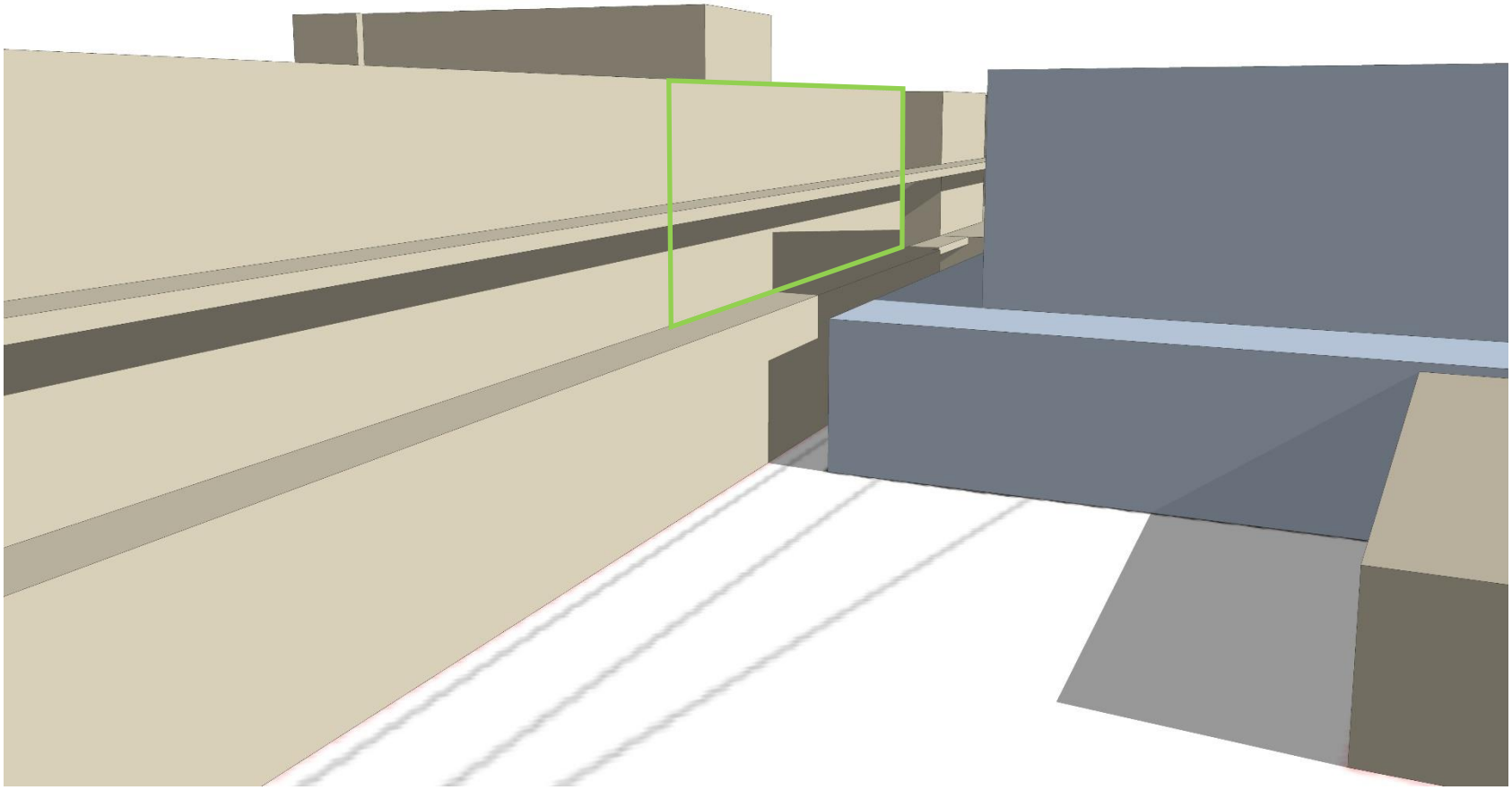


Bezonningsdiagram

21 maart

11.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

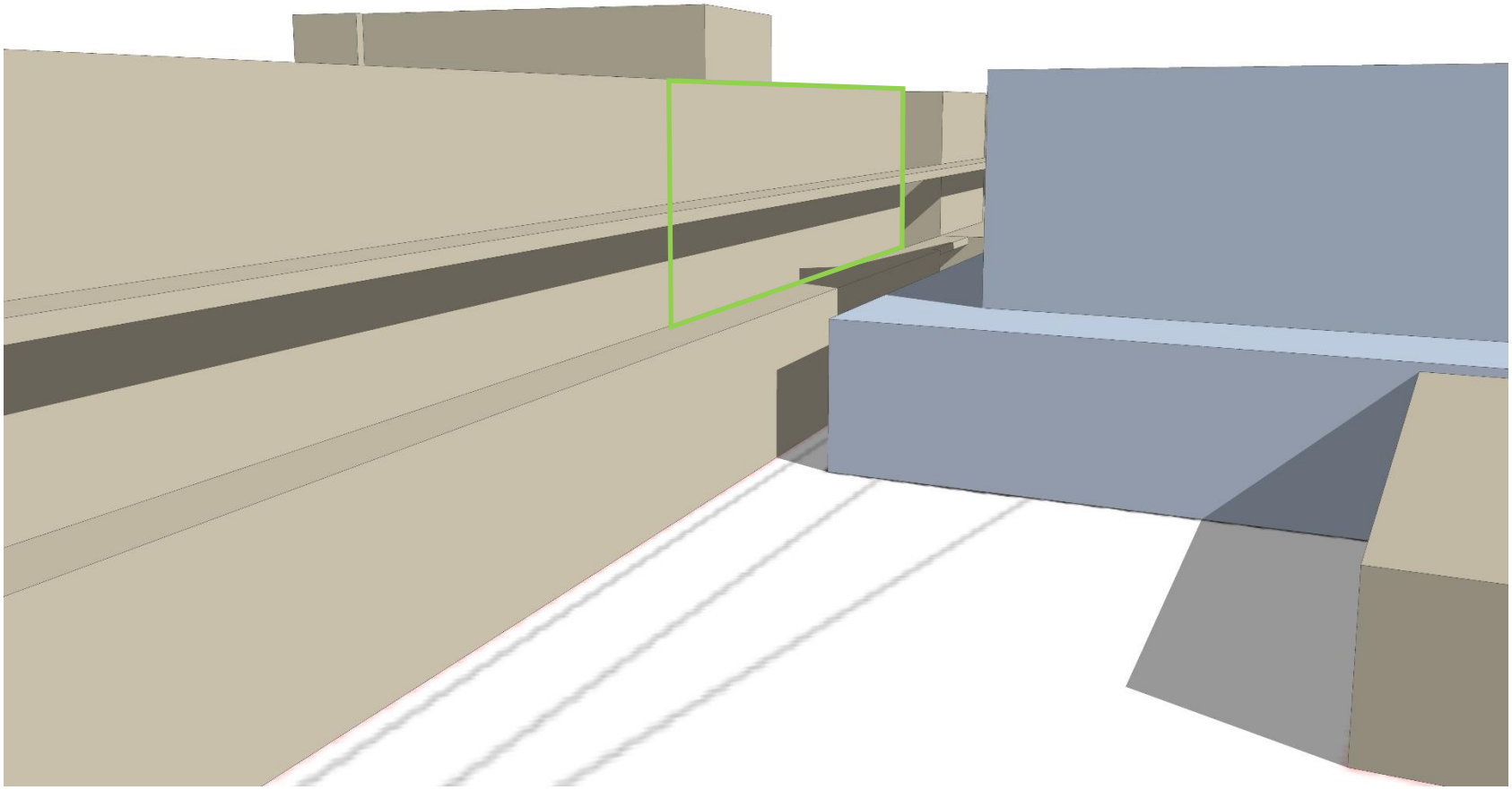


Bezonningsdiagram

21 maart

12.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

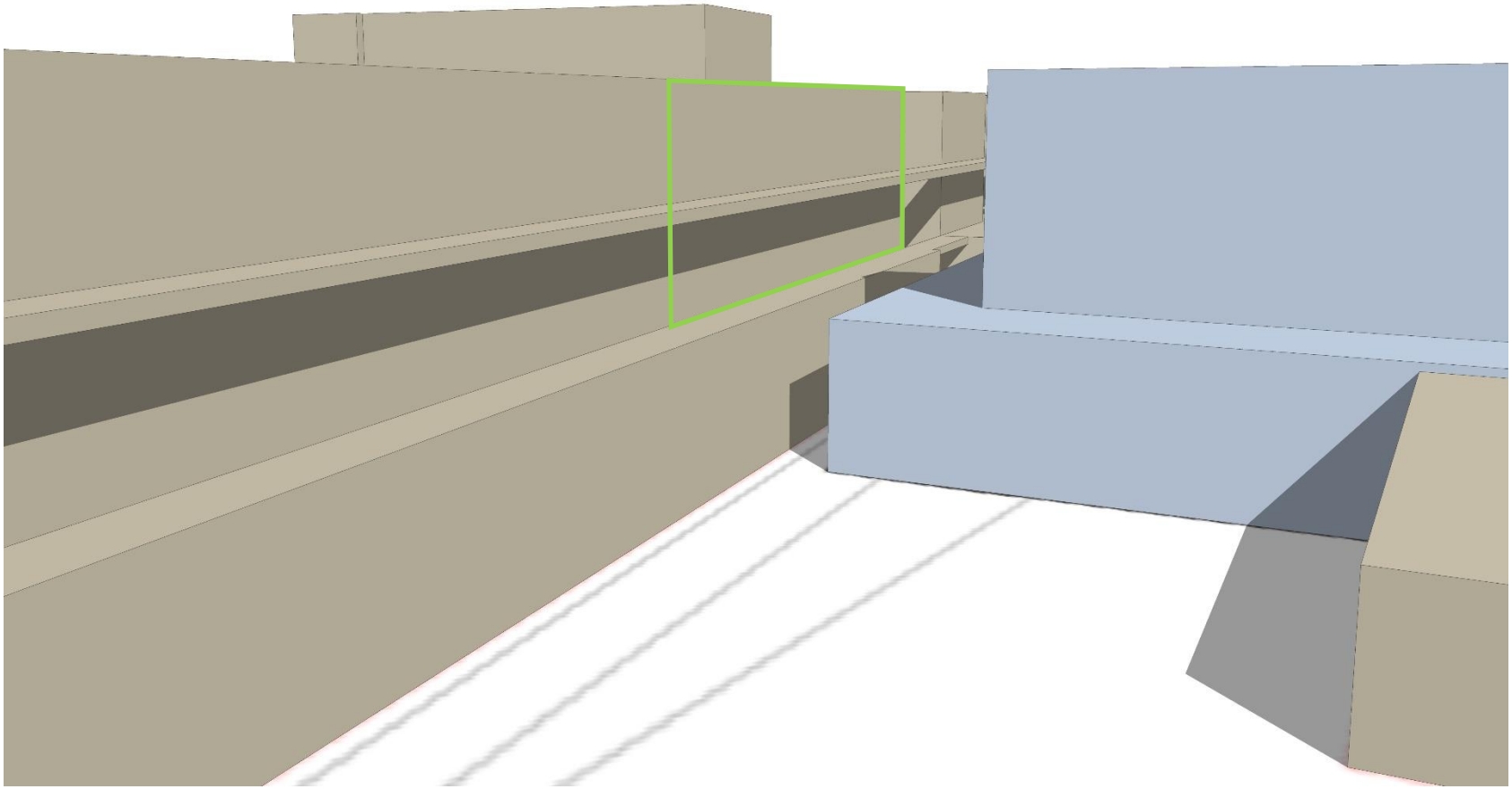


Bezonningsdiagram

21 maart

13.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

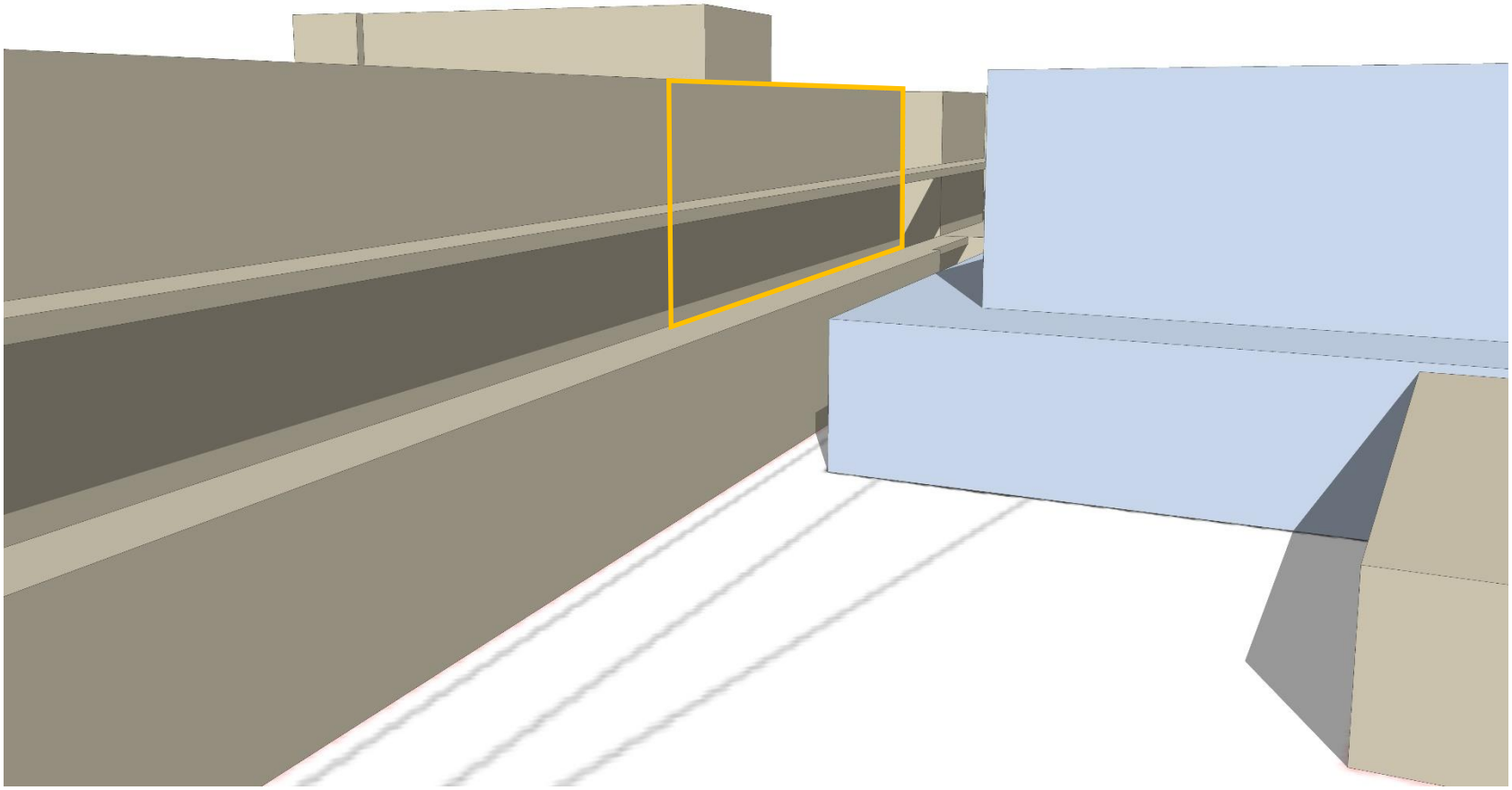


Bezonningsdiagram

21 maart

14.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

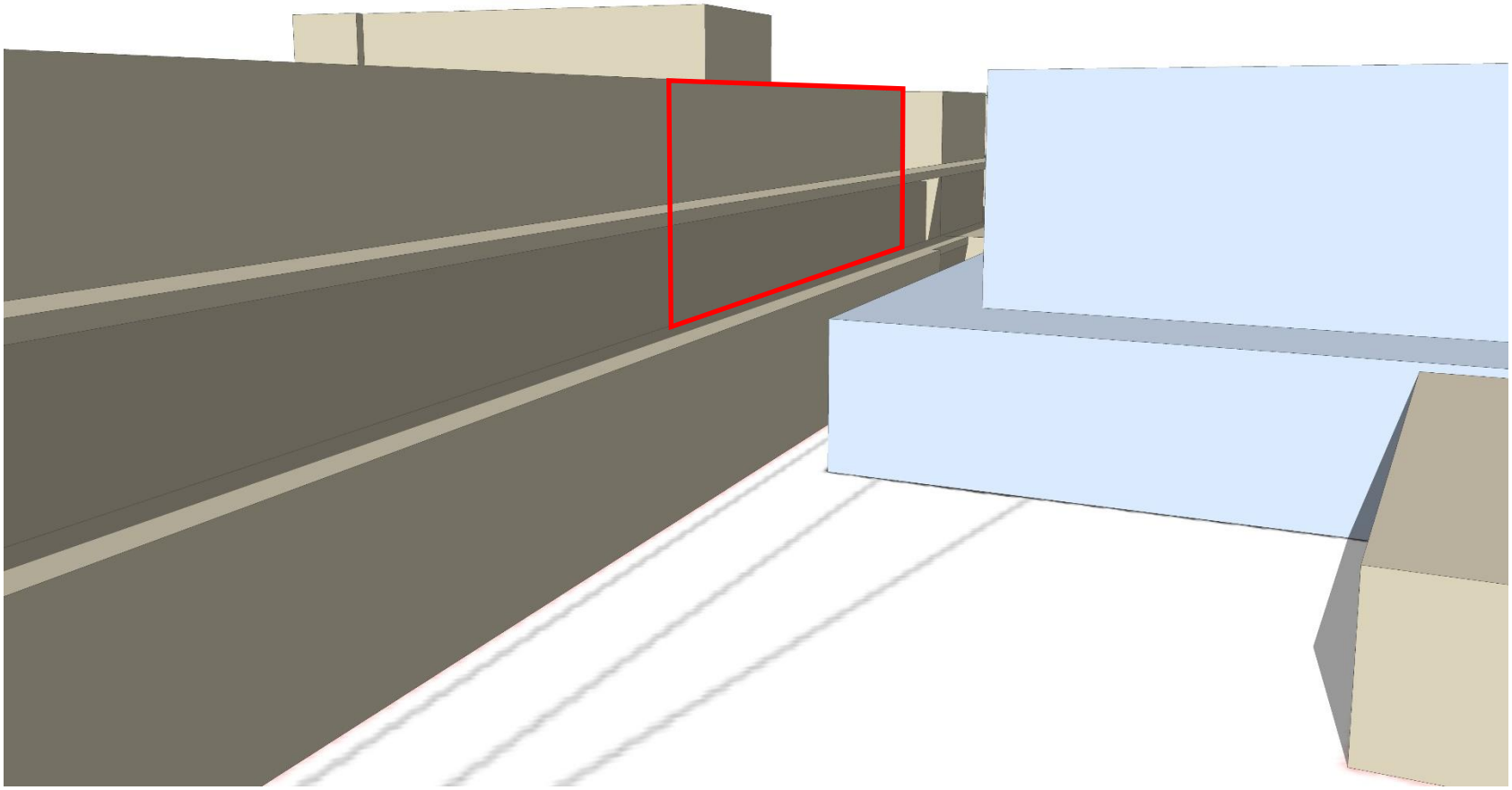


Bezonningsdiagram

21 maart

15.00u

Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 maart

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

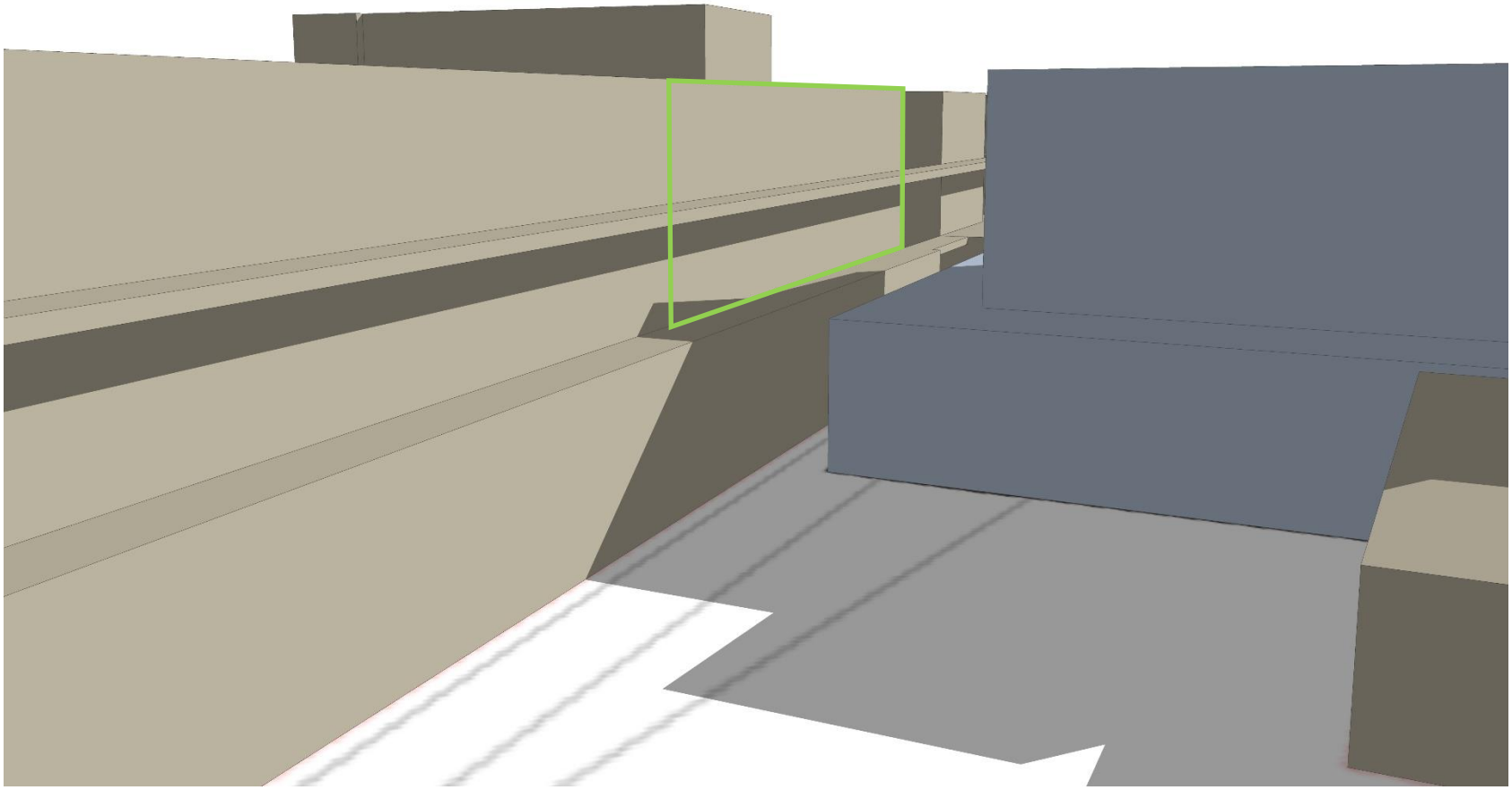
Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

Bezonningsdiagram

21 juni

09.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

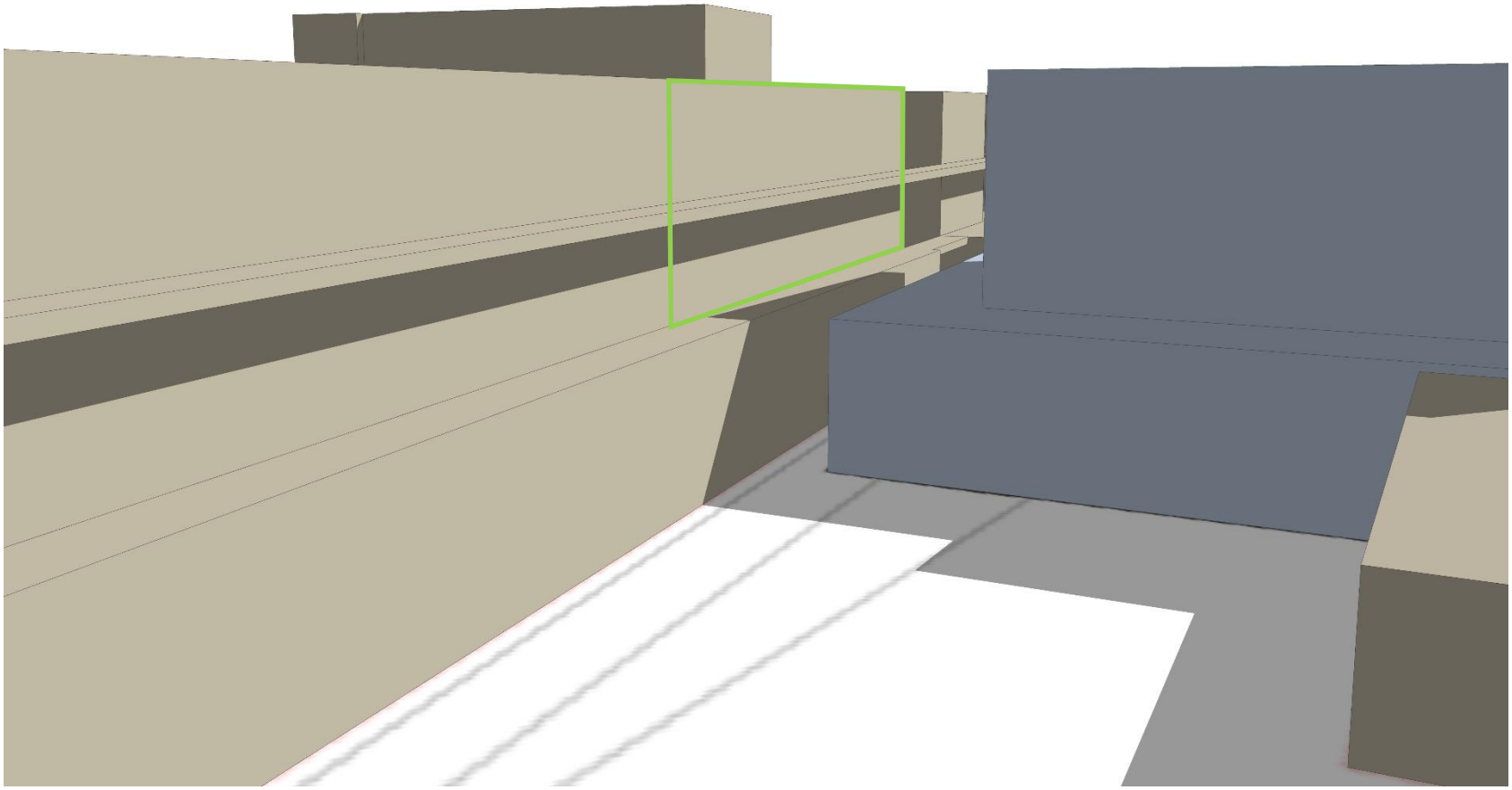


Bezonningsdiagram

21 juni

10.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

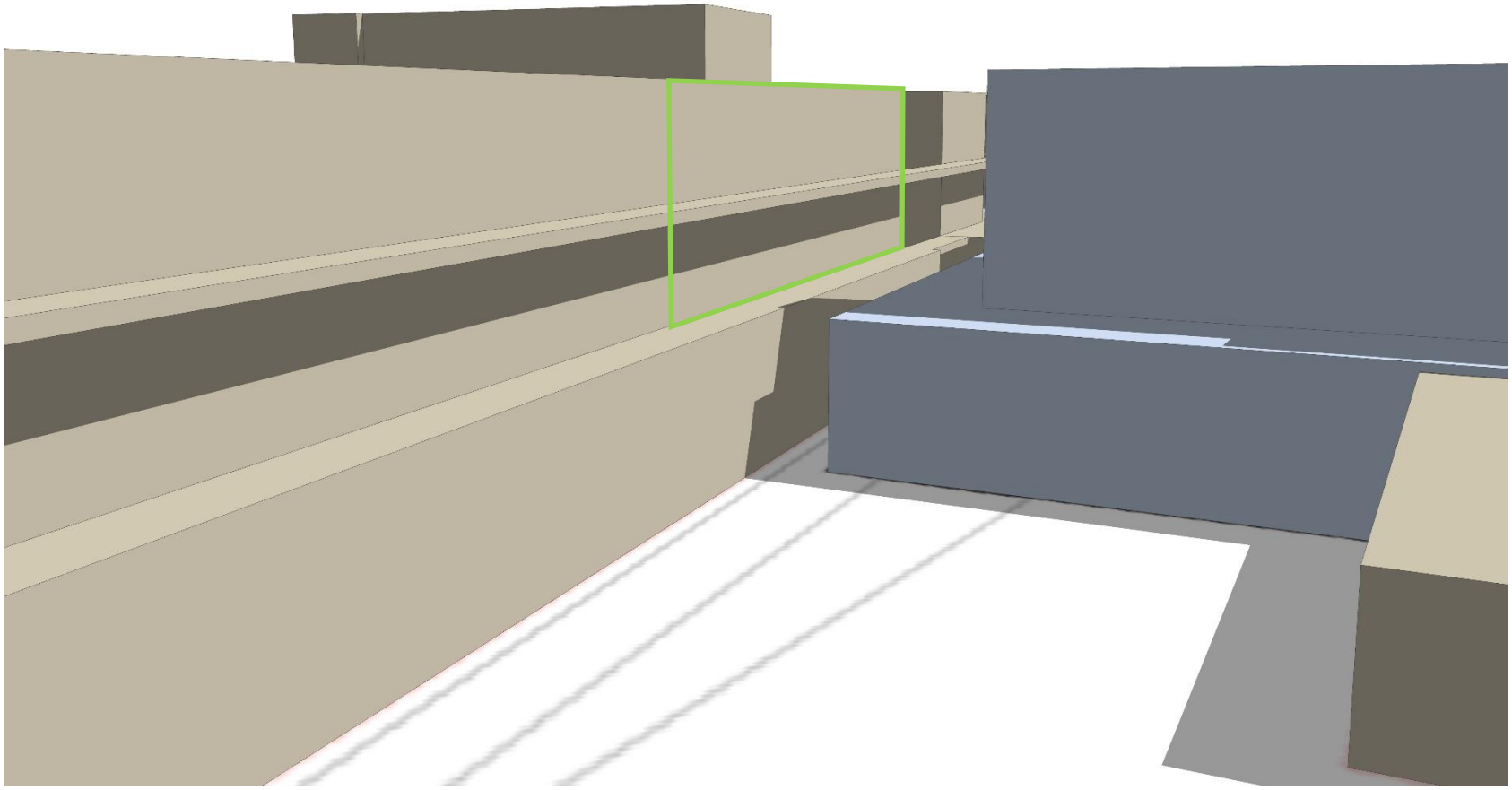


Bezonningsdiagram

21 juni

11.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

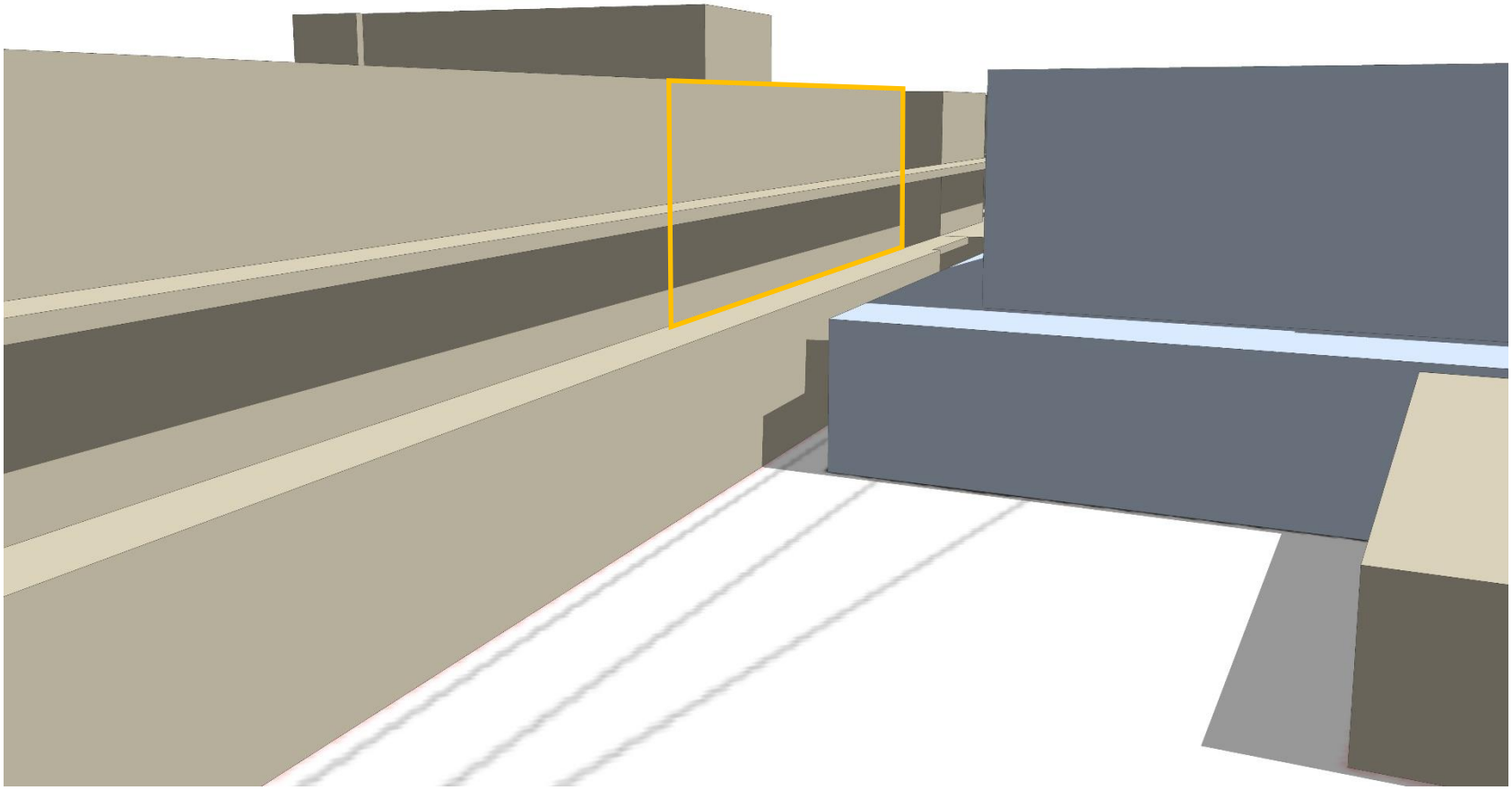


Bezonningsdiagram

21 juni

12.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

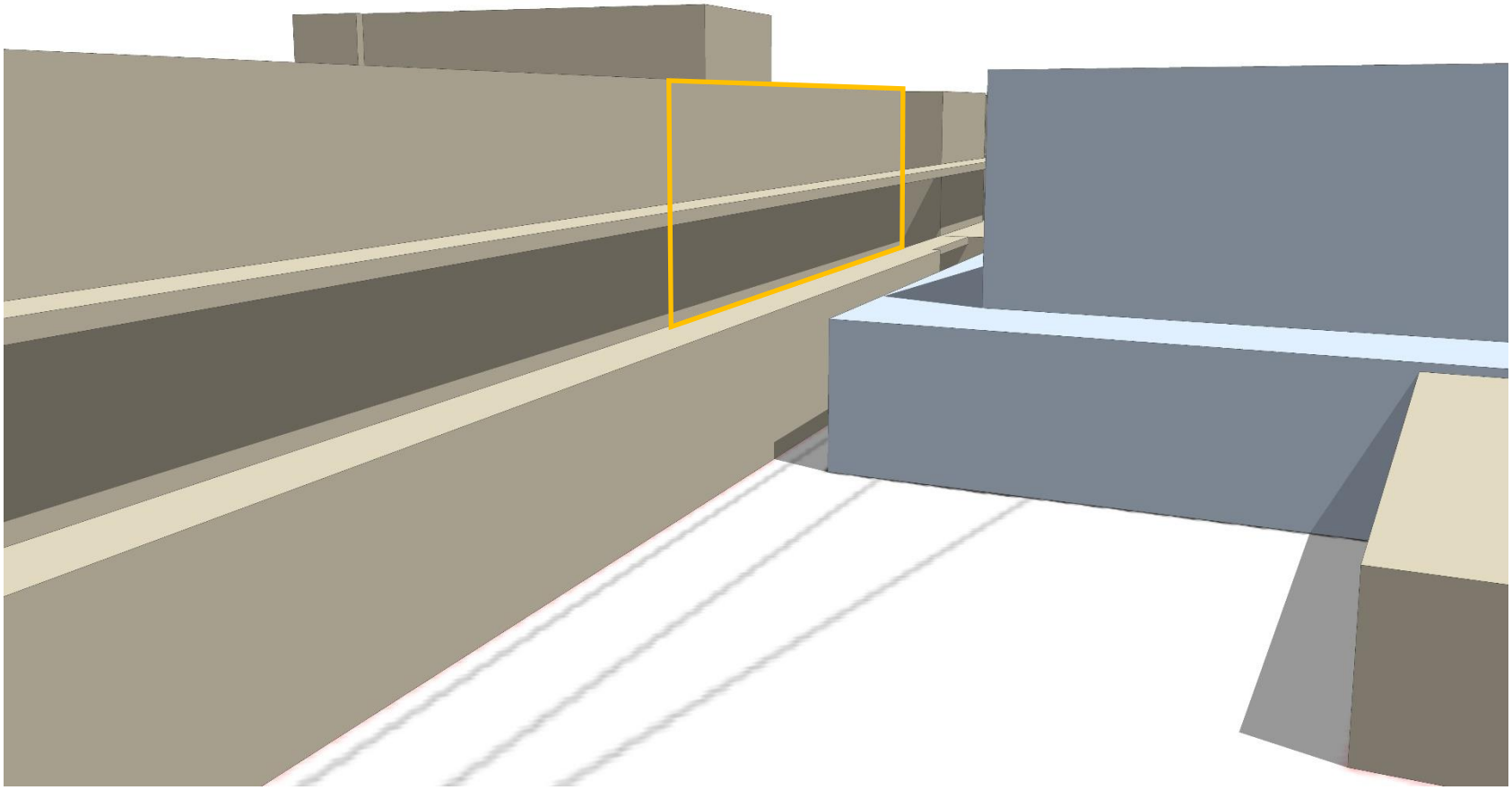


Bezonningsdiagram

21 juni

13.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

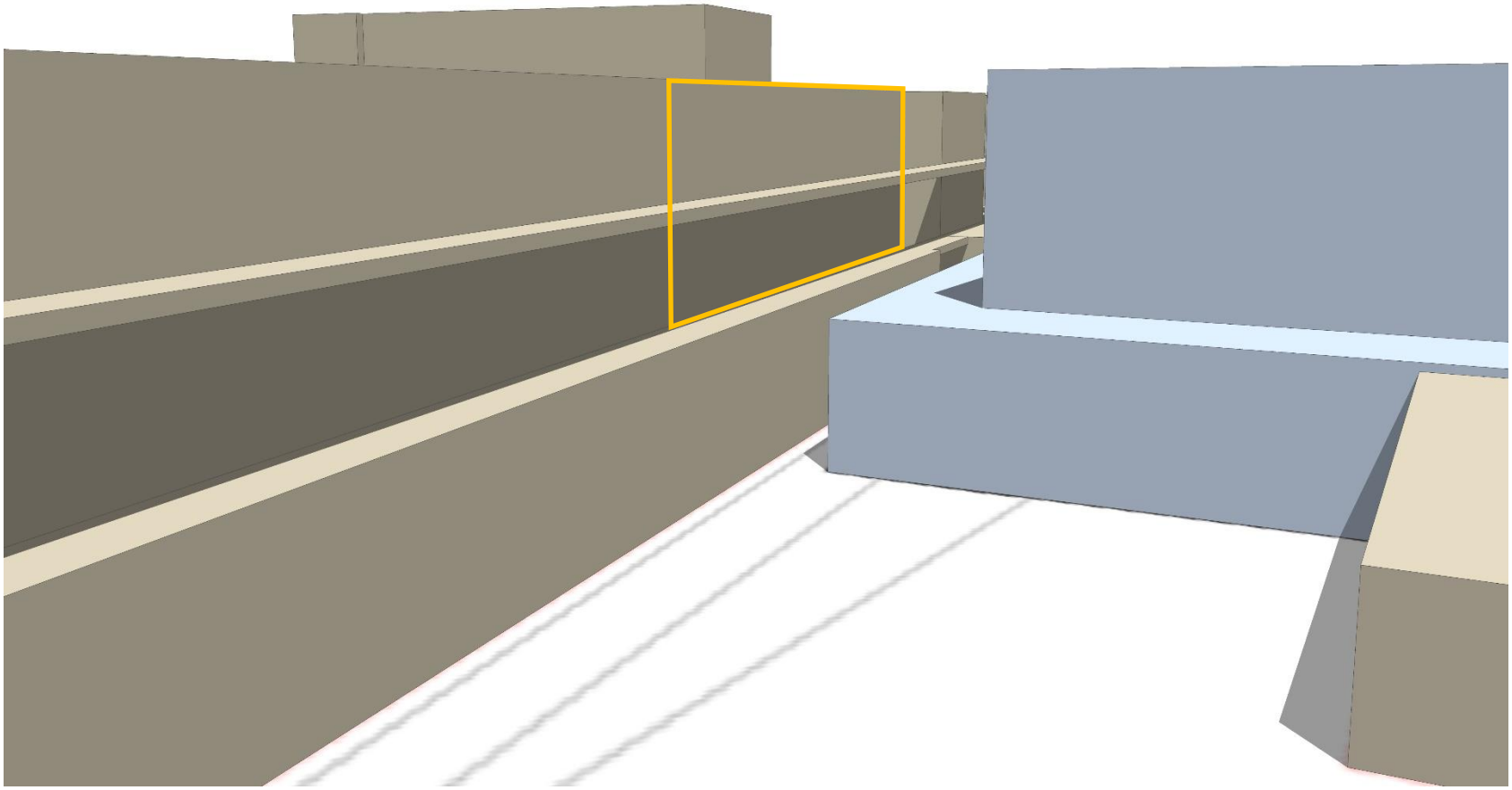


Bezonningsdiagram

21 juni

14.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

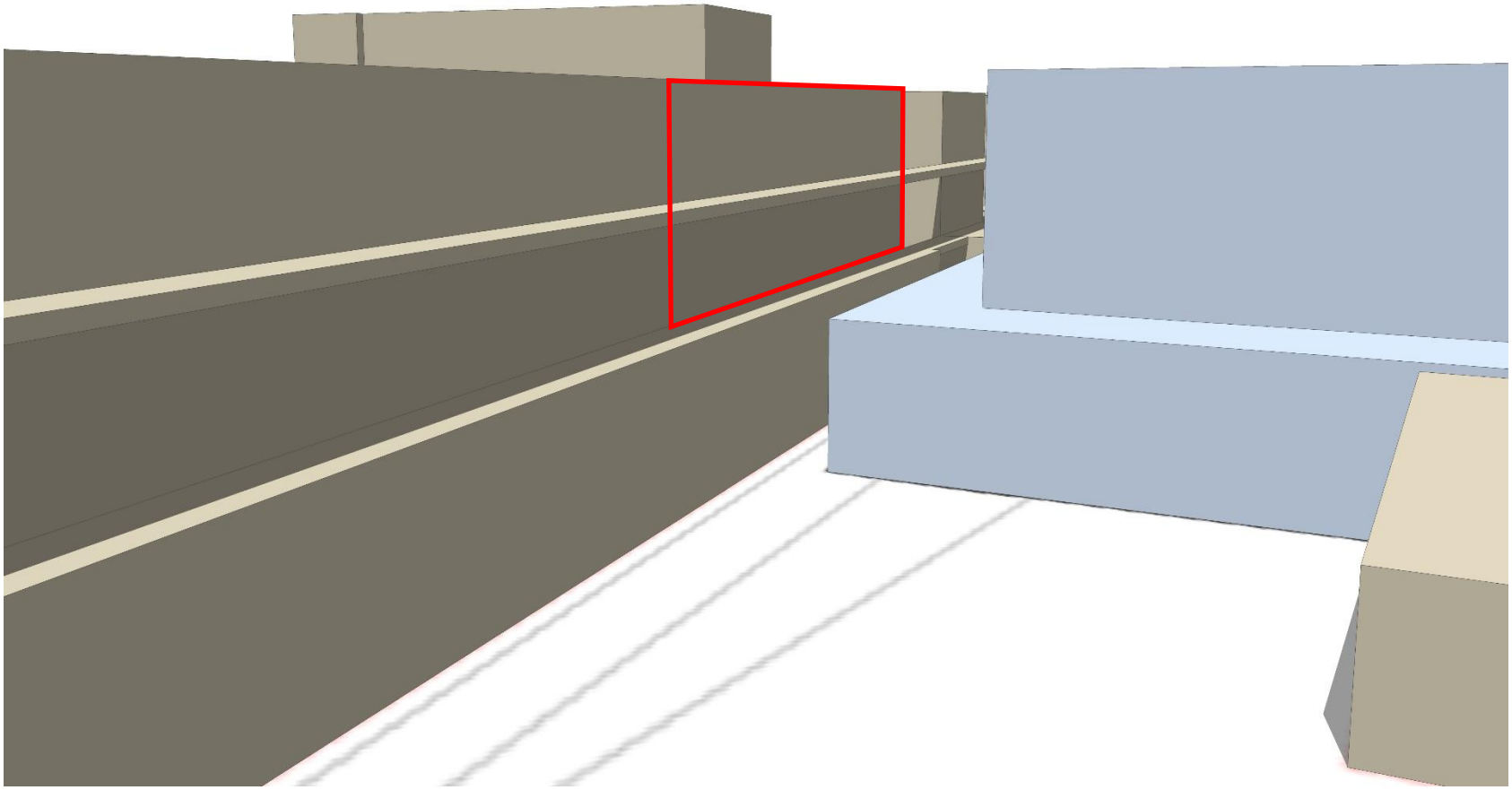


Bezonningsdiagram

21 juni

15.00u

Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 juni

CONCLUSIE

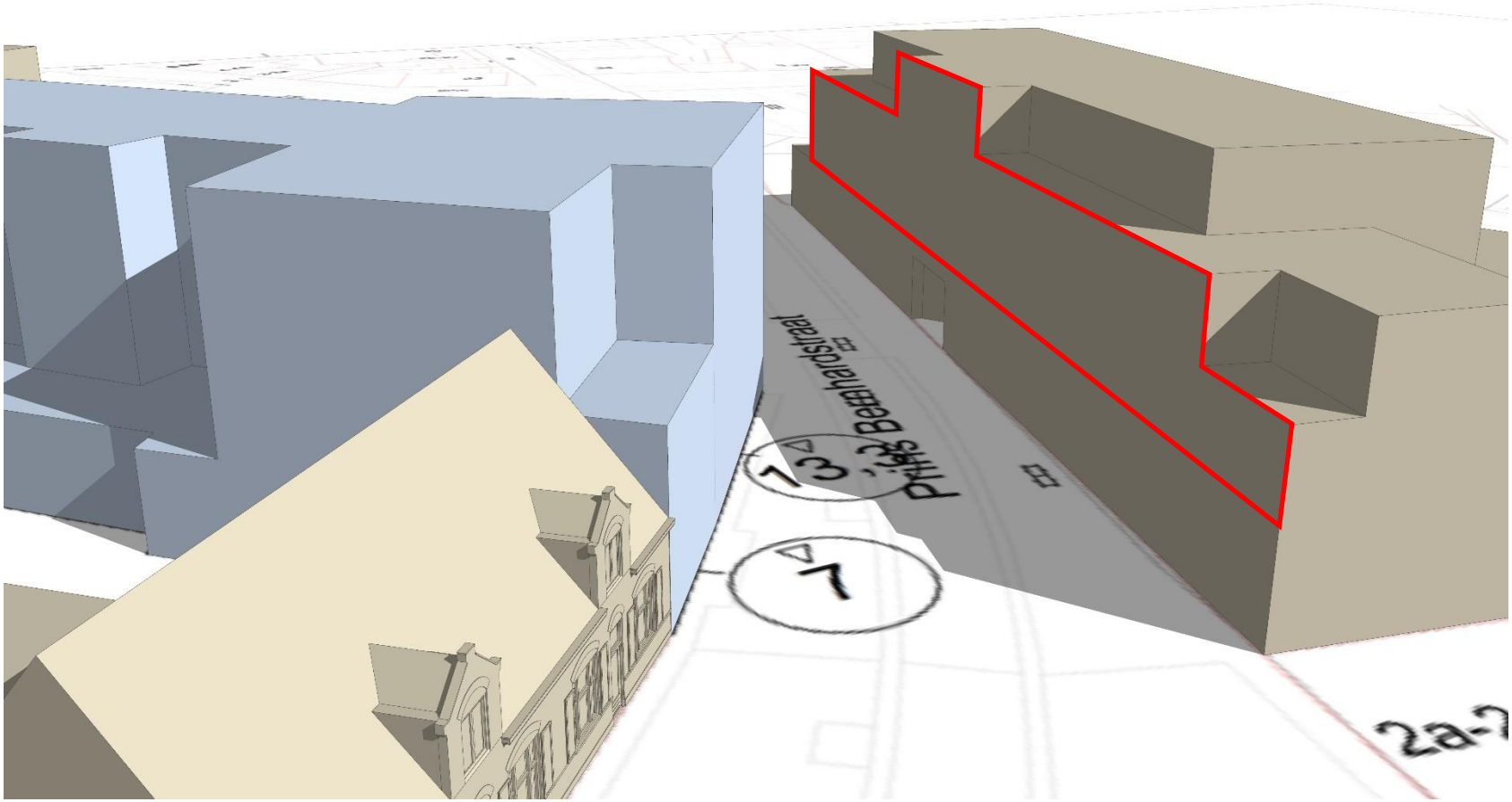
Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

Bezonningsdiagram

23 september

12.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

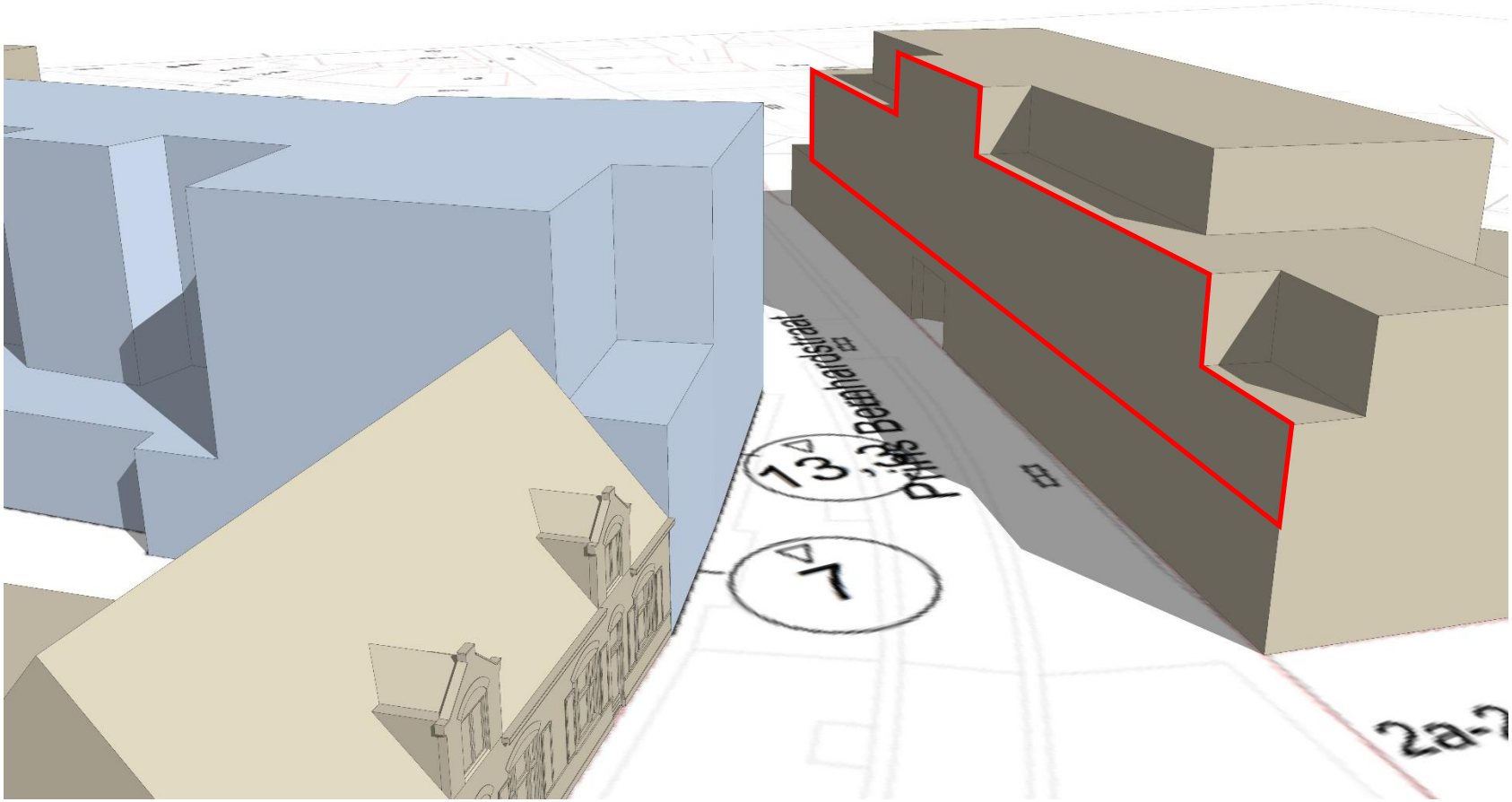


Bezonningsdiagram

23 september

13.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

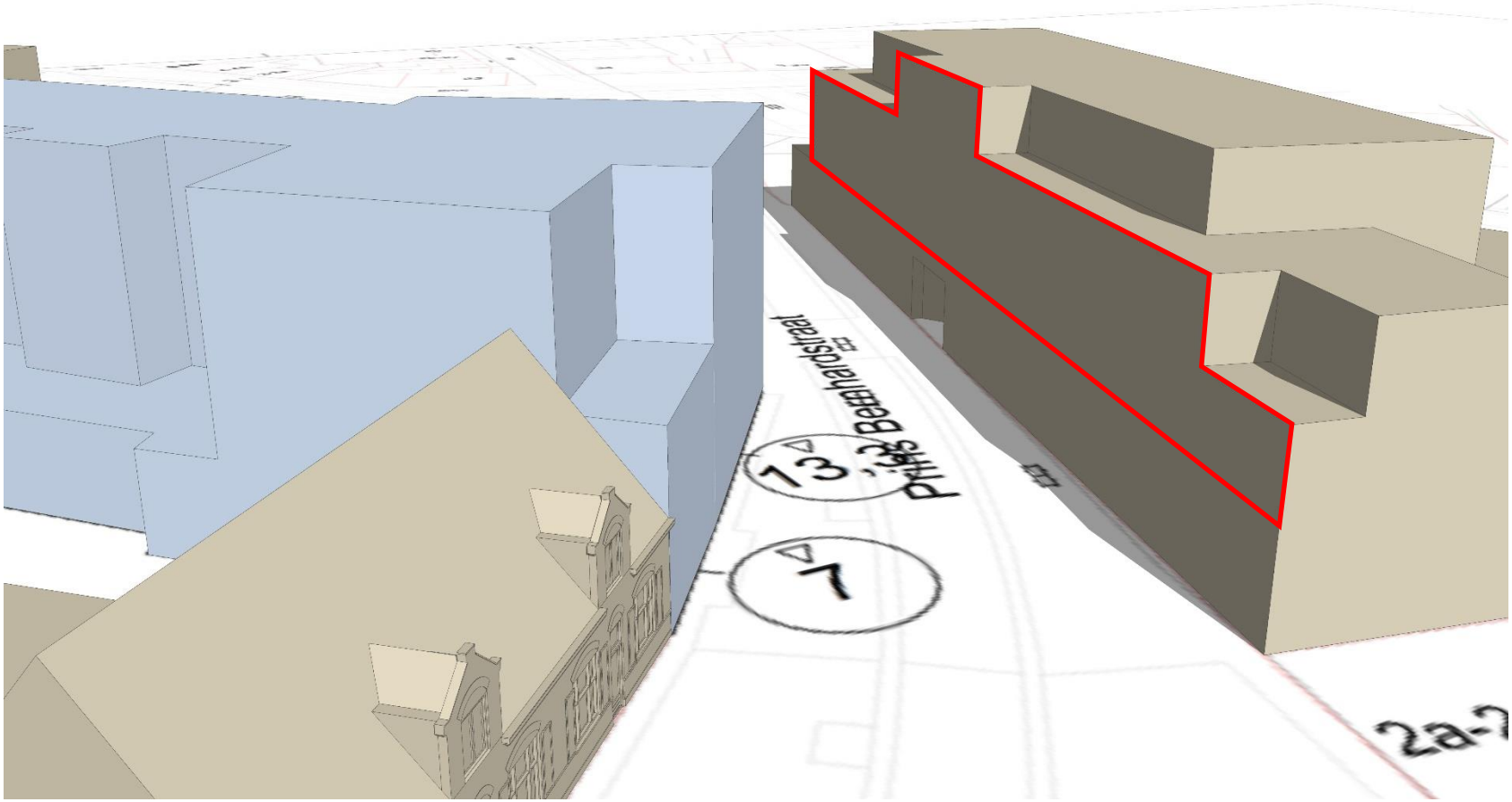


Bezonningsdiagram

23 september

14.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

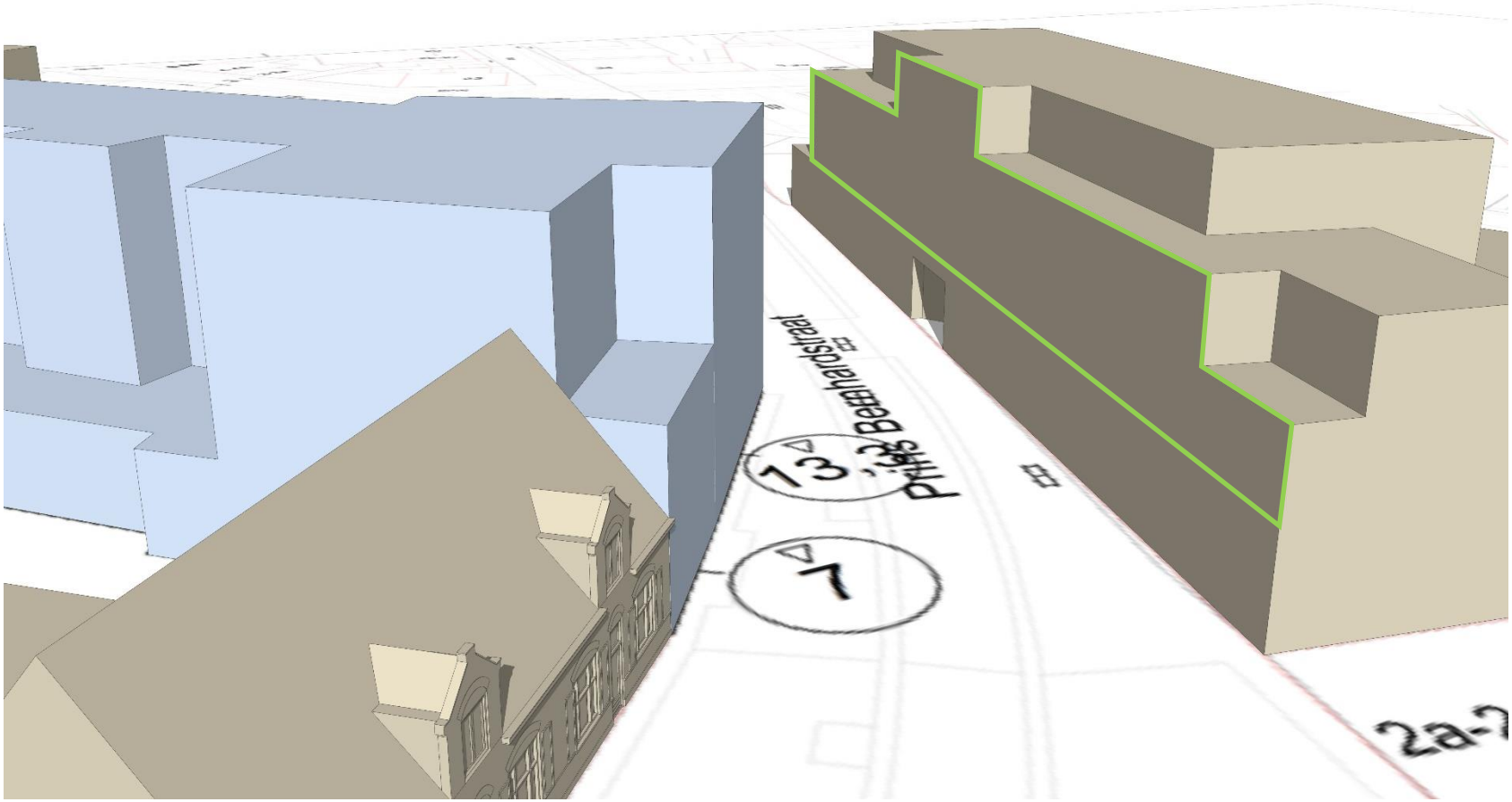


Bezonningsdiagram

23 september

15.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

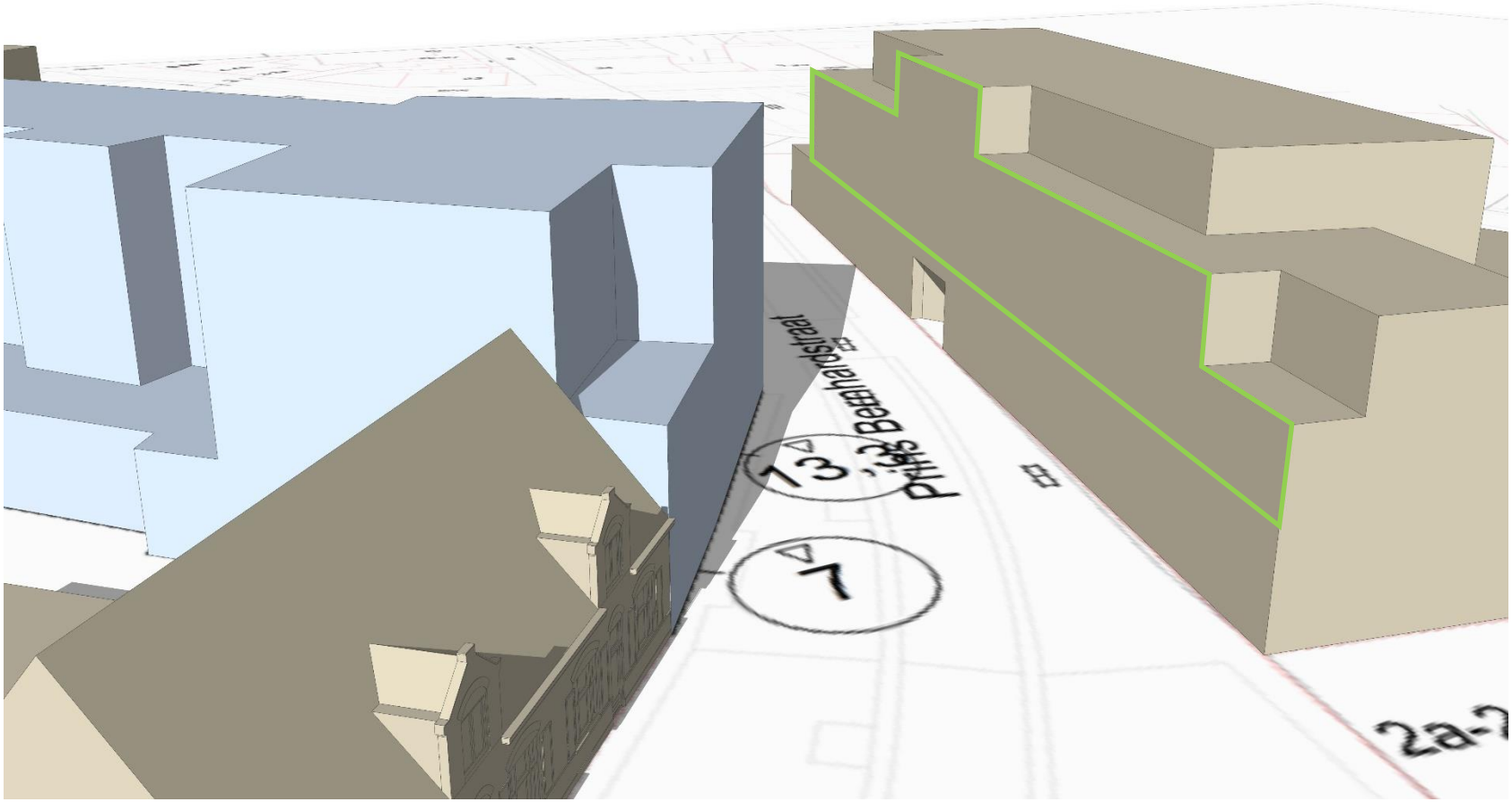


Bezonningsdiagram

23 september

16.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

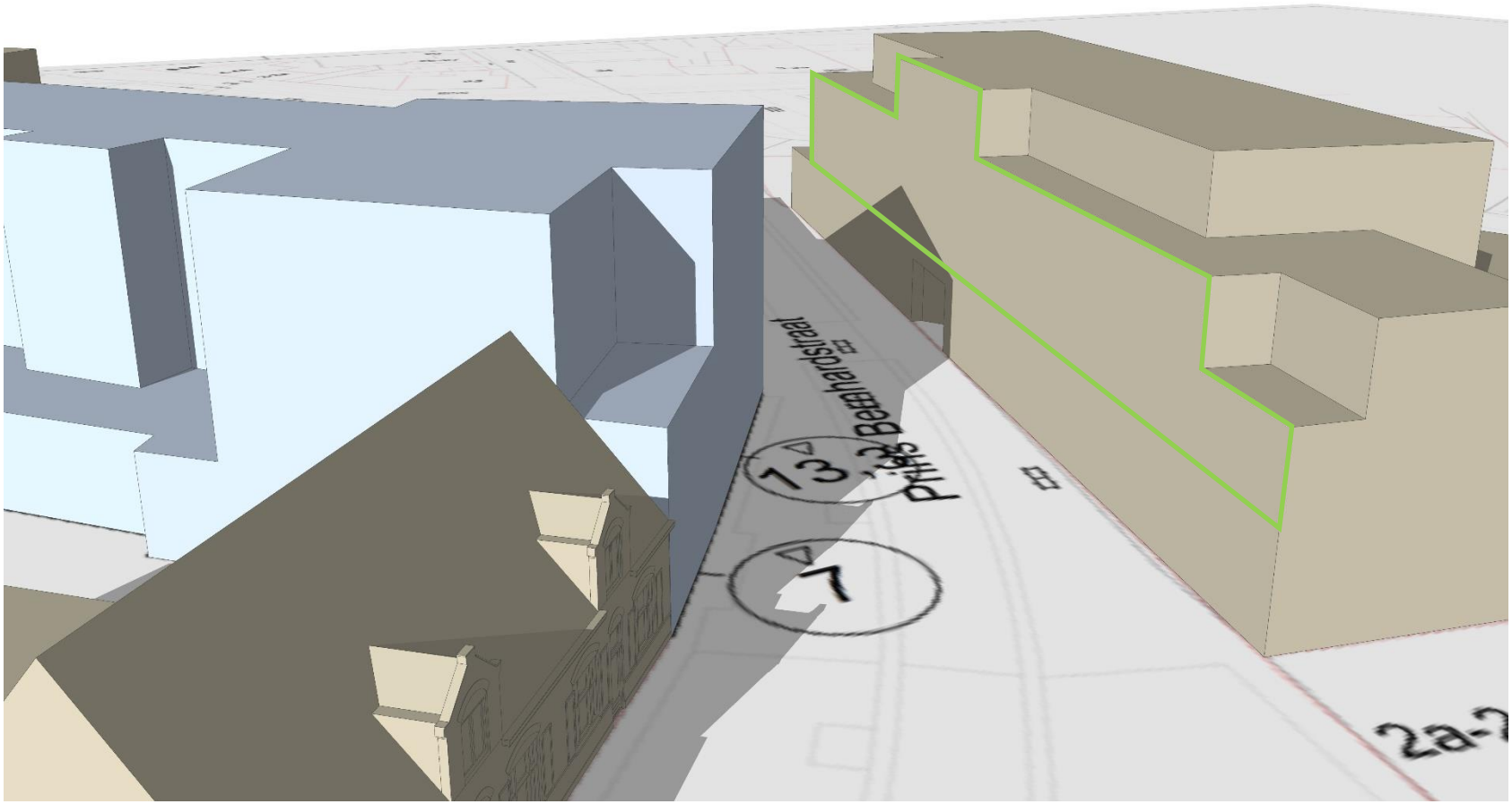


Bezonningsdiagram

23 september

17.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

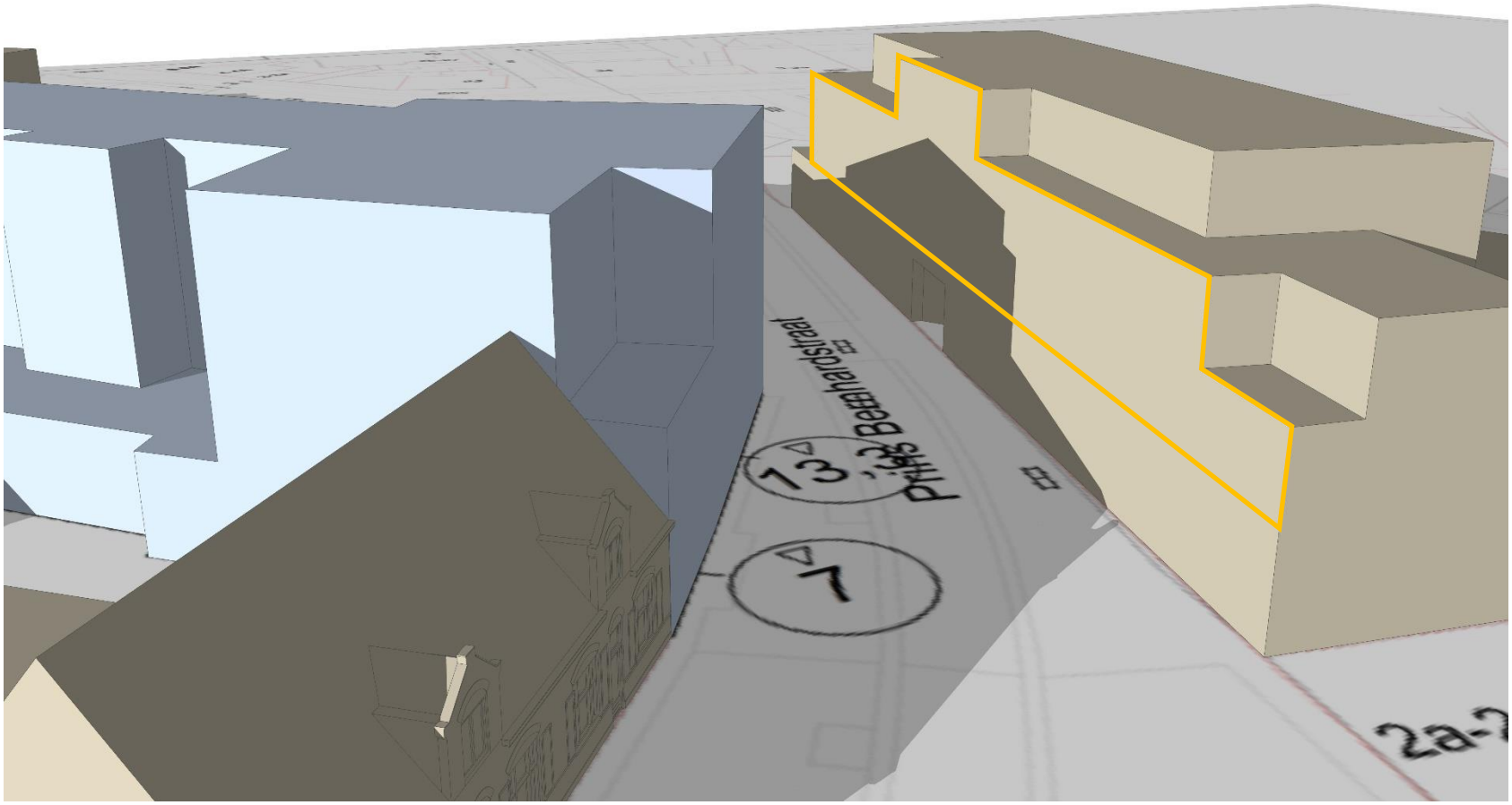


Bezonningsdiagram

23 september

18.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

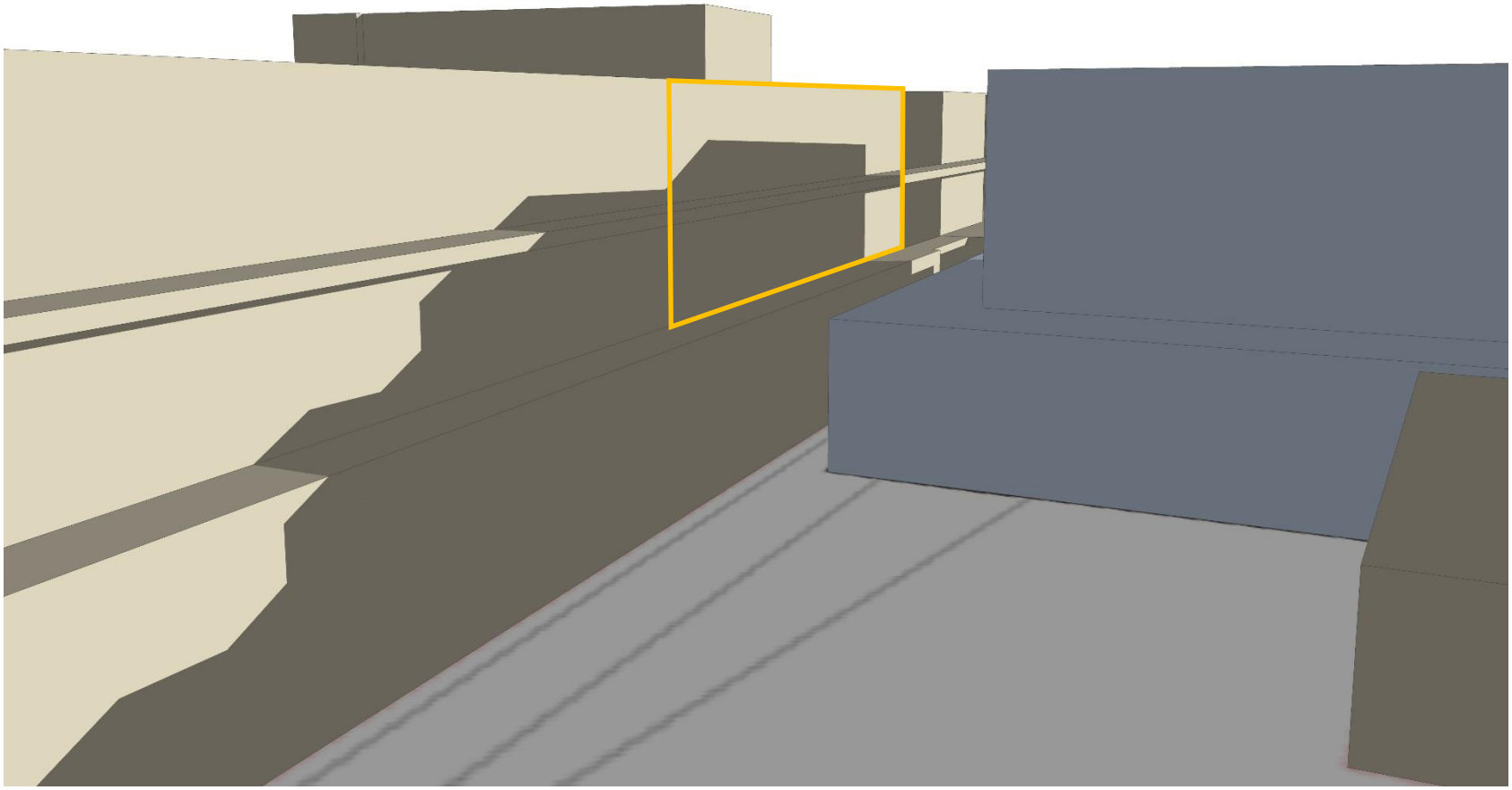


Bezonningsdiagram

23 september

09.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

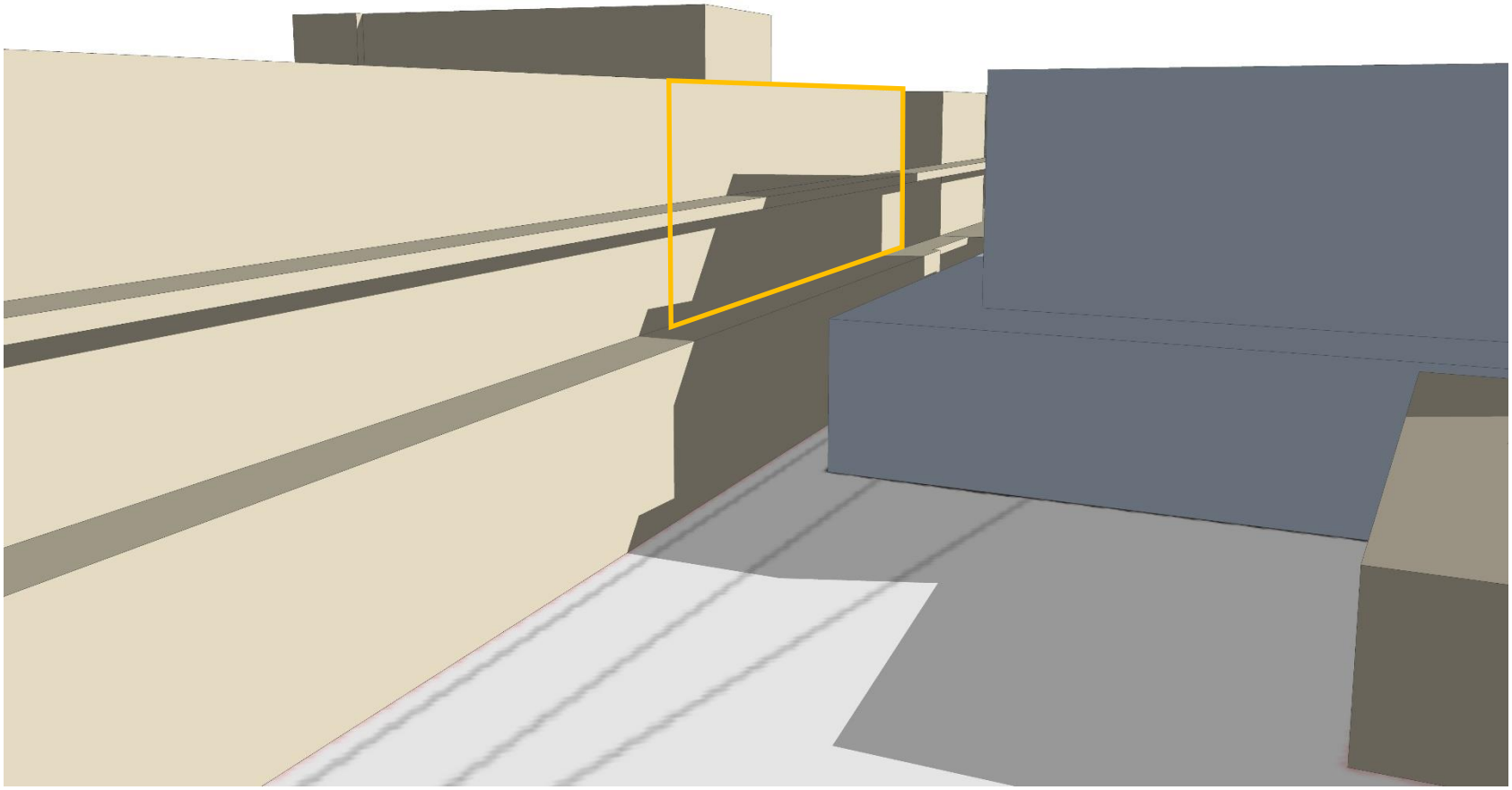


Bezonningsdiagram

23 september

10.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

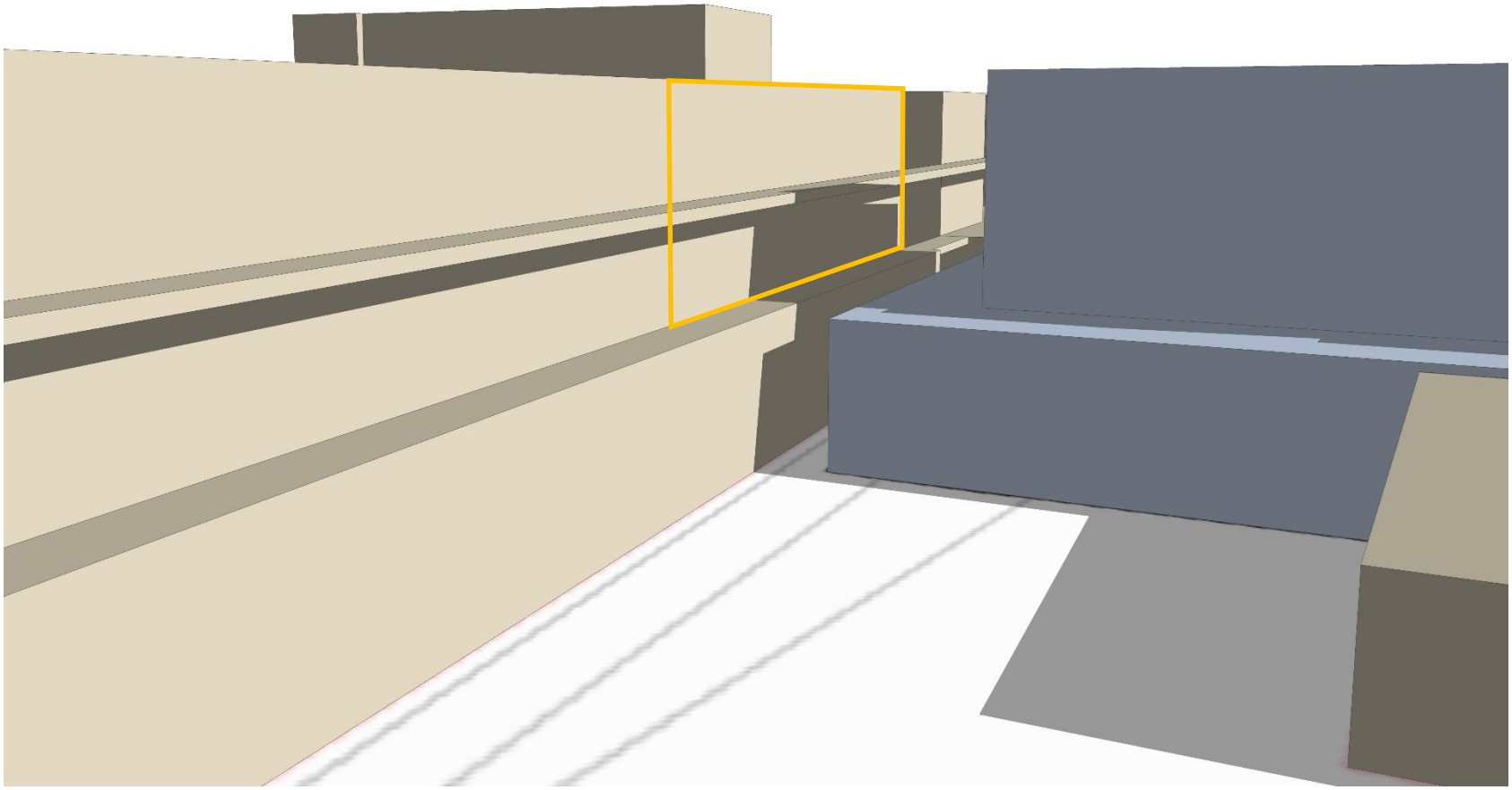


Bezonningsdiagram

23 september

11.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

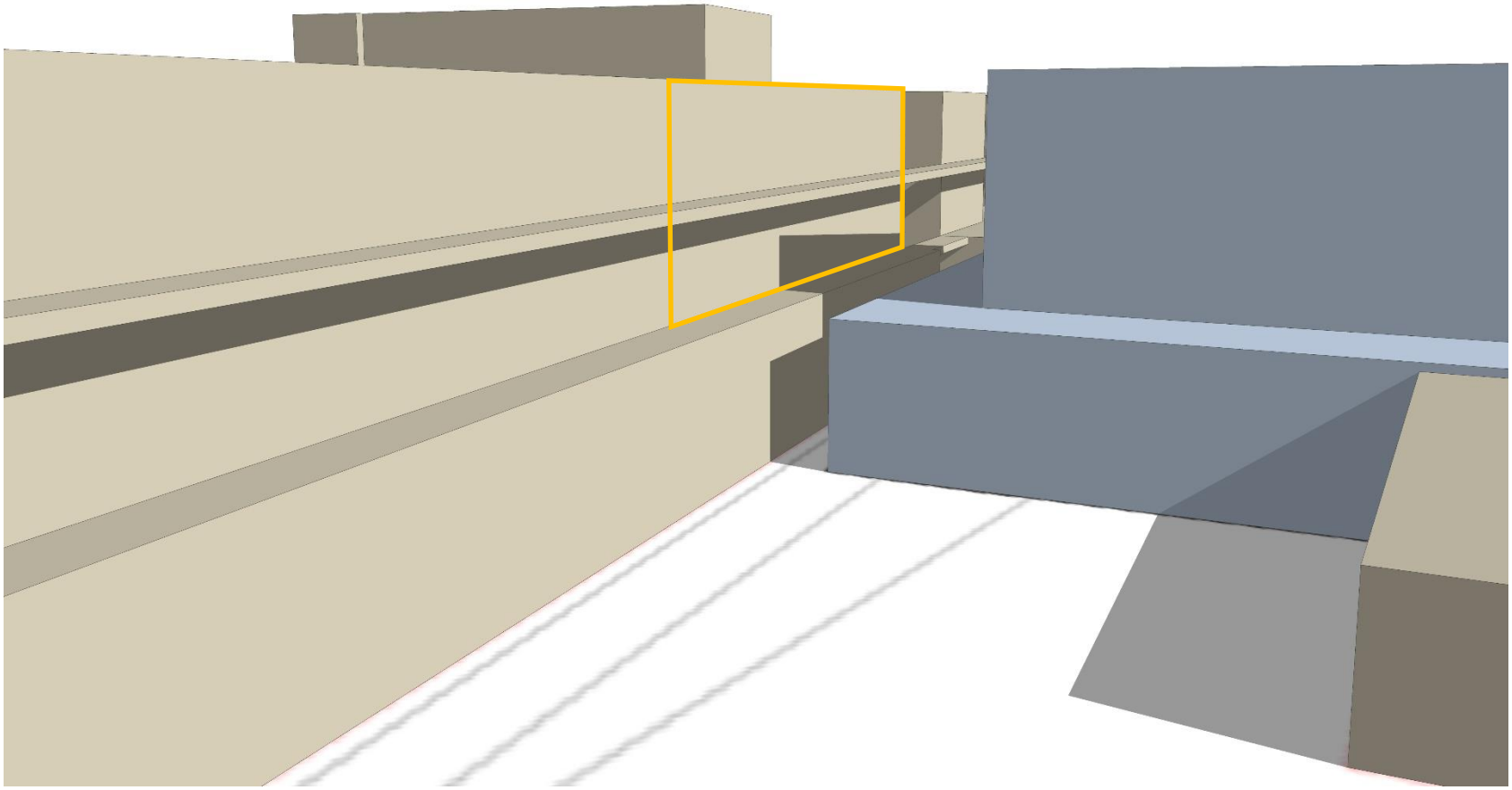


Bezonningsdiagram

23 september

12.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

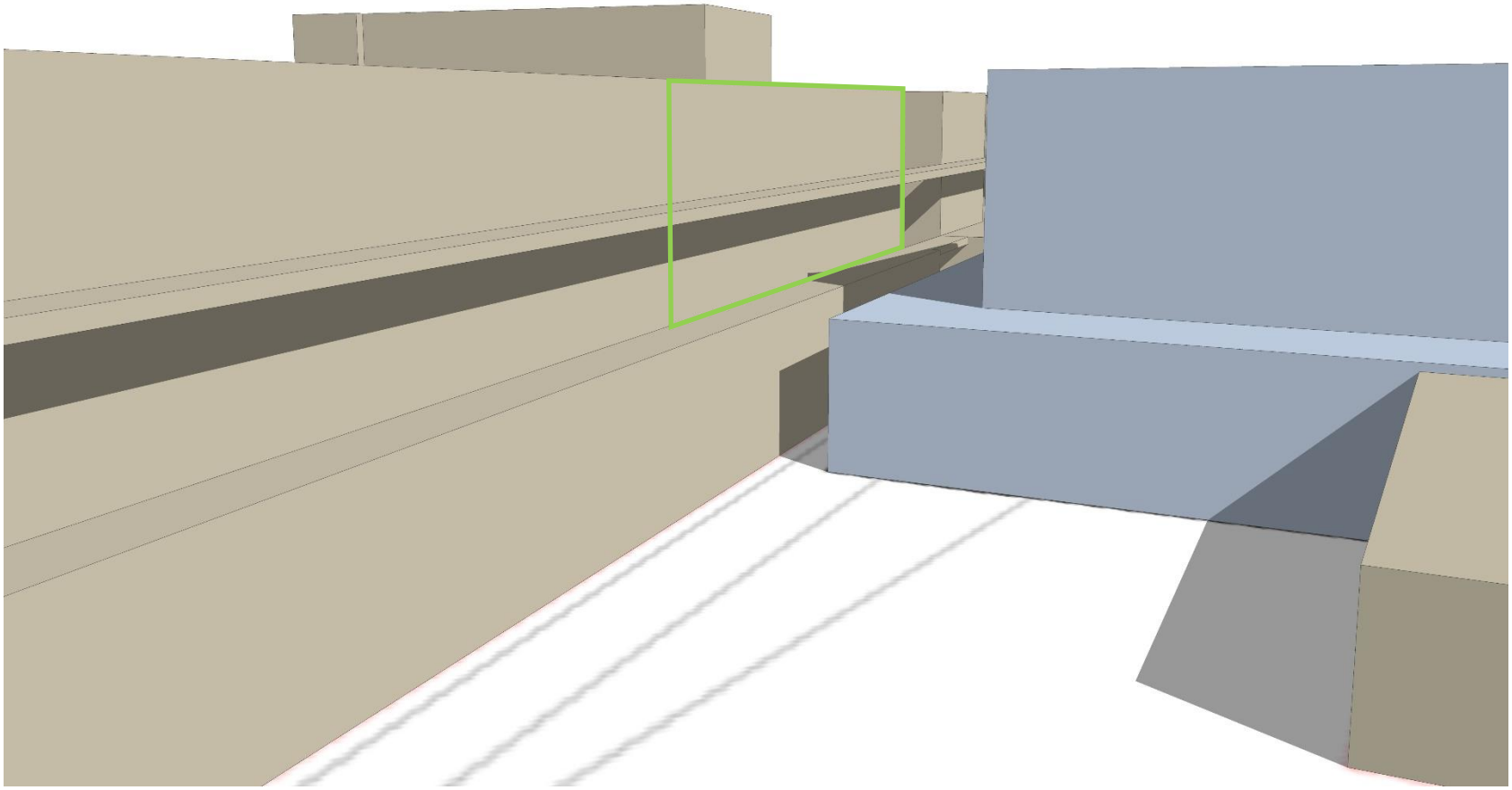


Bezonningsdiagram

23 september

13.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

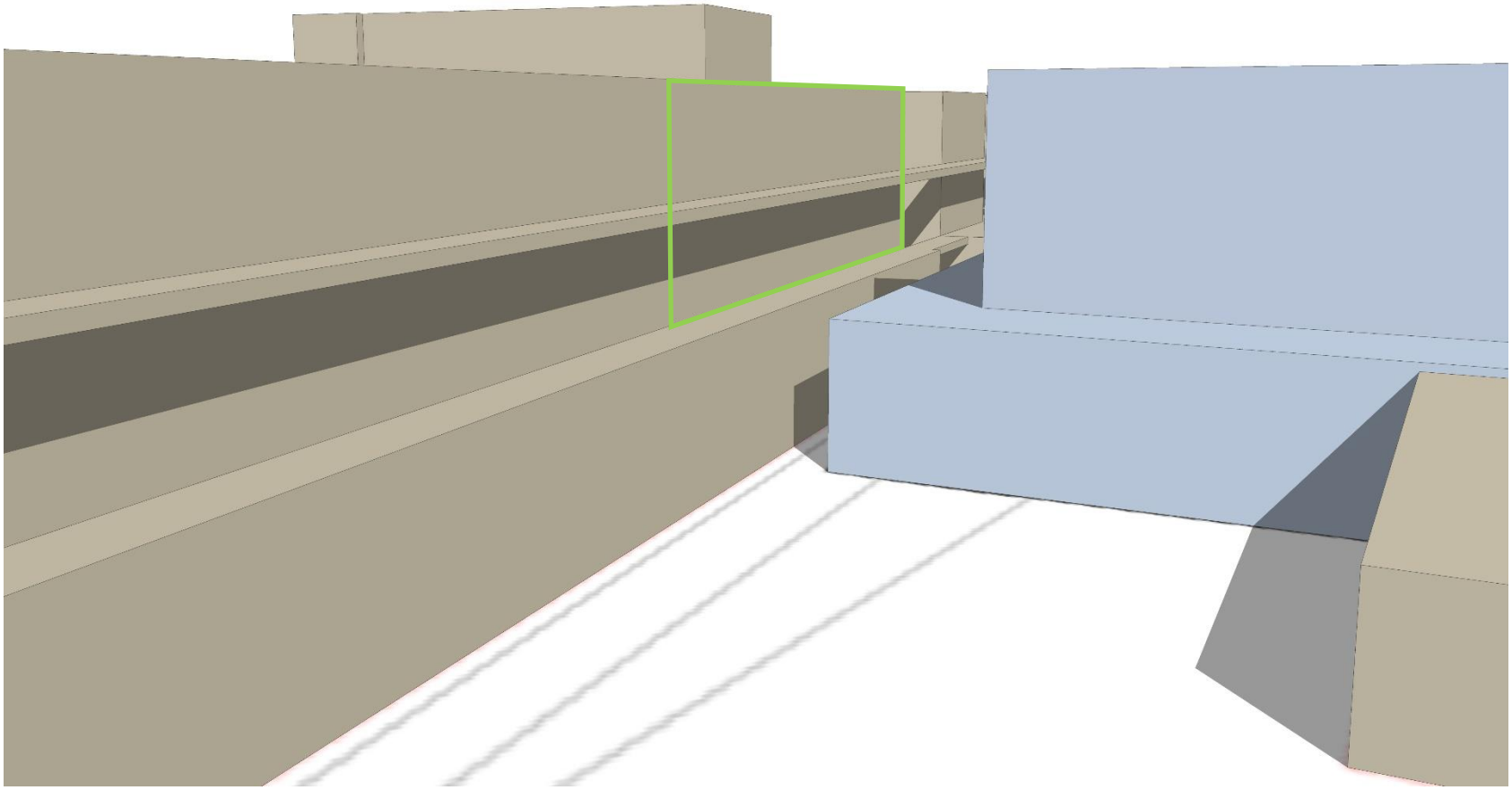


Bezonningsdiagram

23 september

14.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

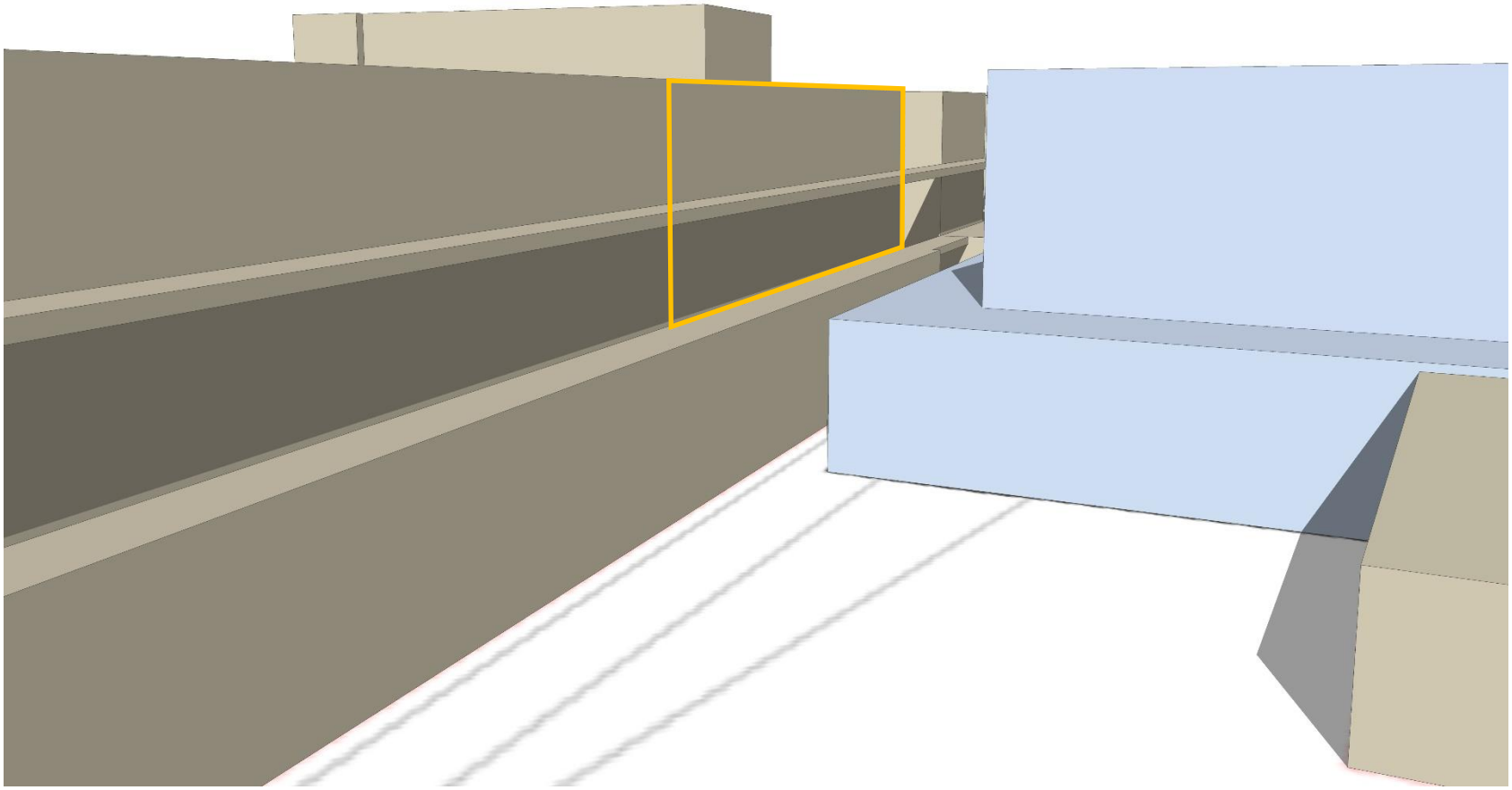


Bezonningsdiagram

23 september

15.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

23 september

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

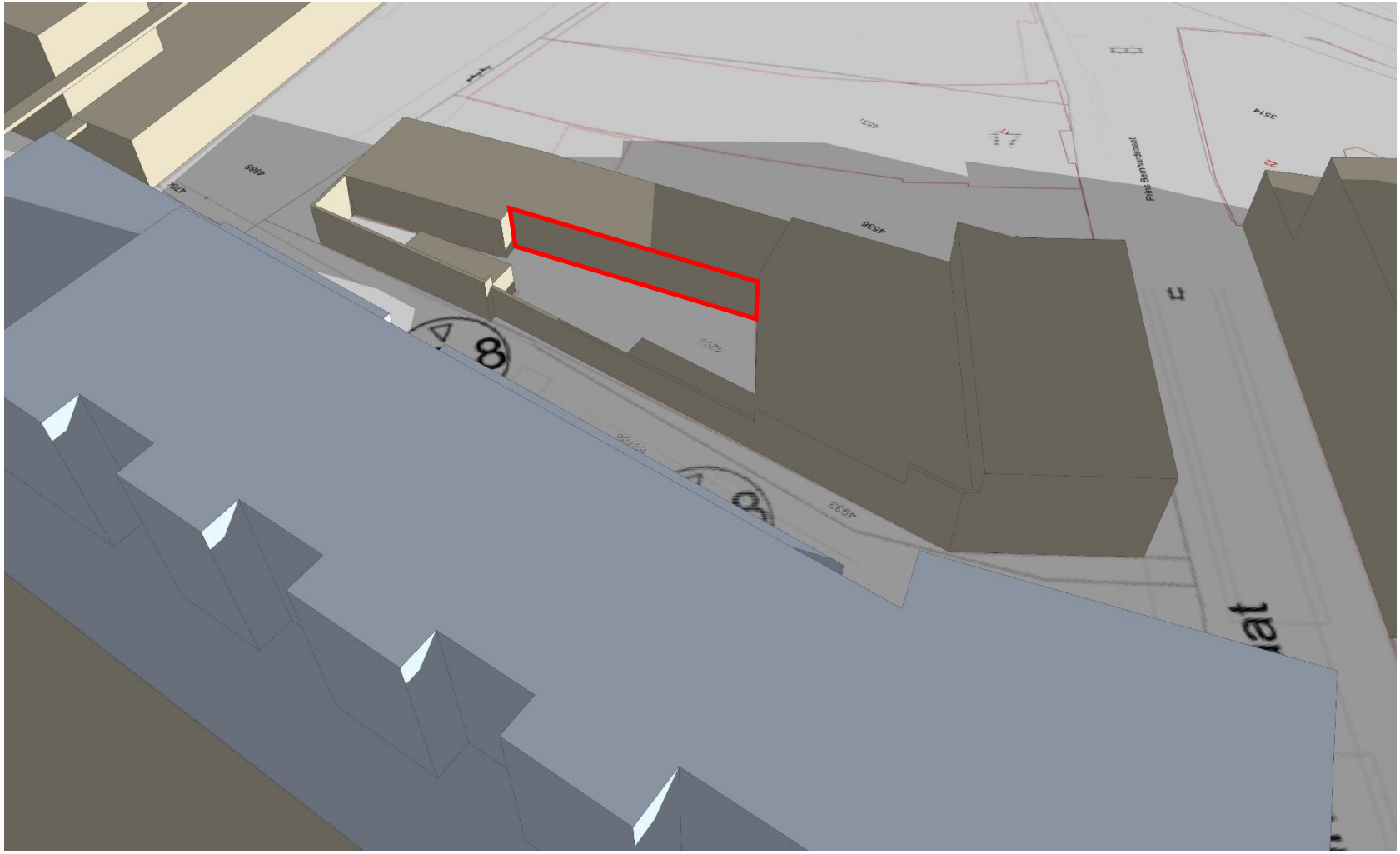
Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

Bezonningsdiagram

21 oktober

10.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

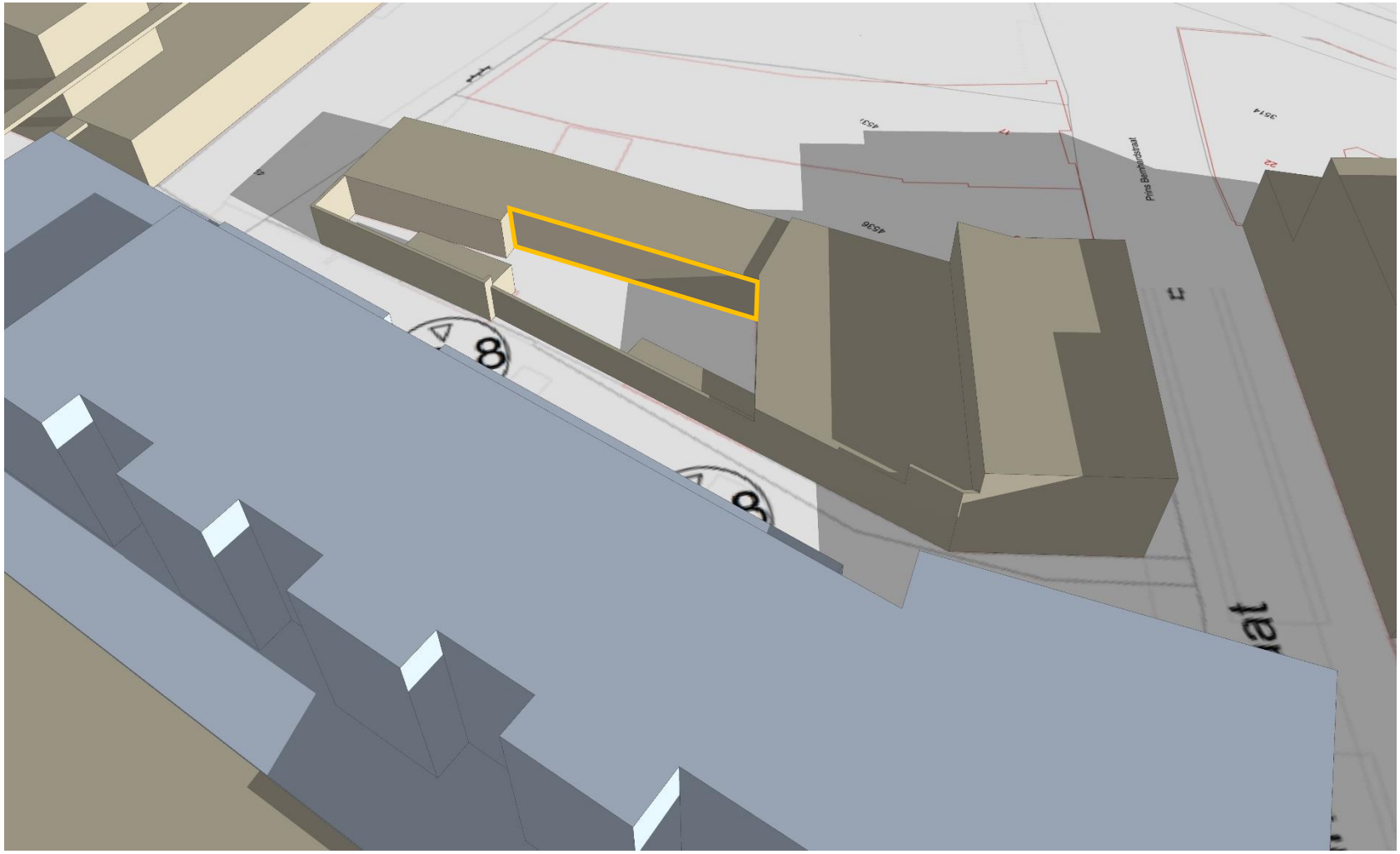


Bezonningsdiagram

21 oktober

11.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

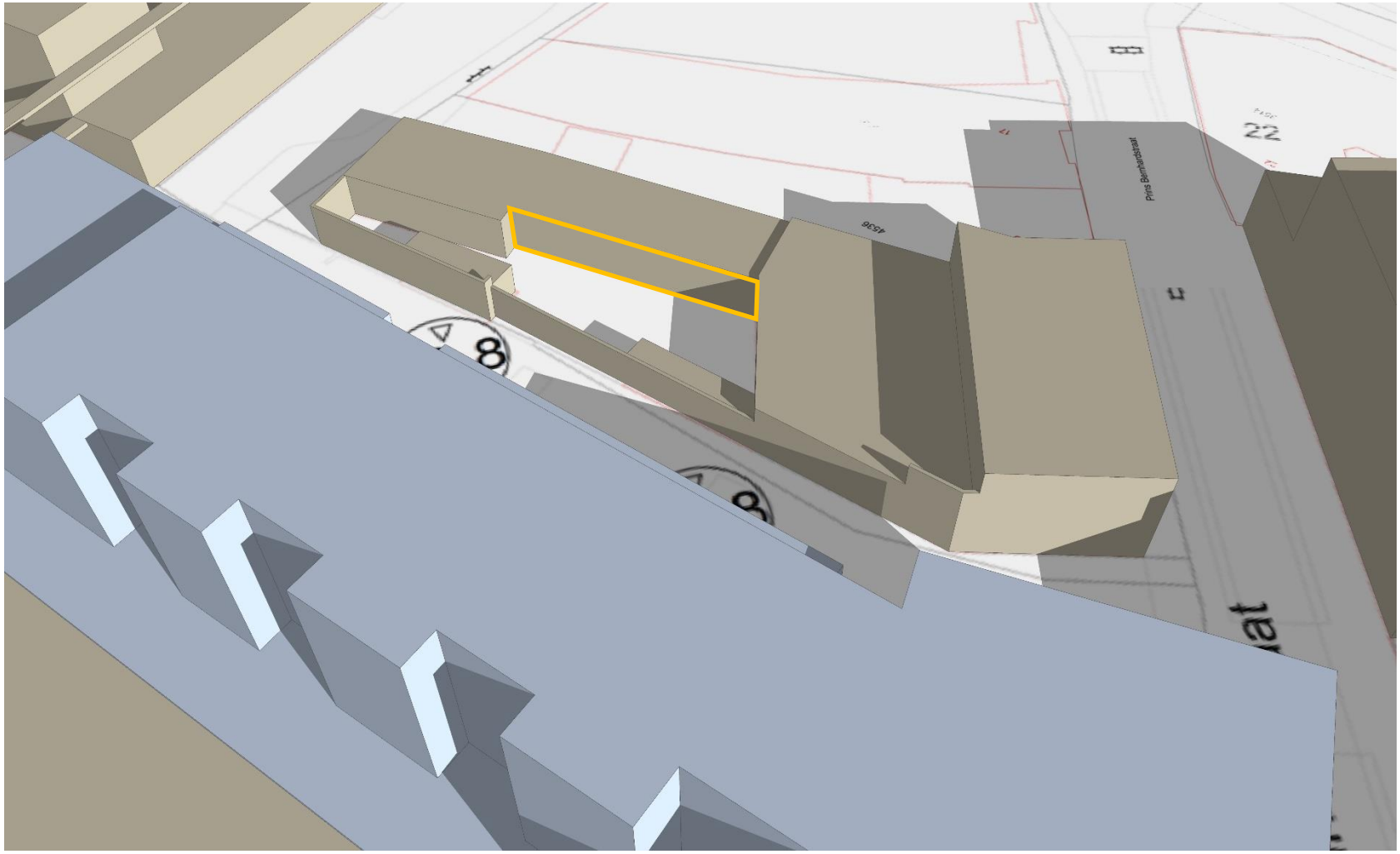


Bezonningsdiagram

21 oktober

12.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

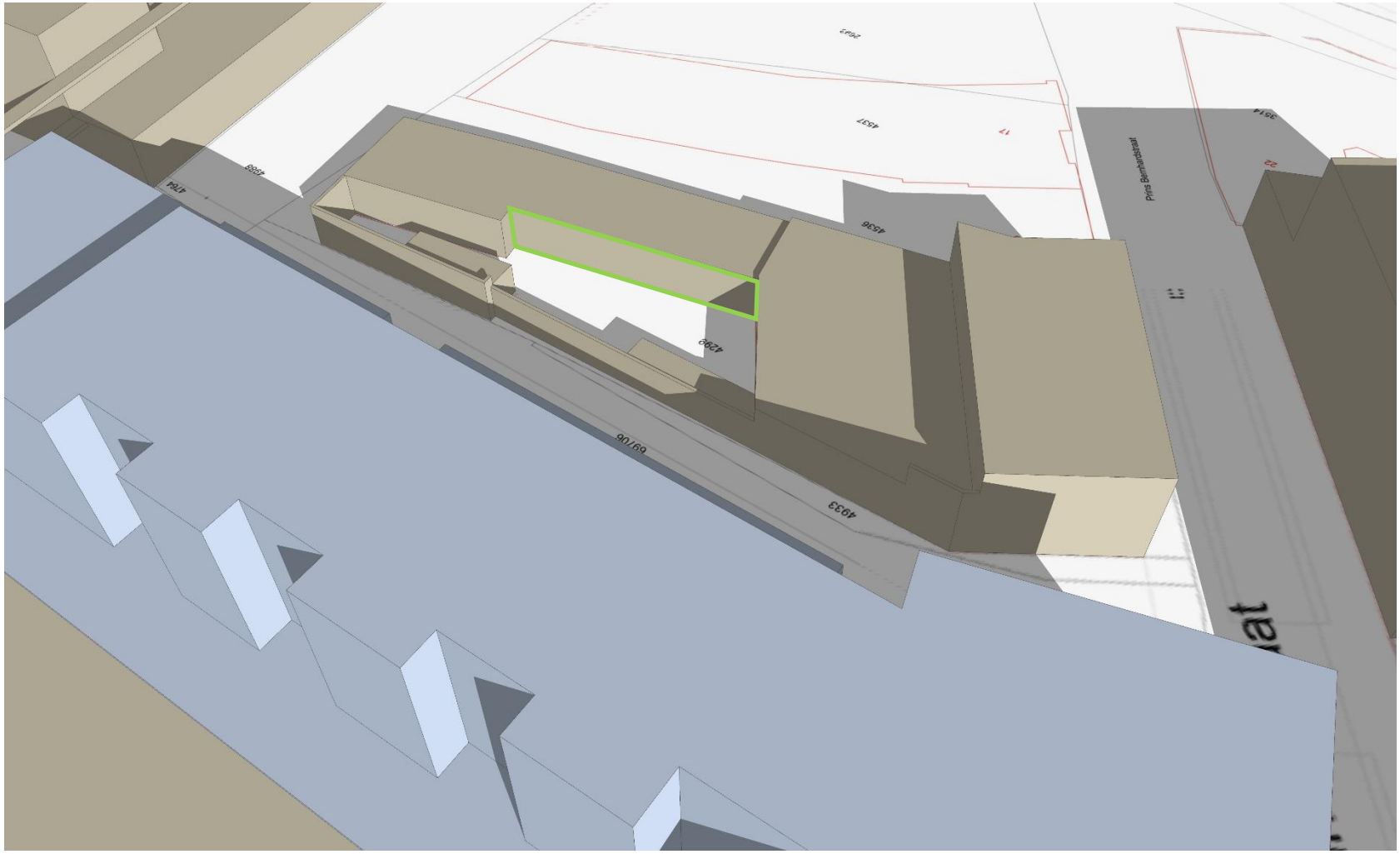


Bezonningsdiagram

21 oktober

13.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

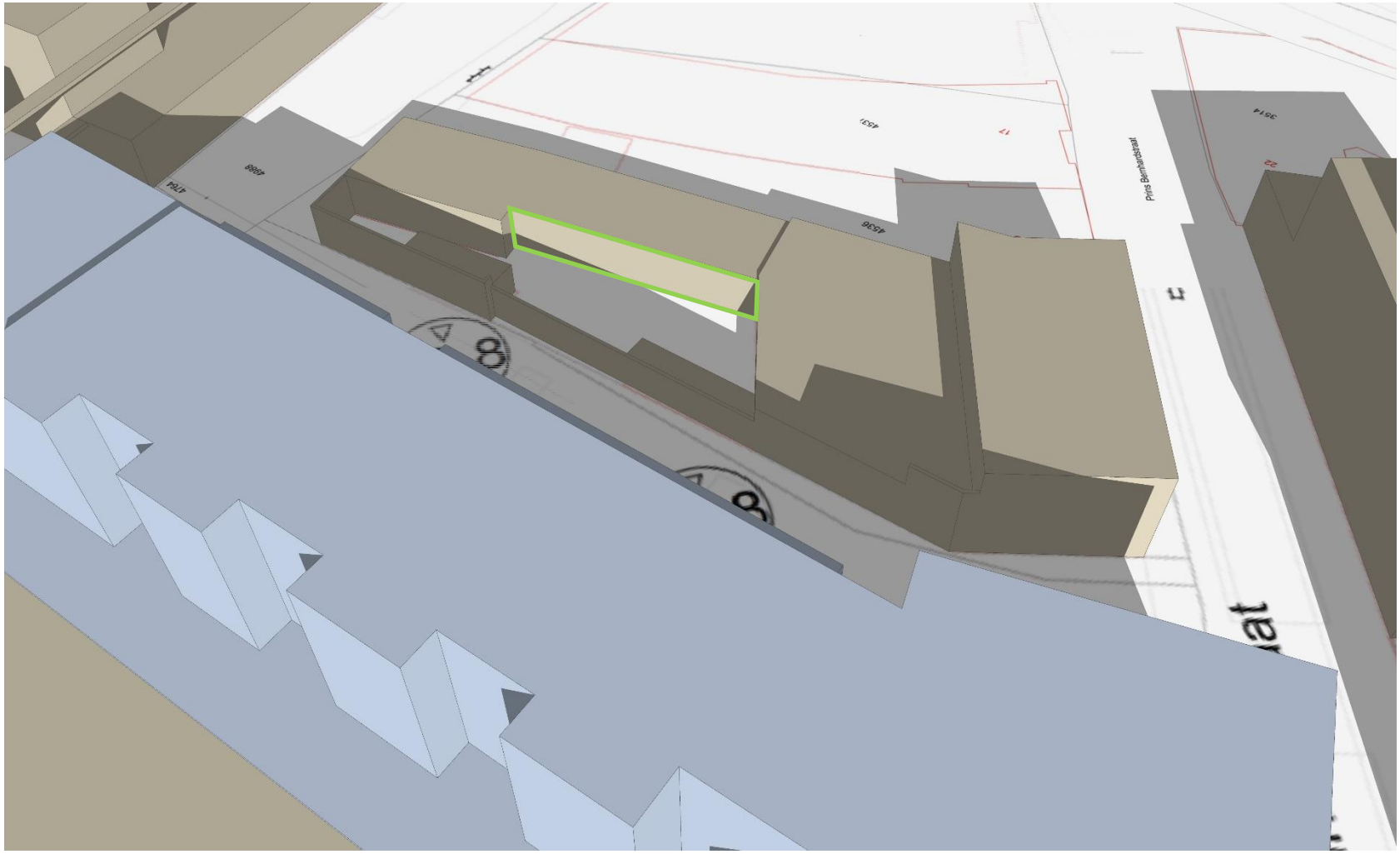


Bezonningsdiagram

21 oktober

14.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

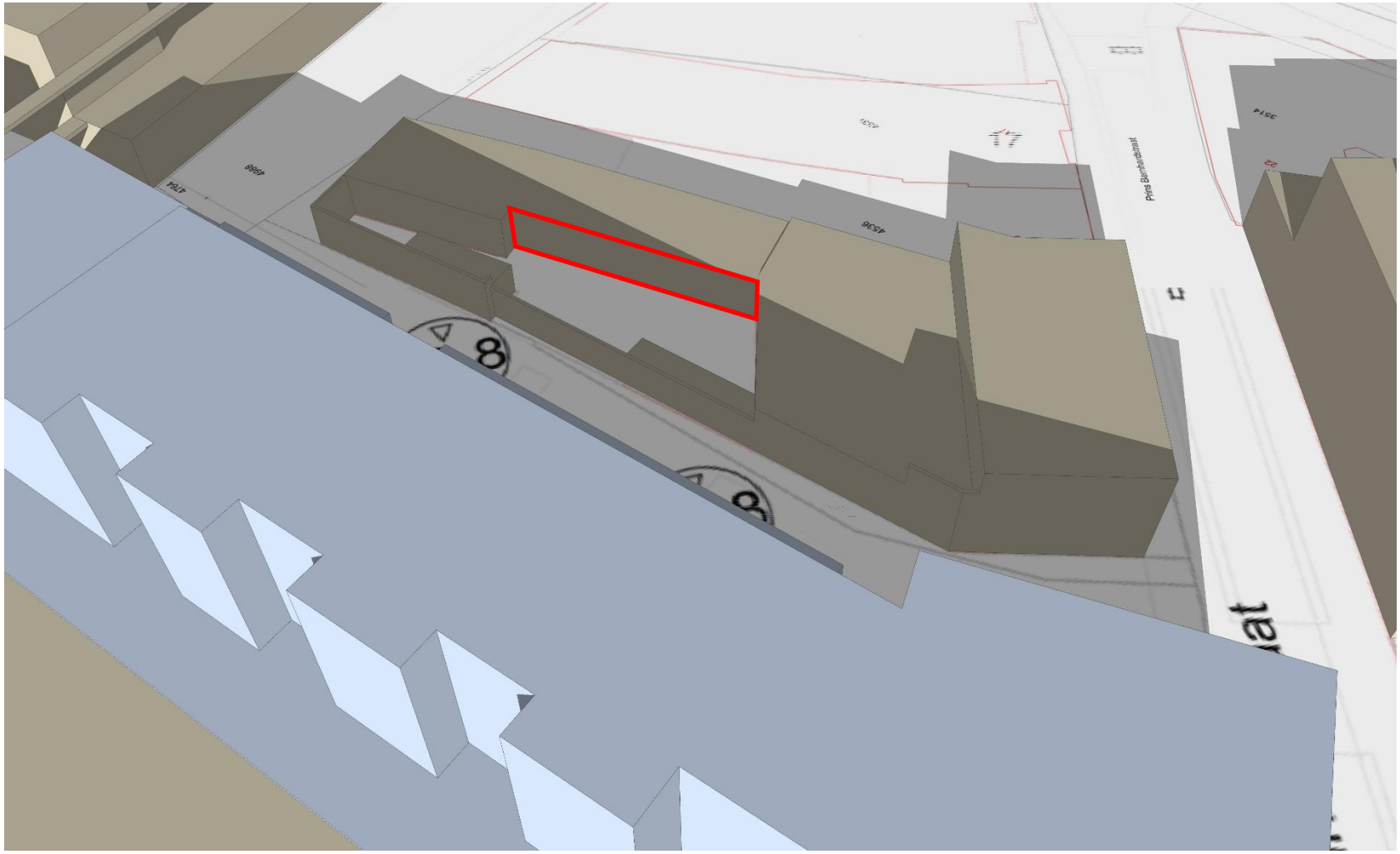


Bezonningsdiagram

21 oktober

15.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 9-11.

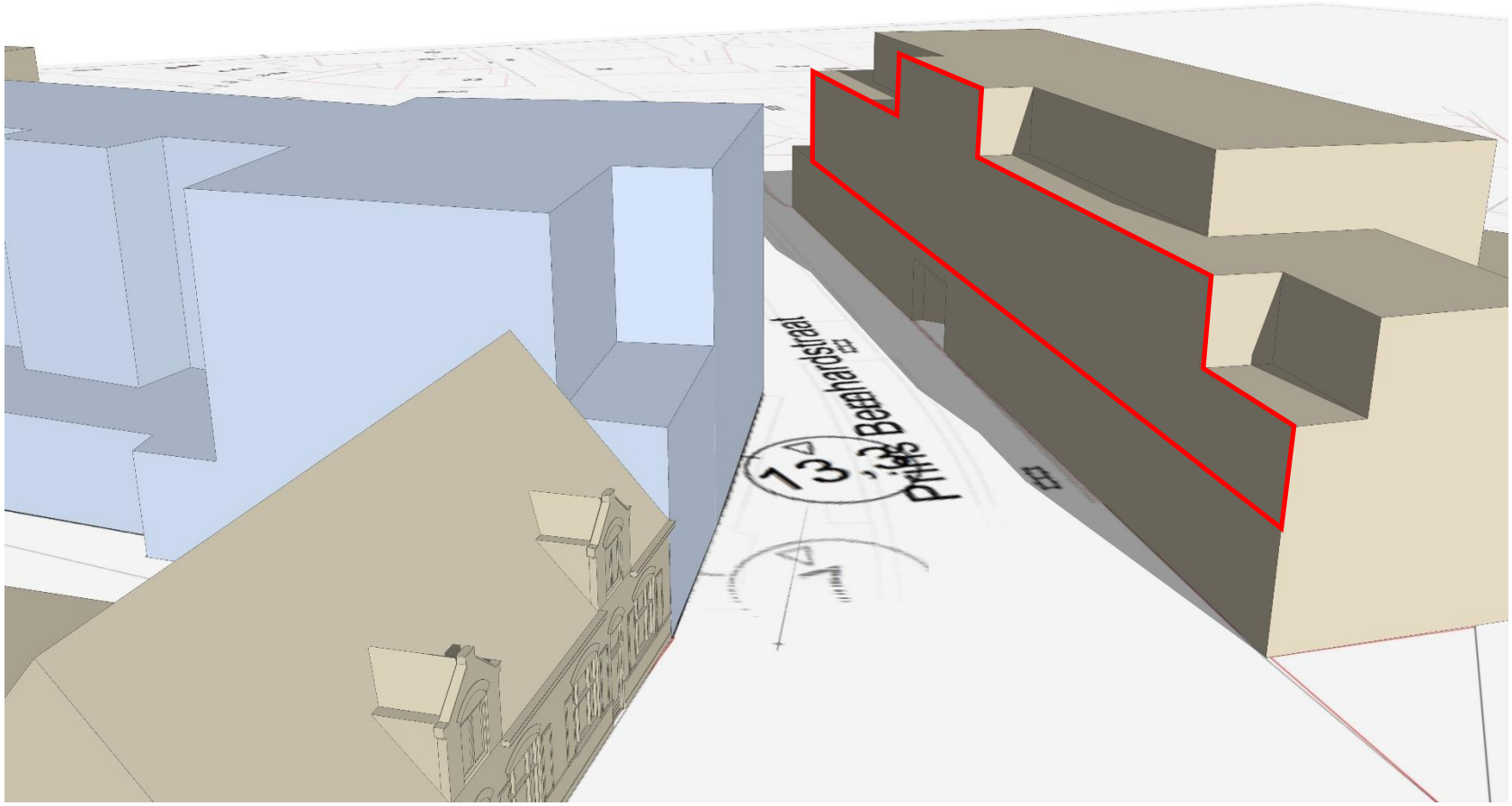


Bezonningsdiagram

21 oktober

14.00u

Geen zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

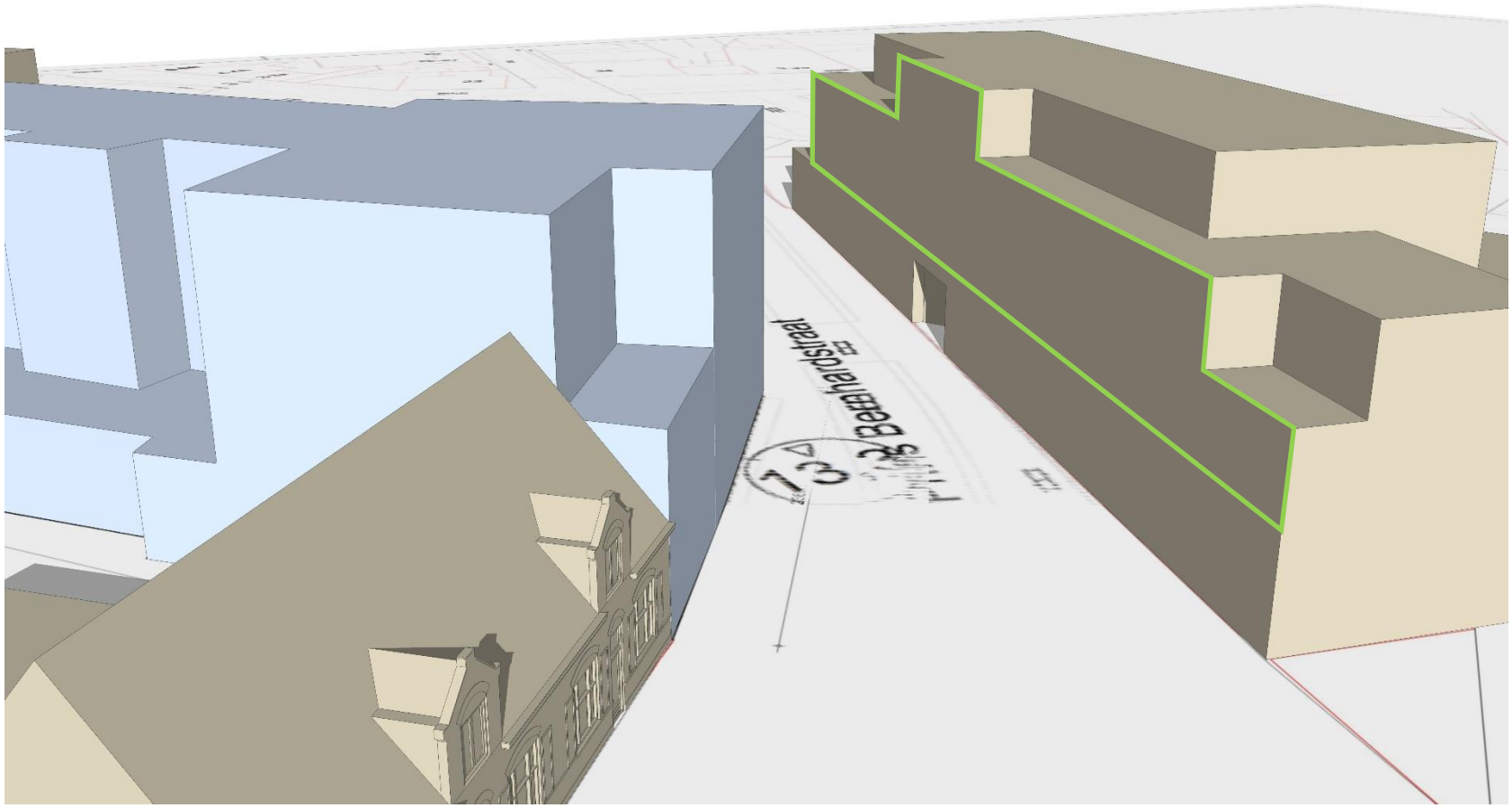


Bezonningsdiagram

21 oktober

15.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

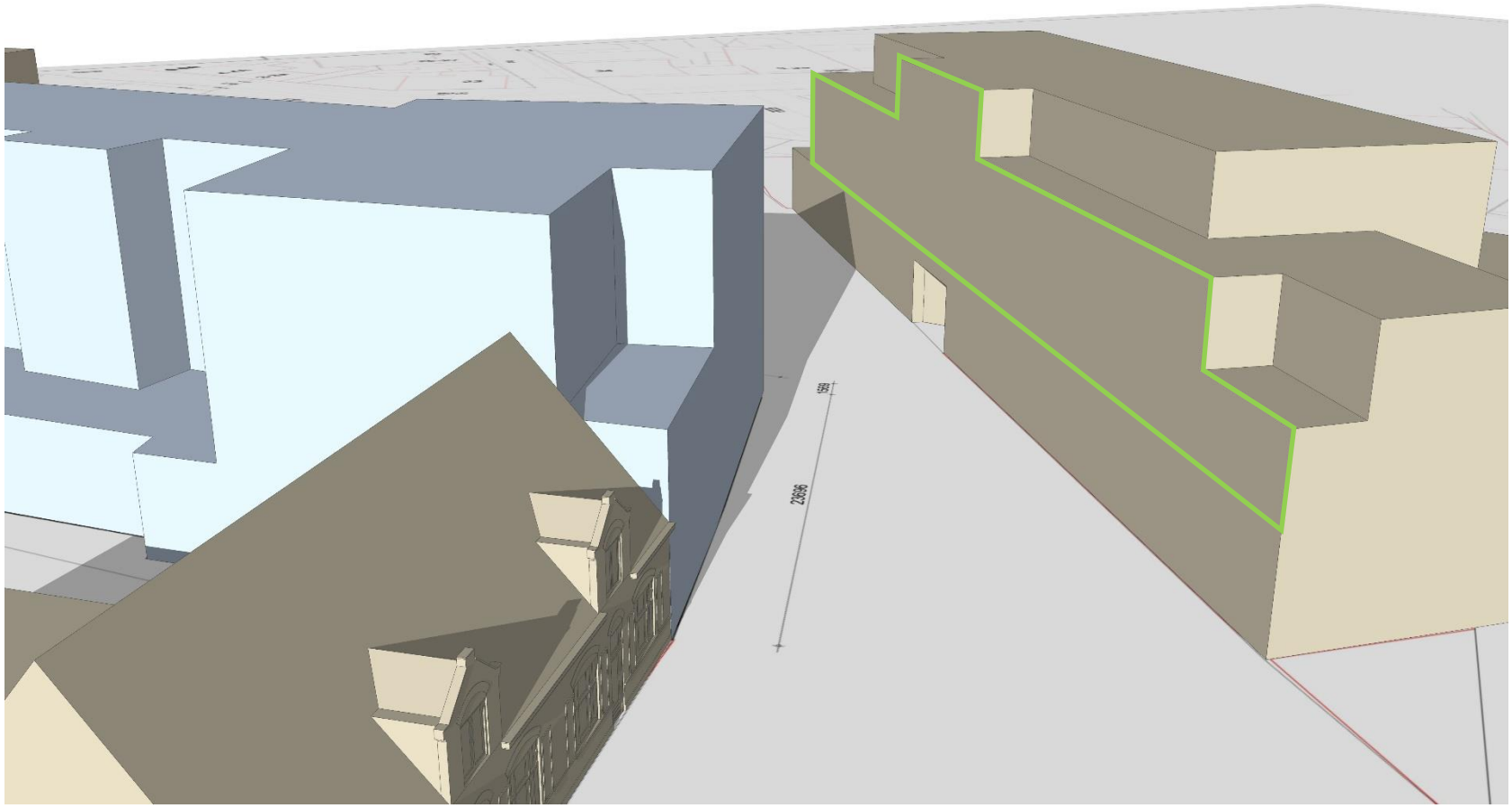


Bezonningsdiagram

21 oktober

16.00u

Zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

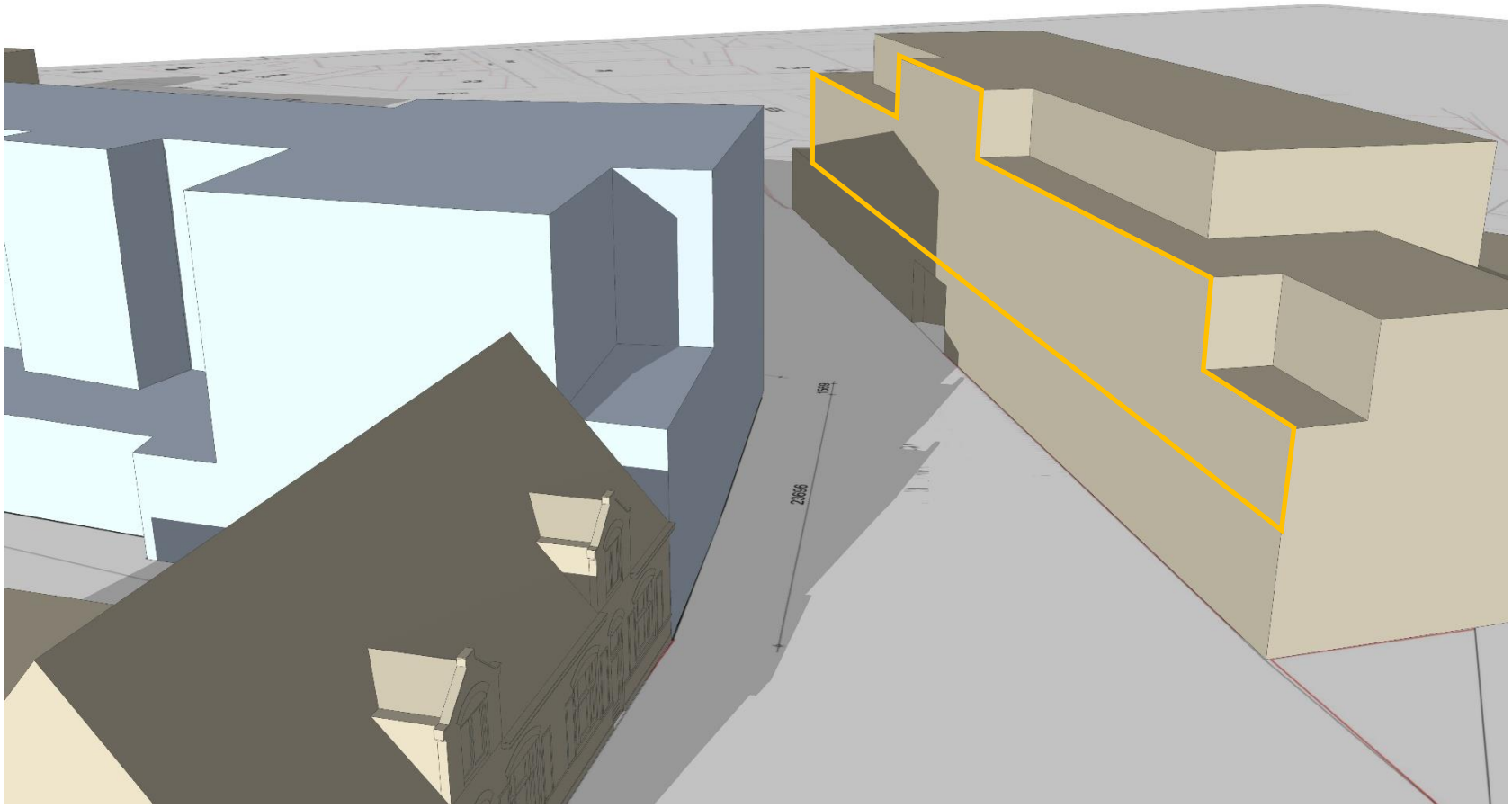


Bezonningsdiagram

21 oktober

17.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

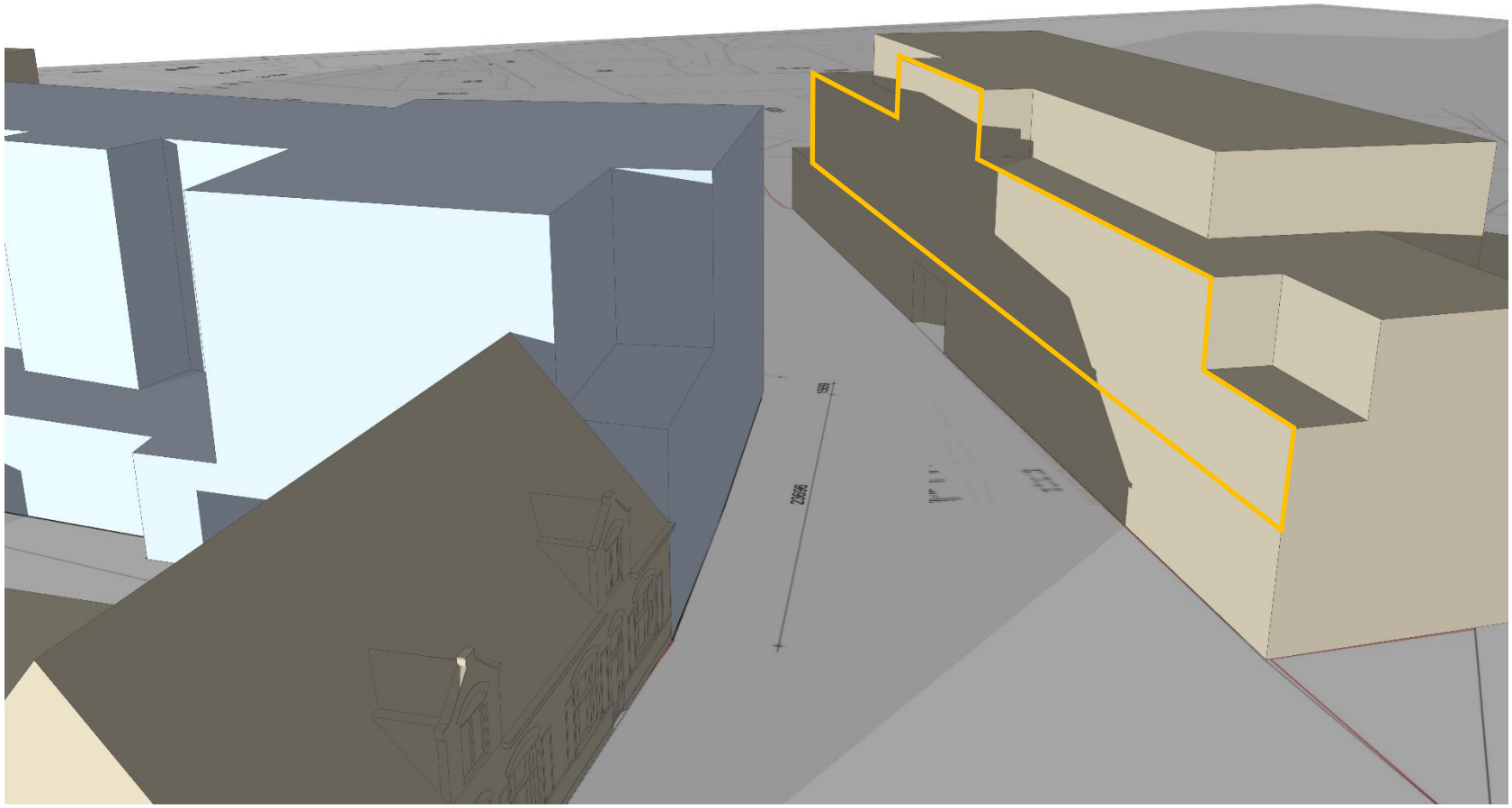


Bezonningsdiagram

21 oktober

18.00u

Deels zonlicht Prins Bernhardstraat 8-16.

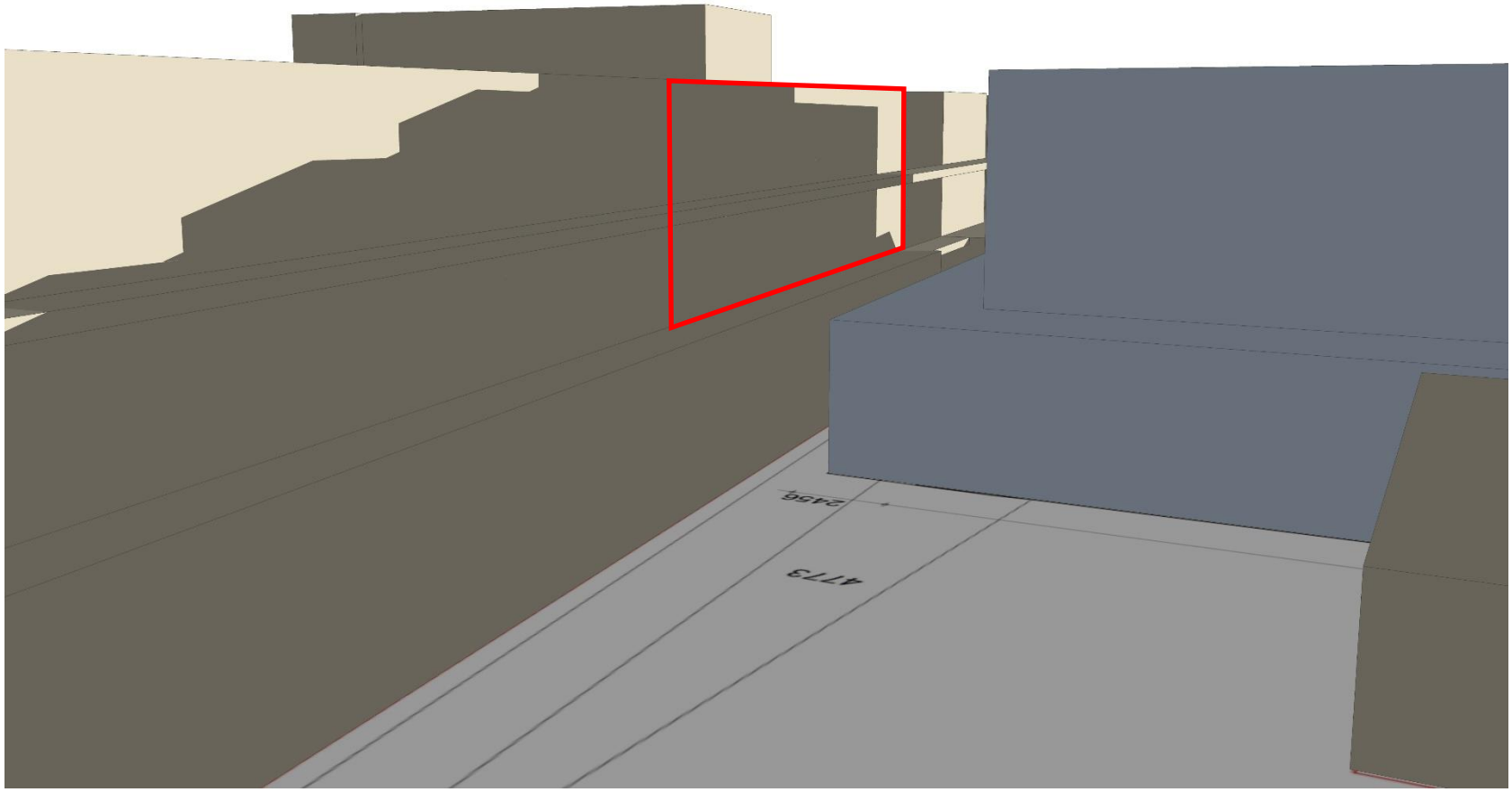


Bezonningsdiagram

21 oktober

09.00u

Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

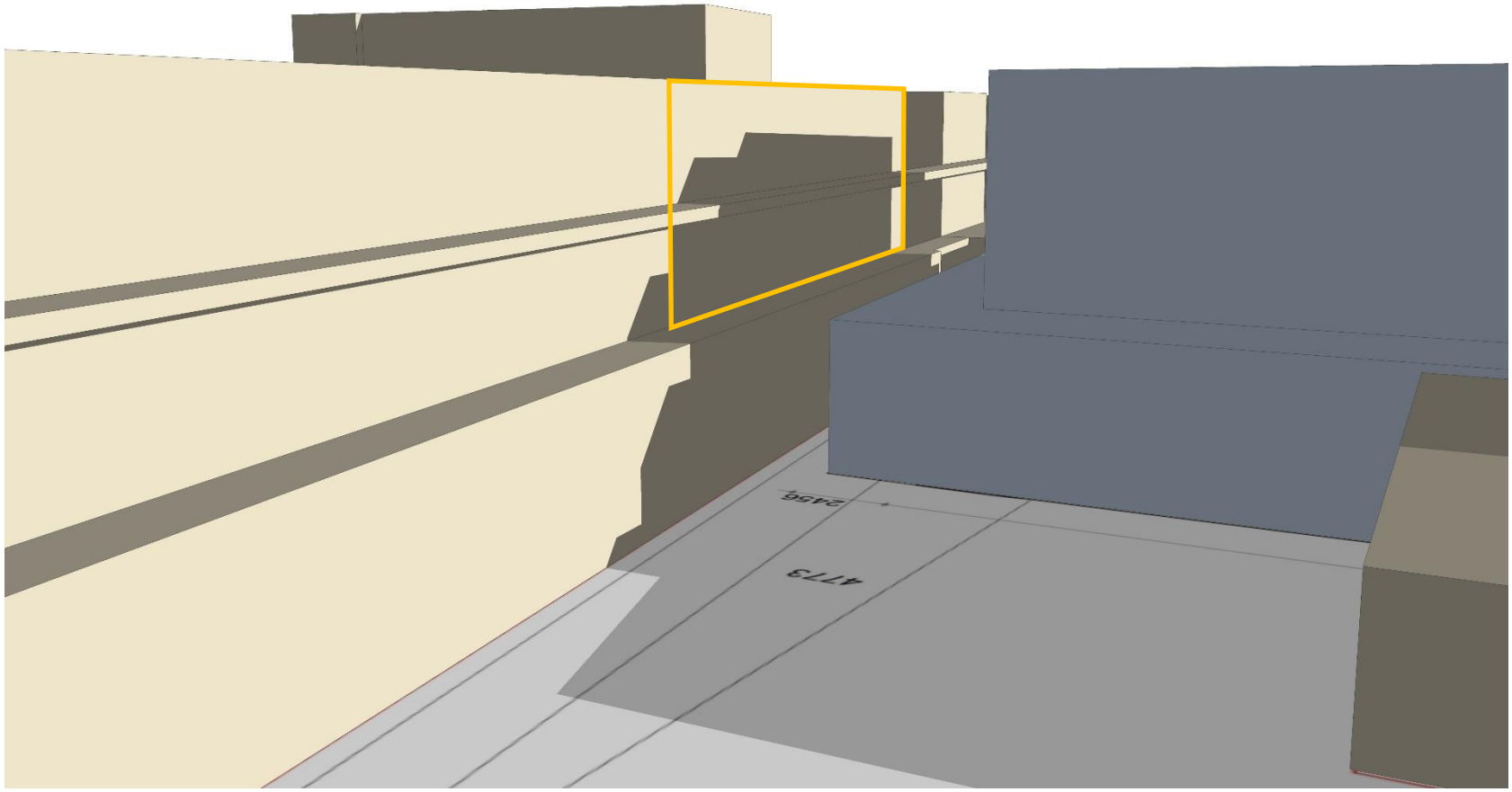


Bezonningsdiagram

21 oktober

10.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

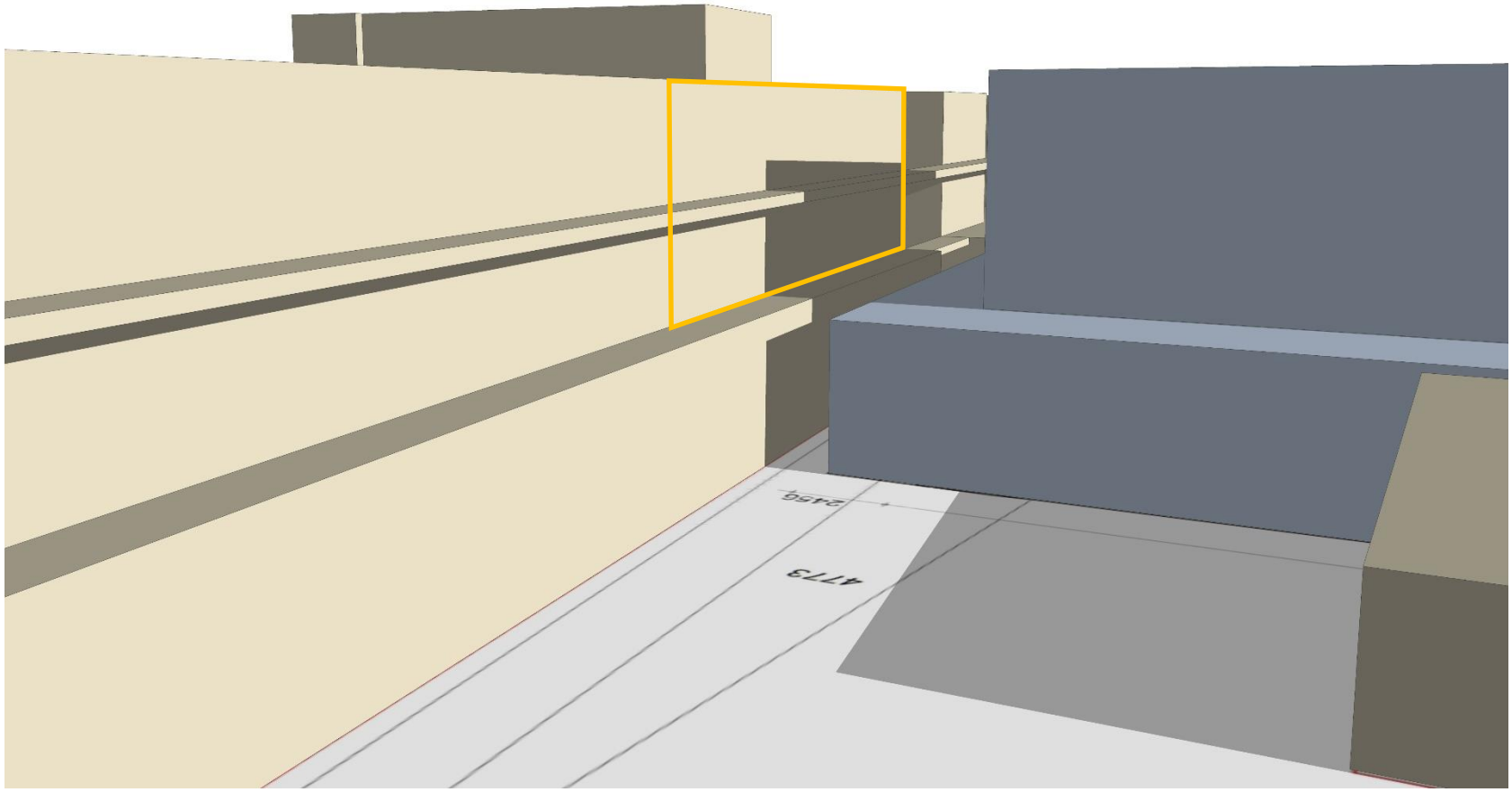


Bezonningsdiagram

21 oktober

11.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

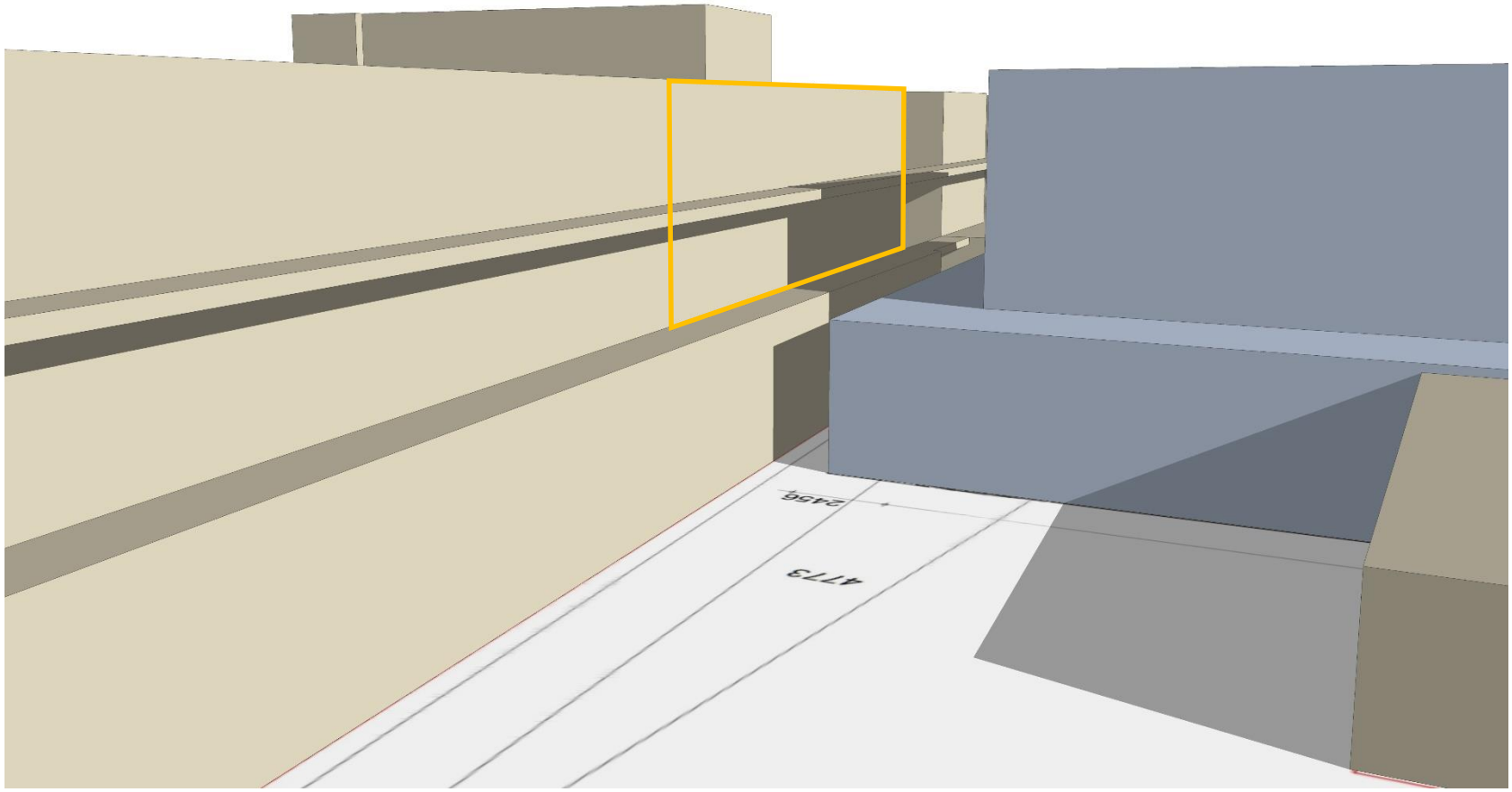


Bezonningsdiagram

21 oktober

12.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

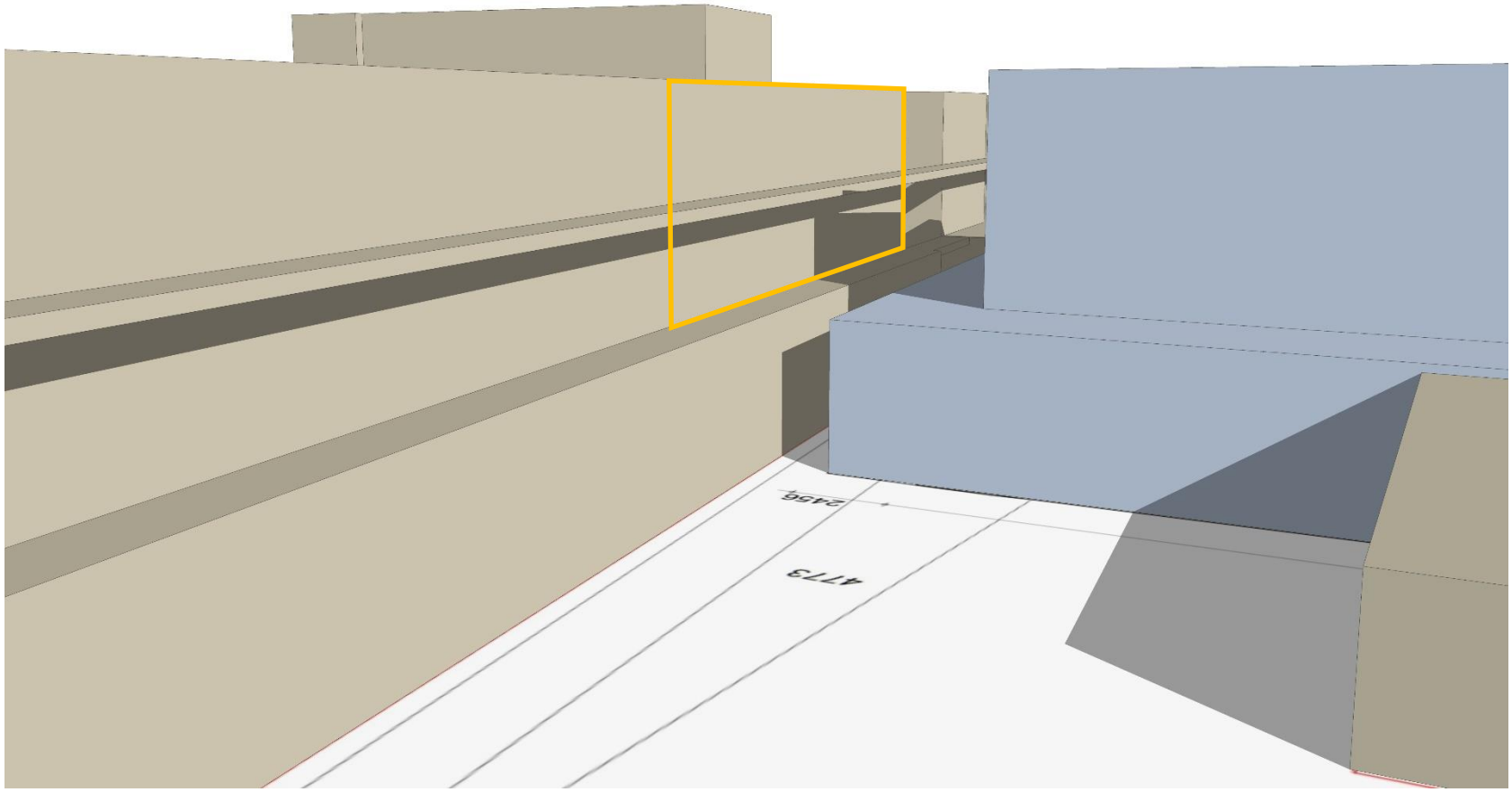


Bezonningsdiagram

21 oktober

13.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

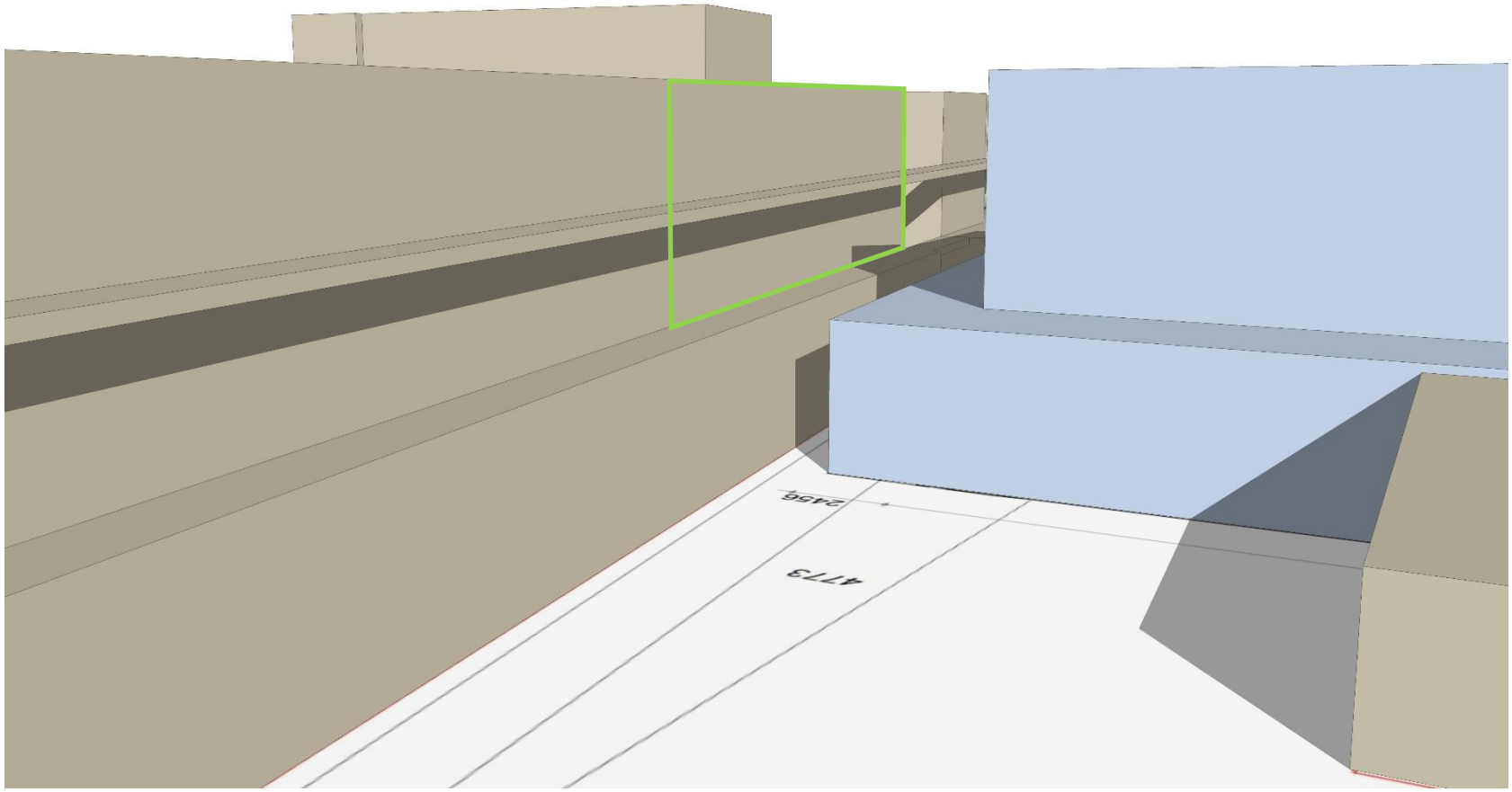


Bezonningsdiagram

21 oktober

14.00u

Zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

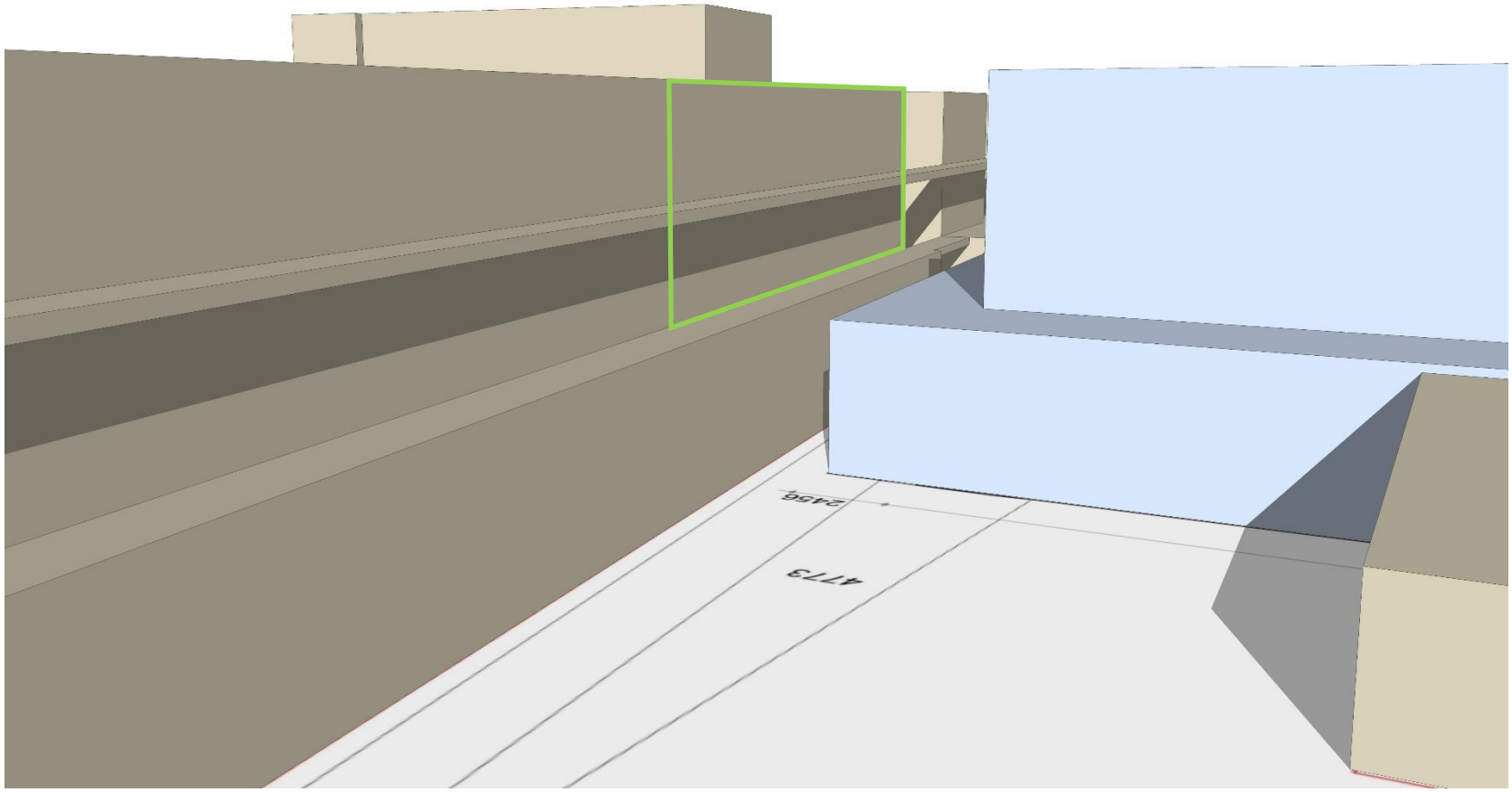


Bezonningsdiagram

21 oktober

15.00u

Deels zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.

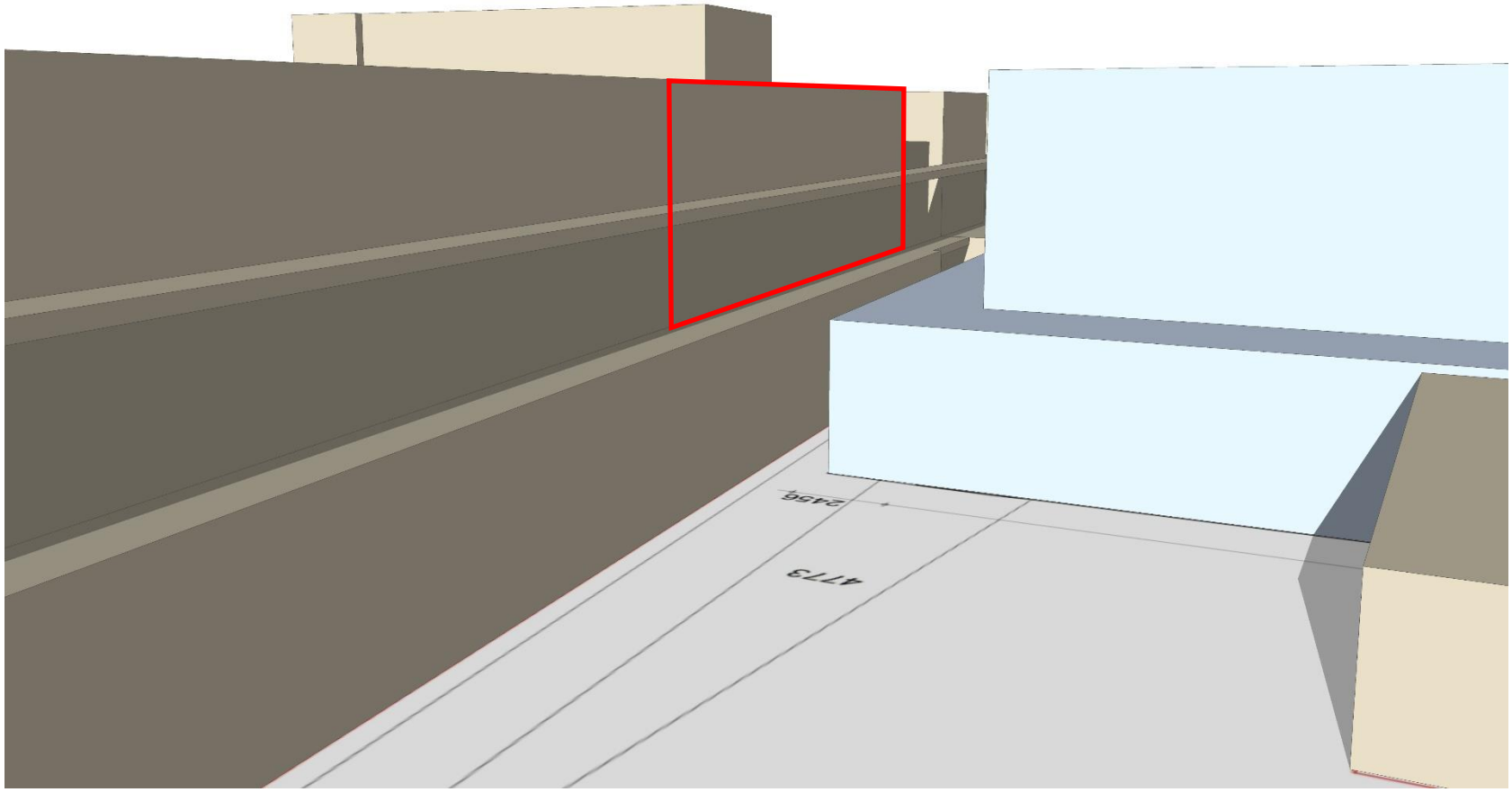


Bezonningsdiagram

21 oktober

16.00u

Geen zonlicht Burgemeester Ruttenplein 10-230.



Bezonningsdiagram

21 oktober

CONCLUSIE

Prins Bernhardstraat 9-11.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

Prins Bernhardstraat 8-16.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

Burgemeester Ruttenplein 10-230.
- Minimaal twee zonuren aanwezig op basis van bezonningsdiagram vogelvluchtperspectief.

notitie

projectnaam
Behoefte-onderzoek detailhandel centrum Asten

datum
16 april 2025

projectnummer
P08030

opdrachtgever
Pittiger in planologie

BRO
projectleider
FSi

projectteam
RKo

review
DGo

Willemsplein 2
5211 AK ’s-Hertogenbosch
+31 (0)73 208 91 55
info@bro.nl
www.bro.nl

BRO | a movares company

Behoefteonderzoek aanvullende detailhandel centrum Asten

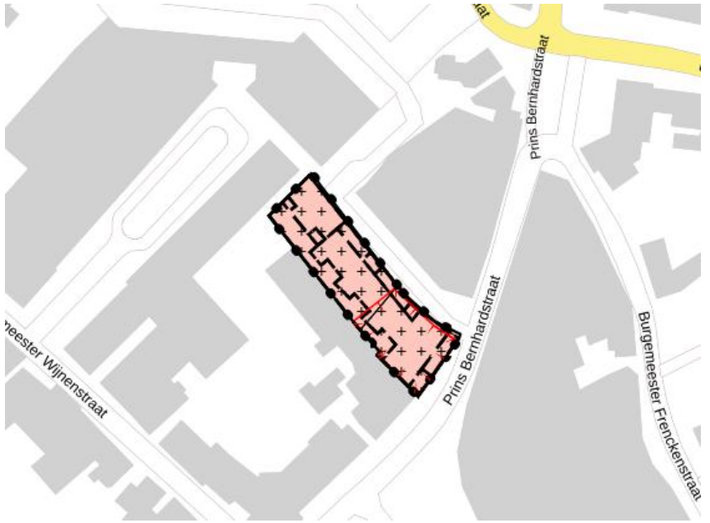
Aanleiding
Opdrachtgever heeft voor de locatie Prins Bernhardlaan 1-3 (voormalige Blokker) in het centrum van Asten een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Voor de locatie is een ontwikkeling voorzien waarbij 615 m² extra detailhandel wordt toegevoegd in de plint en tevens de toevoeging van 19 appartementen op de verdiepingen. De detailhandelsmeters worden ingenomen door HEMA. HEMA is momenteel gevestigd in een tent op een tijdelijk locatie, maar verplaatst naar de locatie aan de Prins Bernhardstraat. Voorheen was HEMA gevestigd in winkelcentrum Midas. Daar liep het contract echter af en de eigenaar van het winkelcentrum heeft plannen voor herontwikkeling van het winkelcentrum.

Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld. Tegen het bestemmingsplan is echter beroep ingesteld. De gemeente is samen met de ontwikkelaar aan zet om een verweerschrift op te stellen. Daarbij worden ze ondersteund door Hekkelman Advocaten. Voor het verweer is nader onderzoek nodig naar de behoefte aan de extra vierkante meters detailhandel.

Planologisch-juridisch is de beoogde ontwikkeling reeds toegestaan. Op basis van het vigerende bestemmingsplan ‘Asten Centrumgebied’ geldt voor de betreffende locatie de bestemming ‘Centrum-1’. Binnen die bestemming is onder meer detailhandel mogelijk. De feitelijke uitbreiding van ruim 615 m² detailhandel is echter aanzienlijk. Een onderbouwing van de behoefte is daarom wenselijk.

Aanpak
Om de behoefte (en effecten) van de beoogde toevoeging inzichtelijk te maken is ruimtelijk-functioneel onderzoek gedaan. Dit is gedaan aan de hand van de systematiek van de ladder voor duurzame verstedelijking. Daarbij is aandacht voor het volgende:

- Analyse van relevant beleid (provinviaal, regionaal en gemeentelijk).
- Analyse van relevante trends en ontwikkelingen.
- Analyse van vraag en aanbod.
- Bepalen van het economisch functioneren en marktruimte voor niet-dagelijkse detailhandel.
- Analyse en beoordeling van ruimtelijk-functionele effecten van de beoogde toevoeging.



Locatie bestemmingplan Prins Bernardlaan 1-3

Conclusies

Beleid

De beoogde ontwikkeling past in grote lijnen binnen het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid.

- De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de versterking van een perspectiefrijk winkelgebied, het centrum van Asten. Daarbij is sprake van concentratie van detailhandel, door Hema te verplaatsen vanuit de rand van het centrum, naar een centrale locatie in het centrum.
- Op basis van voorliggend onderzoek blijkt dat de planologische uitbreiding niet zorgt voor negatieve effecten op de bestaande structuur.
- Om verdere groei van de leegstand niet te stimuleren, mogen er in beginsel per saldo geen extra winkelmeters worden toegevoegd. De beoogde extra winkelmeters in het centrum van Asten zijn echter om een bestaande winkel te faciliteren. Bovendien neemt de leegstand per saldo juist af, doordat een van de grootste leegstand panden in het centrum van Asten onderdeel is van de ontwikkeling.
- De Prins Bernardstraat is beleidsmatig een belangrijke plek binnen het centrum van Asten. Dit geldt te meer voor de beoogde locatie, Prins Bernardstraat 1. De beoogde uitbreiding van detailhandel biedt mogelijkheden voor Hema om te verplaatsen naar de betreffende locatie. Dit draagt bij aan en versterkt de beleidsmatig gewenste structuur binnen het centrum van Asten.
- De beoogde uitbreiding biedt ruimte voor de verplaatsing van Hema. Hema krijgt een ruimte opzet en toekomstbestendige maatvoering. Dit draagt bij aan de beleidsmatig gewenste kwalitatieve versterking van het huidige winkelaanbod en de economische vitaliteit van het centrum.
- Het winkelaanbod wordt versterkt en de leegstand neemt af. Dit draagt bij aan de vitaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum van Asten.
- Een dergelijke ontwikkeling wordt gemeld aan de directe buurgemeenten en moet worden afgestemd op subregionaal niveau.

Kwantitatieve behoefte

Er is voldoende kwantitatieve behoefte voor de toevoeging van 615 m^2 wvo aanvullende detailhandel in het centrum van Asten.

- Het recreatieve niet-dagelijkse winkelaanbod in Asten functioneert indicatief ruim boven het landelijk gemiddelde. De bestedingen die terecht komen in Asten zijn ruim voldoende voor het bestaande aanbod om gezond te kunnen functioneren. Dit kan worden vertaald naar een distributieve uitbreidingruimte van circa 2.100 m^2 wvo.
- De komende jaren nemen de bestedingen iets af. Het functioneren van het aanbod blijft echter ruim boven het landelijk gemiddelde liggen. Hierdoor is nog altijd sprake van circa 1.750 m^2 wvo uitbreidingsruimte omstreeks 2035.

Kwalitatieve behoefte

De beoogde toevoeging van 615 m^2 wvo aanvullende detailhandel in het centrum van Asten voorziet in een kwalitatieve behoefte.

- De beoogde ontwikkeling biedt ruimte voor de moderne ruim opgezette vestiging van Hema, met een compleet assortiment en met inpandige horeca (zoals ook het geval was op de oude locatie). Dit geeft uitstekend invulling aan een hedendaagse consumentenbehoefte.
- De formule Hema past uitstekend binnen een centrum als dat van Asten. De beoogde uitbreiding van detailhandel faciliteert een moderne en toekomstbestendige Hema in het centrum. Dit draagt bij aan de beleidsmatig gewenste kwalitatieve versterking van het centrum.
- De beoogde uitbreiding van detailhandel biedt mogelijkheden voor de verplaatsing van een publiekstrekker naar een centrale locatie in het centrum. De tijdelijke vestiging in een tent aan de rand van het centrum is een wenselijk en duurzame oplossing.
- Het aantal grote winkelpanden in het centrum van Asten is zeer beperkt. Hierdoor is het lastig om grotere winkels zoals HEMA, te huisvesten. Deze formules trekken echter wel veel bezoekers en zijn hierdoor belangrijk voor het functioneren van het centrum. De beoogde uitbreiding biedt mogelijkheden voor de vestiging van een grotere trekker in het centrum van Asten. De locatie wordt al meteen ingevuld door Hema.
- In het uitvoeringsprogramma ‘Asten in beweging – Toekomstbeeld 2040’ wordt de locatie ‘Prins Bernhardstraat 1’ benoemd als belangrijke locatie voor een publiekstrekker en als schakel- en verbindingspunt tussen de Remery Passage, de Midas en de Prins Bernhardstraat. Een grote moderne en toekomstbestendige Hema is binnen deze context een uitstekend invulling voor de betreffende locatie.

Effecten

De toevoeging van 615 m^2 wvo aanvullende detailhandel resulteert niet in onaanvaardbare effecten voor de bestaande structuur.

- Op basis van de kwantitatieve berekening blijkt dat er voldoende kwantitatieve behoefte is voor de uitbreiding van 615 m^2 wvo. In theorie is er dus voldoende omzet te behalen voor winkels goed te kunnen functioneren. Ook na de beoogde uitbreiding. Als gevolg van de beoogde uitbreiding wordt dus geen extra leegstand verwacht.
- Het beoogde huurder van het pand (Hema) is bovendien al lange tijd gevestigd in het centrum. Hierdoor is het niet de verwachting dat er een wezenlijke verschuiving van bestedingen plaatsvindt.
- Bovendien neemt leegstand zelfs af. Een van de grootste leegstaande panden in het centrum van Asten is onderdeel van de nieuwe locatie die door Hema in gebruik wordt genomen.

De volledige analyse is uitgewerkt op de volgende pagina’s.

Beleid

Provinciaal beleid

Detailhandel in de provincie Noord-Brabant staat stevig onder druk, mede door de toename van internetwinkelen en veranderend consumentengedrag. De coronacrisis heeft deze ontwikkelingen verder versterkt. De Brabantse regio's en gemeenten hebben gezamenlijk afspraken gemaakt over het detailhandelsbeleid. Zo zet de provincie in op compacte winkelgebieden en het terugdringen van winkelleegstand.

Richtinggevende principes detailhandel (2019)

De provincie Noord-Brabant heeft daarnaast enkele richtinggevende principes opgesteld voor detailhandel en centrumontwikkelingen in Brabant, waaronder:

- Concentratie van detailhandel en het voorkomen van verspreide bewinkeling.
- Nieuwe detailhandelsontwikkelingen alleen in of aansluitend aan perspectiefrijke winkelgebieden.
- Nieuwe detailhandelsontwikkelingen moeten bijdragen aan de versterking van de (beoogde/gewenste) detailhandelsstructuur.
- Ontwikkelingen worden beoordeeld op de impact op omliggende gemeenten en worden met deze gemeenten afgestemd.

Regionaal beleid

Afsprakenkader Detailhandel in de Peel (2015)

Het Afsprakenkader Detailhandel in de Peel geeft uitgangspunten voor detailhandel in de Peelgemeenten:

- Clustering van detailhandel in winkelgebieden en afbouwen van verspreide bewinkeling staat centraal. Om dit te realiseren wordt het vervangen, saneren en functiewijziging van winkelvastgoed op plekken waar structurele leegstand optreedt gefaciliteerd.
- Bij nieuwe planologische ontwikkelingen moet sprake zijn van een regionale behoefte en mogen geen blijvende negatieve effecten optreden op de bestaande detailhandelsstructuur. Door middel van onderzoek, motivering en afweging moet dit worden aangetoond.
- Om verdere groei van de leegstand niet te stimuleren, mogen er per saldo geen extra winkelmeters (met uitzondering van de thans bestaande harde plannen) aan het winkelaanbod in de Peel toegevoegd worden. Gemeenten spannen zich in om te komen tot afname van het aantal winkelmeters.
- Een dergelijke ontwikkeling wordt gemeld aan de directe buurgemeenten en moet worden afgestemd op subregionaal niveau.

Gemeentelijk beleid

Centrumvisie (2007)

Om in de toekomst te komen tot betere ruimtelijke afstemming heeft de gemeente Asten een visie op het centrum opgesteld. Uitgangspunt is een krachtig centrum waarin de identiteit van Asten opnieuw leesbaar en op een aantrekkelijke wijze leefbaar is. In relatie tot dit initiatief wordt in de centrumvisie het volgende benoemd:

- Concentratie van detailhandel is één van de uitgangspunten. Door het creëren van een winkelcircuit binnen de ontsluitingsroute kan een aangenaam verblijfsgebied ontstaan. Het winkelgebied kan worden versterkt door dit te situeren aan achtereenvolgens de Burgemeester Wijnenstraat, Burgemeester Ruttenplein, Prins Bernhardstraat, Markt, Emmastraat en Burgemeester Frenckenstraat.
- Ook staat in de centrumvisie dat wordt ingezet op kwalitatieve verbetering van het huidig winkelaanbod.

Toekomstagenda ASTEN2030 (2017)

Verschillende trends en ontwikkelingen zorgen ervoor dat de wereld van morgen er heel anders uit ziet. De Toekomstagenda ASTEN2030 schetst een beeld over een toekomstbestendige economie in de gemeente Asten en hoe deze vitaal en aantrekkelijk blijft. Daarin staat onder meer dat het centrum van Asten uitnodigend is voor inwoners en bezoekers. Leegstand heeft impact op de uitstraling en aantrekkelijkheid van het centrum en wordt aangepakt.

Omgevingsvisie Asten (2021)

Eind 2021 is de omgevingsvisie Asten vastgesteld. Voor het centrum van Asten en specifiek detailhandel wordt het volgende genoemd:

- Het centrum van Asten is goed toeven voor zowel inwoners als bezoekers. Het centrum leeft en heeft een aantrekkelijk aanbod van winkels en horeca.
- Behoud van het voorzieningenniveau in het centrum van Asten met een samenhangend aanbod van winkelvoorzieningen, horeca, welzijn en cultuur.

Asten in beweging – Toekomstbeeld 2040

De gemeente Asten zet zich in om haar centrum nog aantrekkelijker te maken voor wonen, werken, recreëren en ontmoeten. Het nieuwe Programma Centrumontwikkeling biedt duidelijke kaders voor de korte, middellange en lange termijn om het centrum leefbaar, aantrekkelijk en economisch vitaal te houden. Ten aanzien van het initiatief is het volgende relevant:

- Voor zowel de kern als de gehele gemeente Asten is het centrum een belangrijk knooppunt van functies en activiteiten. Het is een onmisbare schakel voor de Astense gemeenschap.
- Een aantrekkelijke en uitnodigende invulling van commerciële ruimtes op de begane grond bevordert de economische vitaliteit van het centrum.
- Prins Bernhardstraat 1 is een belangrijk schakel- en verbindingspunt tussen de Remery Passage, de Midas en de Prins Bernhardstraat. Een publiekstrekker zoals Hema heeft op deze locatie daarom veel meerwaarde.

Trends en ontwikkelingen

Recreatief niet-dagelijks winkelen

Figuur 1 geeft een overzicht van belangrijke trends in centrumgebieden en specifiek de recreatieve niet-dagelijkse winkelsector.

- De mate waarin consumenten online georiënteerd zijn, verschilt sterk per gemeente. Zo bedraagt de online afvloeiing voor recreatieve aankopen in de gemeente Asten 32%. In de benchmark winkelgebieden ligt de online afvloeiing een stuk hoger (37%).
- Voor de middellange termijn hebben economische factoren, zoals inflatie en dalend consumentenvertrouwen, naar verwachting veel invloed op het functioneren van het recreatieve winkelaanbod. Dit leidt tot minder bestedingen.
- Veel recreatieve winkels kampen met een hoge schuldenlast vanwege de coronajaren. Tegelijkertijd staat de winstgevendheid onder druk door de stijging van kosten op het gebied van energie, personeel en huur. Als de inkomsten opdrogen, maar de kosten stijgen kan dat dat leiden tot bedrijfsbeëindigingen en faillissementen.
- Dorpscentra, zoals het centrum van Asten, kunnen prima functioneren, mits het aanbod goed aansluit op de behoefte van de eigen inwoners. De afgelopen jaren zijn de dorpscentra steeds meer verkleurd naar boodschappencentra, met een nadruk op dagelijkse artikelen met aanvullend aanbod dat bezocht wordt in het verlengde van de boodschappenfunctie. Het echte recreatieve niet-dagelijkse winkelaanbod neemt naar verwachting af.
- Met name winkels op het gebied van huishoudelijke artikelen en laagwaardige (discount) mode worden sterk bezocht in het verlengde van de boodschappen. Denk aan Hema, Action, Zeeman, Jola, terStal, etc.



Figuur 1: Overzicht van de belangrijkste trends op het gebied van recreatief winkelen.

Analyse vraag en aanbod

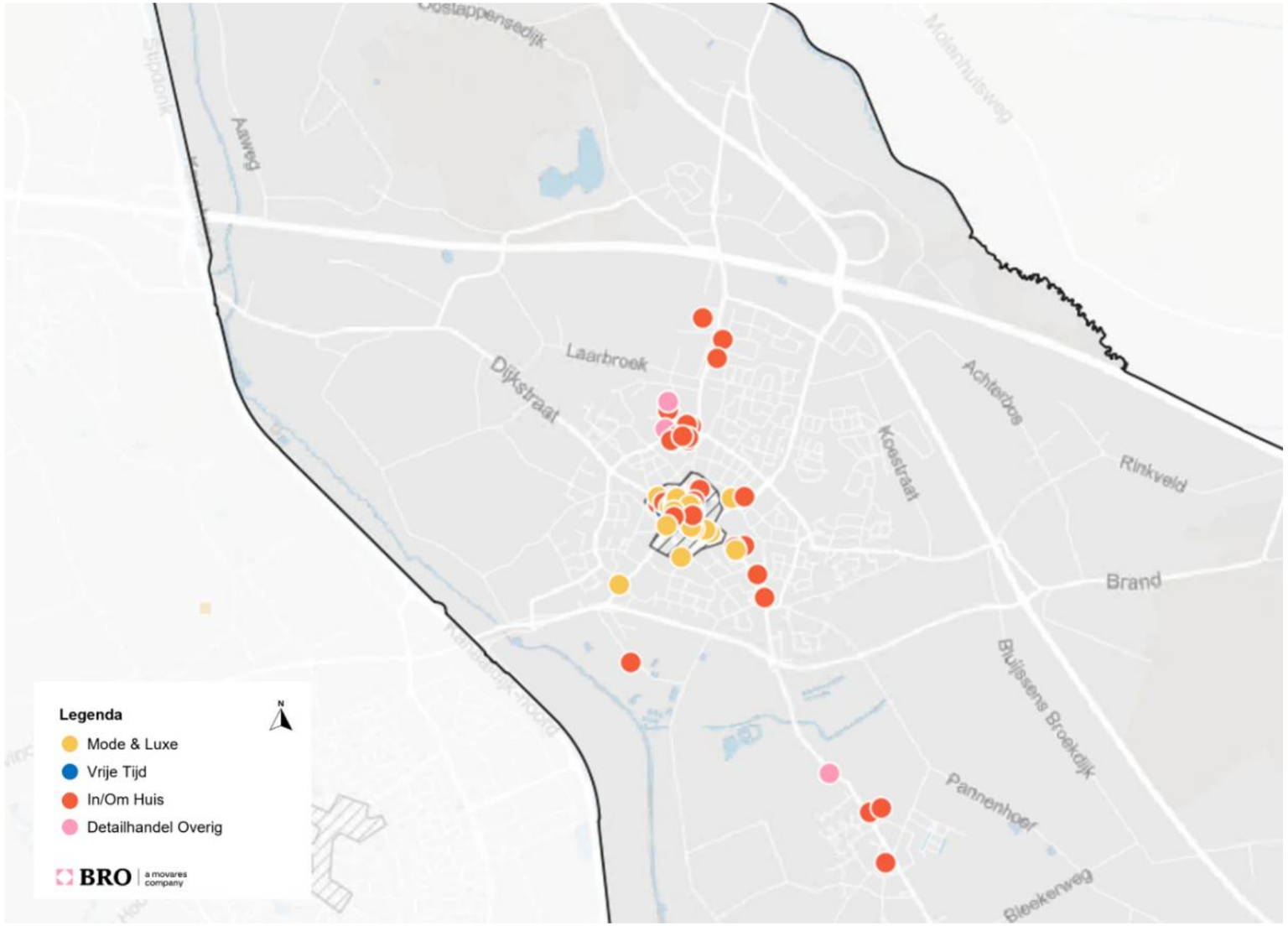
Consumentendraagvlak

- De gemeente Asten telt circa 17.390 inwoners. Op basis van de bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant wordt verwacht dat de gemeente Asten in 2035 circa 18.385 inwoners telt. De jaren daarna wordt een verdere stijging van het aantal inwoners verwacht.
- De gemeente Asten is onderdeel van de Metropoolregio Eindhoven. De regio kent een hoge druk op de woningmarkt. De komende jaren worden daarom veel nieuwe woningen gebouwd. In de Woonvisie 2023 – 2030 (2023) geeft de gemeente Asten aan dat is afgesproken om 690 nieuwe woningen te realiseren. Vermenigvuldigd met de gemiddelde huishoudensgrootte (2,3) betekent dit een toename van circa 1.600 inwoners. Bovenstaande prognose van circa 18.385 is daarom naar verwachting redelijk voorzichtig.
- Het gemiddelde inkomen in de gemeente Asten bedroeg in 2023 circa € 31.100 per inwoner. Dit is circa 5% lager dan het landelijk gemiddelde van circa (€ 32.700).

Aanbod recreatieve niet-dagelijkse sector Asten

Figuur 2 toont het huidige niet-dagelijkse winkelaanbod in de gemeente Asten. Uit de figuur en de aanbodanalyse blijkt het volgende:

- Het totale niet-dagelijkse winkelaanbod bedraagt circa 21.566 m² wvo en is verdeeld over 59 winkels. Circa 4.766 m² wvo (28 verkooppunten) betreft de recreatieve sector (mode en luxe, vrije tijd) en circa 16.800 m² wvo (31 verkooppunten) de branche doelgericht (in en om huis, detailhandel overig).
- Voor de analyse is vooral het recreatieve niet-dagelijkse aanbod van belang:
    - Het recreatieve niet-dagelijkse aanbod bevindt zich bijna uitsluitend in het centrum
    - Het doelgerichte niet-dagelijkse aanbod in het centrum is redelijk bescheiden en het betreft overwegend kleinschalig



Figuur 2: Overzichtskaart niet-dagelijks aanbod in de gemeente Asten.

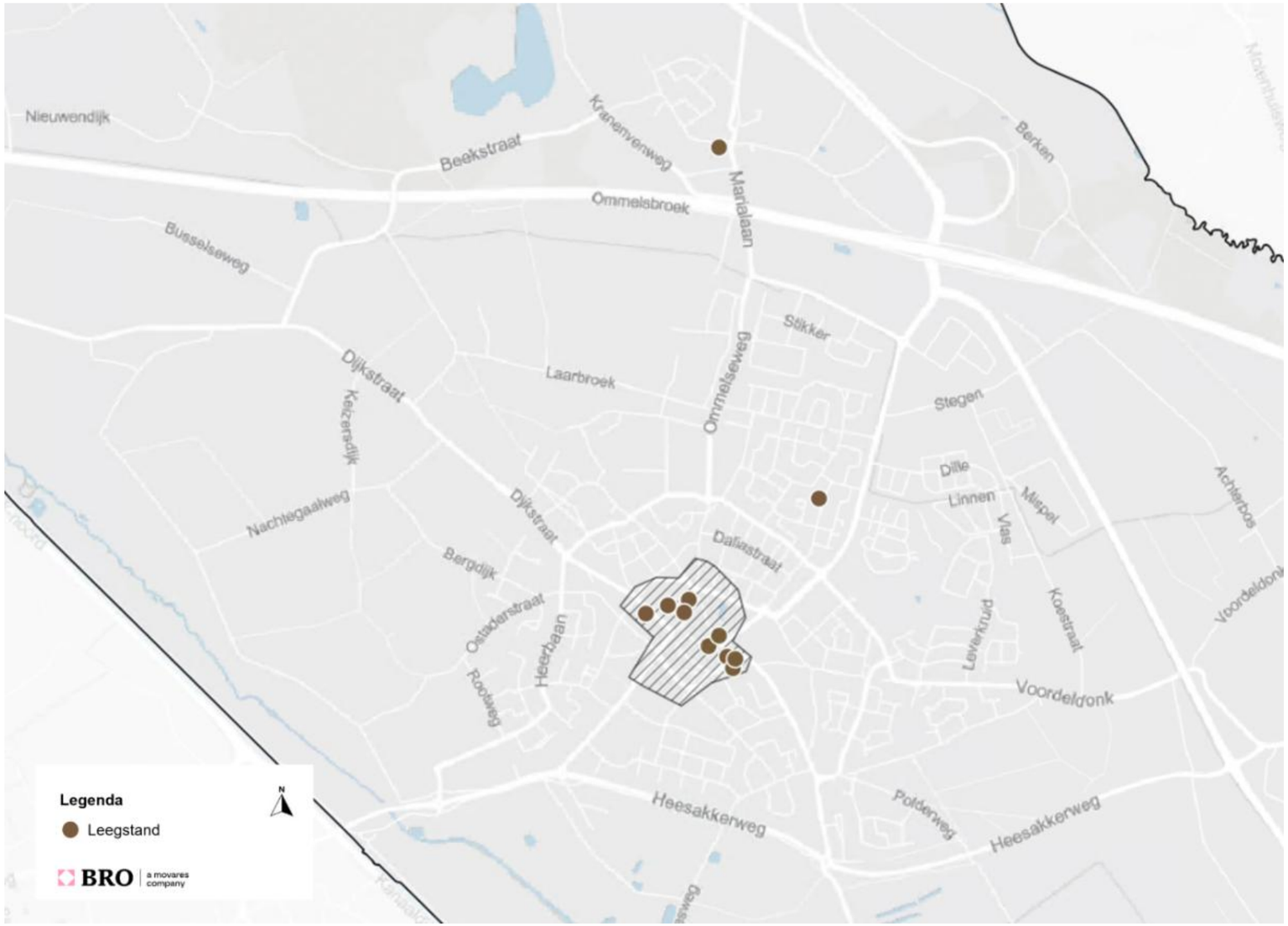
aanbod. Het meeste aanbod bevindt zich buiten het centrum, waaronder ook de meer grootschalige winkels op het industrieterrein.
    - De beoogde uitbreiding van detailhandel in het centrum van Asten is bedoeld voor de verplaatsing van Hema. Deze winkel valt binnen de recreatieve niet-dagelijkse sector.
- Het recreatieve winkelaanbod in het centrum is redelijk gevarieerd en bestaat uit huishoudelijk winkelaanbod, diverse modische winkels, schoenzaken, opticiens en een juwelier.
- Hema is de grootste niet-dagelijkse winkel (ruim 700 m² wvo) en fungeert naast de supermarkt als (sub)publiekstrekker voor het centrum. Hema is bovendien een winkel die sterk in het verlengde ligt van de boodschappenfunctie. Hema is momenteel tijdelijk gevestigd in een tent aan de westzijde van het centrum. Dit is geen duurzame oplossing. Niet voor Hema, maar ook niet voor het centrum.
- De omvang van het recreatieve winkelaanbod is bescheiden. Het aanbod per 1.000 inwoners ligt aanzienlijk beneden het provinciale en landelijke gemiddelde (zie tabel 1).

Tabel 1: WVO per 1.000 inwoners

	Gemeente Asten	Provincie Noord-Brabant	Landelijk
Recreatief winkelaanbod	274	350	341
Doelgericht winkelaanbod	966	799	775

Leegstand in de gemeente Asten

De totale leegstand in de gemeente Asten bedraagt 2.227 m² wvo en is verdeeld over 12 panden. De leegstand bevindt zich hoofdzakelijk in het centrum. De leegstand in het centrum betreft 10 panden, met een omvang van ruim 2.000 m² wvo.



Figuur 3: Overzichtskaart leegstand in de gemeente Asten

Veel leegstad bevindt zich aan de rand van het centrum. Dit is de leegstand aan de Emmastraat, de Julianastraat en de Burgemeester Wijnenstraat. De leegstand in het hart van het centrum is relatief beperkt. Dit is met name de leegstand in de Prins Bernardstraat. Een van deze panden is Prins Bernardstraat 1. Deze leegstand verdwijnt door de beoogde verplaatsing van Hema naar deze locatie.

- De verplaatsing van Hema resulteert niet in extra leegstand, aangezien Hema momenteel is gevestigd in een tent (Koningsplein).
- Winkelcentrum Midas, waar Hema eerder gevestigd was, kent momenteel geen leegstand.
- Geen enkel leegstaand pand biedt mogelijkheden voor de vestiging van Hema. De twee grootste leegstaande panden in het centrum hebben een omvang van ruim 400 m^2 wvo. De andere leegstaande panden variëren in omvang tussen 50 en 285 m^2 wvo.
- Om Hema een permanente plek te bieden wordt gebruik gemaakt van een van de twee grootste leegstaande panden aan de Sint Bernardstraat. Dit pand is echter niet groot genoeg om Hema te huisvesten. Een uitbreiding van meters is daarom noodzakelijk. Dit betreft de uitbreiding van circa 615 m^2 wvo. Dit biedt mogelijkheden om Hema te verplaatsen en tegelijkertijd uit te breiden en te moderniseren.

Plannen en initiatieven

- Via media en nieuwsartikelen analyseert BRO relevante initiatieven, zowel binnen als buiten het verzorgingsgebied. Bekend is dat de eigenaar van het winkelcentrum Midas plannen heeft voor herontwikkeling van het winkelcentrum.
- Voor zover bekend zijn er op dit moment geen andere relevante andere planinitiatieven voor nieuwe detailhandel.



Figuur 4: Overzichtskaart leegstand in de Centrum-Asten

Behoefte en effecten

Distributieplanologisch onderzoek (DPO)

Voor het primair verzorgingsgebied, gemeente Asten, zijn distributieplanologische berekeningen gemaakt (zie tabel 2). Dit zijn modelmatige verrekeningen van vraag en aanbod. Deze methode is vastgelegd en toegelicht in de Notitie Omzetkengetallen 2023. BRO sluit aan op de landelijke standaard en gemaakte afspraken tussen bureaus.

- De berekening is opgesteld voor de recreatieve sector en kijkt naar de huidige situatie (2025) en de toekomstige verwachte situatie (2035). Deze circa 10 jaarstermijn is gebruikelijk in ruimtelijk-functioneel onderzoek.
- De berekening geeft inzicht in het economisch functioneren van het bestaande aanbod in de huidige en toekomstige situatie. Dit uit zich in de totale omzet en de gemiddelde vloerproductiviteit. Ook geeft de berekening inzicht in de distributieve uitbreidingsruimte door het economisch functioneren af te zetten tegen een ‘norm voor goed functioneren’. De ‘norm’ wisselt sterk per verzorgingsgebied. In minder stedelijke delen van Nederland blijkt dat aanbod op een lager niveau nog steeds goed kan functioneren, met name als gevolg van lagere huurlasten. Ook bestaan er grote verschillen tussen formules. Een afwijking ten opzichte van het landelijke 5-jaarsgemiddelde wil daardoor niet altijd zeggen dat het aanbod goed of slecht functioneert.
- Het DPO is gericht op algemene kengetallen en voorspelt de toekomstige situatie. Variabelen kunnen zich anders ontwikkelen dan vooraf verwacht. Ook de ‘norm’ voor goed functioneren is niet altijd eenduidig te bepalen. De berekeningen en de uitkomsten zijn altijd indicatief. De duiding en kwalitatieve nuances die BRO geeft bij de uitkomsten van de modelmatige berekening zijn daardoor minstens zo belangrijk.

Koopstromen

Voor de gemeente Asten zijn koopstroomgegevens beschikbaar (Koopstromenonderzoek Randstad Noord-Brabant 2021), ook specifiek voor de recreatieve niet-dagelijkse winkelsector.

- De koopkrachtbinding bedraagt circa 53% (excl. online). Dit betekent dat circa 53% van de bestedingen in recreatieve niet- dagelijkse winkels door inwoners van de gemeente Asten, terecht komt in de eigen gemeente. De meeste afvloeiing komt terecht in de gemeente Helmond en Eindhoven. Beide gemeenten beschikken over een veel uitgebreider recreatief niet-dagelijks winkelaanbod.
- De koopkrachttoevloeiing bedraagt circa 49. Met andere woorden, circa 49% van de bestedingen in recreatieve niet-dagelijkse winkels in de gemeente Asten, is afkomstig is van buiten de gemeente. Deze bestedingen komen met name uit de omliggende gemeenten Someren, Peel en Maas, Deurne en Nederweert.
- Voor de toekomstige situatie worden de koopstromen gelijk gehouden. Er zijn geen concrete ontwikkelingen bekend die impact kunnen hebben op de koopstromen. De beoogde uitbreiding van 615 m² wvo is bedoeld om plek te maken voor de bestaande Hema. De 615 m² wvo is bovendien een juridisch planologische uitbreiding. De feitelijke uitbreiding van Hema is een stuk kleiner.

Tabel 2: Distributieve berekening dagelijkse sector verzorgingsgebied

	2025	2035
Aantal inwoners	17.390	18.385
Winkelomzet per hoofd (5-jaarlijks gemiddelde) (€)	979	881
Bestedingspotentieel (€ mln.)	17,0	16,2
Koopkrachtbinding	53%	53%
Gebonden bestedingen (€ mln.)	9,0	8,6
Koopkrachttoevloeiing	49%	49%
Bestedingen door toevloeiing (€ mln.)	8,7	8,2
Totale besteding / omzet (€ mln.)	**17,7**	**16,8**
Huidig winkelaanbod (m² wvo)	4.766	4.766
Omzet per m² wvo (€)	3.725	3.550
Norm vloerproductiviteit[1] (5-jaarlijks gemiddelde) (€)	2.598	2.598
Haalbaar winkelaanbod (m² wvo)	6.850	6.500
Distributieve uitbreidingsruimte (afgerond in m² wvo)	**2.100**	**1.750**

[1] Norm vloerproductiviteit gecorrigeerd naar de samenstelling van het recreatieve aanbod in Asten

Economisch functioneren

Tabel 2 toont indicatieve berekeningen van het economisch functioneren van de recreatieve niet-dagelijkse sector in Asten:

- Het recreatieve niet-dagelijkse winkelaanbod in Asten functioneert indicatief ruim boven het landelijk gemiddelde. De bestedingen die terecht komen in Asten zijn ruim voldoende voor het bestaande aanbod om gezond te kunnen functioneren. Dit kan worden vertaald naar een distributieve uitbreidingruimte van circa 2.100 m^2 wvo.
- De komende jaren neemt het inwonertal toe. Tegelijkertijd wordt rekening gehouden met een afname van circa 10% van de bestedingen per hoofd in fysieke winkels (toename online bestedingen). Per saldo nemen de bestedingen hierdoor af. Het aanbod blijft echter ruim boven het landelijk gemiddelde functioneren. De distributieve uitbreidingruimte bedraagt circa 1.750 m^2 wvo. Dit is minder dan in de huidige situatie, maar heeft te maken met de toename van internetaankopen.

Kwalitatieve behoefte

Kwaliteit boven kwantiteit

De modelmatige berekeningen zijn gebaseerd op meerdere aannames. Het gaat om toekomstige ontwikkelingen, die niet exact kunnen worden voorspeld. De uitkomsten zijn daarom indicatief. Bij winkelontwikkelingen wordt steeds meer waarde gehecht aan kwalitatieve aspecten. In de ruimtelijke ordening moet op basis van ruimtelijk relevante argumenten beoordeeld worden of het consumentenbelang op de langere termijn wordt gediend (geen duurzame ontwrichting); het gaat niet om een verslechterde concurrentiepositie voor individuele bedrijven. Bovendien gaat het om de aanvaardbaarheid van eventuele leegstandseffecten, niet om de aanvaardbaarheid van omzeteffecten. Inzicht in het omzeteffect is wel noodzakelijk om inzicht te krijgen in de kans op leegstand.

Uitbreiding heeft meerwaarde voor consument en structuur

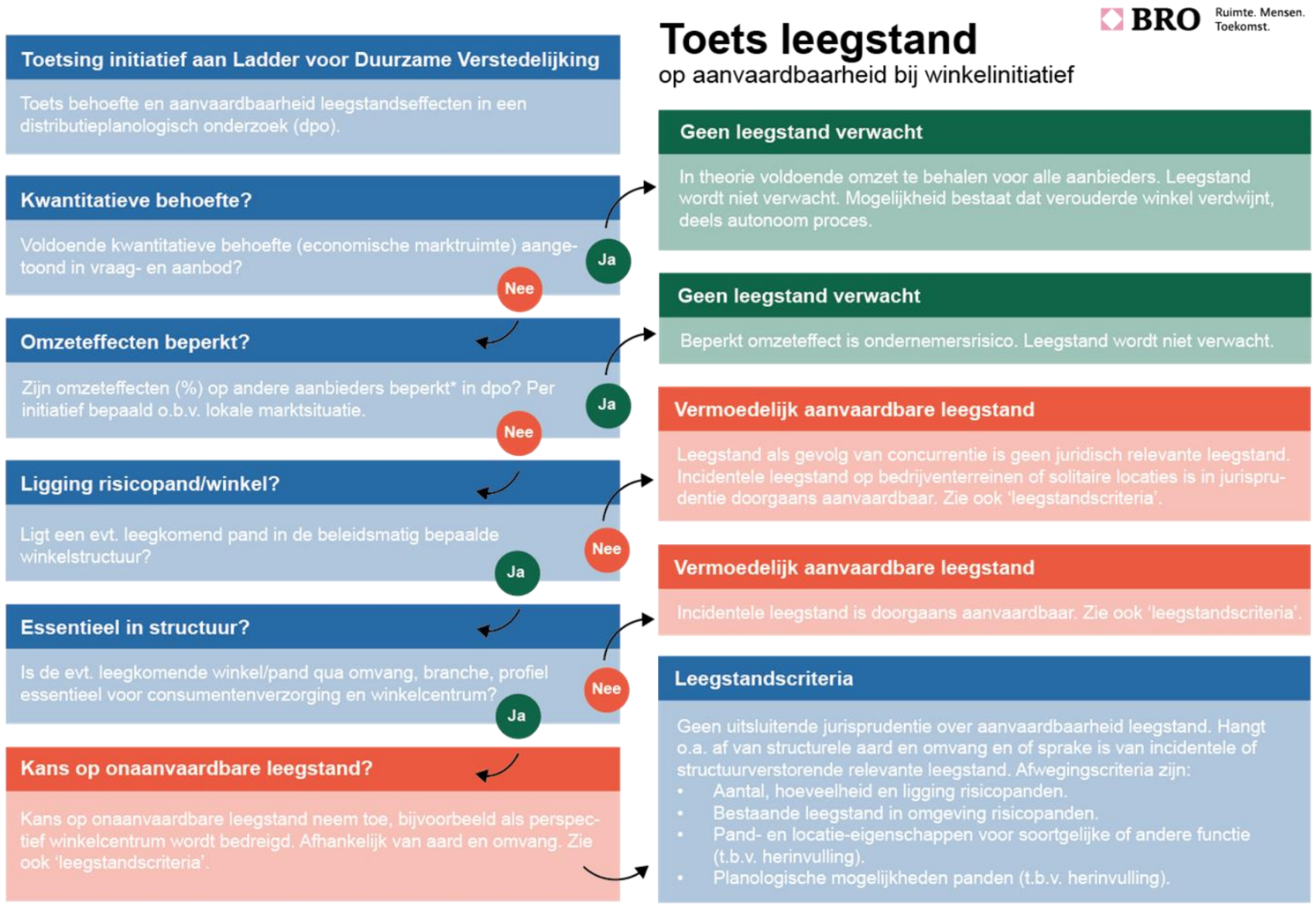
De beoogde uitbreiding van detailhandel heeft kwalitatieve meerwaarde, zowel voor de consument als voor de structuur.

- De beoogde ontwikkeling biedt ruimte voor de moderne ruim opgezette vestiging van Hema, met een compleet assortiment en met inpandige horeca (zoals ook het geval was op de oude locatie). Dit geeft uitstekend invulling aan een hedendaagse consumentenbehoefte.
- De formule Hema past uitstekend binnen een centrum als dat van Asten. De beoogde uitbreiding van detailhandel faciliteert een moderne en toekomstbestendige Hema in het centrum. Dit draagt bij aan de beleidsmatig gewenste kwalitatieve versterking van het centrum.
- De beoogde uitbreiding van detailhandel biedt mogelijkheden voor de verplaatsing van een publiekstrekker naar een centrale locatie in het centrum. De tijdelijke vestiging in een tent aan de rand van het centrum is een wenselijk en duurzame oplossing.
- Het aantal grote winkelpanden in het centrum van Asten is zeer beperkt. Hierdoor is het lastig om grotere winkels zoals HEMA, te huisvesten. Deze formules trekker echter wel veel bezoekers en zijn hierdoor belangrijk voor het functioneren van het centrum. De beoogde uitbreiding biedt mogelijkheden voor de vestiging van een grotere trekker in het centrum van Asten. De locatie wordt al meteen ingevuld door Hema.
- In het uitvoeringsprogramma ‘Asten in beweging – Toekomstbeeld 2040’ wordt de locatie ‘Prins Bernhardstraat 1’ benoemd als belangrijke locatie voor een publiekstrekker en als schakel- en verbindingspunt tussen de Remery Passage, de Midas en de Prins Bernhardstraat. Een grote moderne en toekomstbestendige Hema is binnen deze context een uitstekend invulling voor de betreffende locatie.

Geen negatieve ruimtelijke effecten verwacht

Naar verwachting resulteert de beoogde uitbreiding van detailhandel in het centrum van Asten niet in onaanvaardbare (omzet)effecten. Voor de beoordeling van de (omzet)effecten is gebruik gemaakt van figuur 5 op de volgende pagina, die op basis van jurisprudentie een afwegingskader geeft ten aanzien van de aanvaardbaarheid van (leegstands)effecten bij initiatieven.

- Op basis van de kwantitatieve berekening blijkt dat er voldoende kwantitatieve behoefte is voor de uitbrieding van 615 m^2 wvo. In theorie is er dus voldoende omzet te behalen voor winkels goed te kunnen functioneren. Ook na de beoogde uitbreiding. Als gevolg van de beoogde uitbreiding wordt dus geen extra leegstand verwacht.
- Het beoogde huurder van het pand (Hema) is bovendien al lange tijd gevestigd in het centrum. Hierdoor is het niet de verwachting dat er een wezenlijke verschuiving van bestedingen plaatsvindt.
- Bovendien neemt leegstand zelfs af. Een van de grootste leegstaande panden in het centrum van Asten is onderdeel van de nieuwe locatie die door Hema in gebruik wordt genomen.



Figuur 5: Afwegingskader aanvaardbaarheid leegstand

Notitie

Van	: Geertje Braam en Rob van der Geld
Aan	: Nikol van de Goor, Pittiger in Planologie
Onderwerp	: Verkeer en parkeren Prins Bernhardstraat 1-3, Asten
Datum	: 1 juli 2025
Projectnummer	: 397 - 2024PIT02
Status	: Definitief
Bijlage	: Onderzoeksgebied binnen loopafstanden 100m, 200m en 500m

---

1. Aanleiding

Onlangs heeft de gemeenteraad van Asten het bestemmingsplan voor de ontwikkeling 'Prins Bernhardstraat 1-3 Asten' vastgesteld. Belanghebbenden in de omgeving hebben tegen dit bestemmingsplan beroepschriften ingediend. Deze beroepsschriften richten zich onder andere op de aspecten parkeren en verkeersgeneratie. Vandaar dat aan Buiten-Ruimte is gevraagd een notitie 'verkeer en parkeren' te schrijven.

In de notitie worden twee scenario's beschreven. Scenario 1 is een berekening van de theoretische parkeerbehoefte en verkeersgeneratie op basis van de nu geldende parkeernota uit 2016. Scenario 2 is een berekening op basis van de nog vast te stellen 'Nota parkeernormen 2025' van de gemeente Asten. Dit is relevant, omdat het bestemmingsplan waar deze notitie aan ten grondslag ligt naar alle verwachting net voor de vaststelling van het 6:19-besluit wordt vastgesteld. Op het bestemmingsplan is daarom de parkeernota uit 2016 van toepassing, maar voor de aanvraag omgevingsvergunning zal de nog vast te stellen 'Nota parkeernormen 2025' het toetsingskader zijn.



Figuur 1: Ontwikkeling Prins Bernhardstraat 1-3.

2. Algemene uitgangspunten

Bij het opstellen van de parkeerbalans en het berekenen van de verkeersgeneratie zijn de volgende uitgangspunten voor beide scenario's gehanteerd:

- De informatie over de ontwikkeling komt uit het bestemmingsplan 'Asten Prins Bernhardstraat'.
- De locatie valt volgens de Nota Parkeernormen 2016 in de categorie 'Centrum' en 'weinig stedelijk' bij het bepalen van parkeernormen en verkeersgeneratiecijfers.
- De huidige situatie bestaat uit 2 dure huurappartementen, 425 m^2 commerciële ruimte en 300m^2 magazijnruimte.
- Voor de motivering in het kader van de bestemmingsplanwijziging moet de planologisch maximale invulling voor de commerciële ruimte worden gebruikt. Op basis van de in het bestemmingsplan toegelaten functies is een "bruin- en witgoedzaak' de functie die de hoogste kencijfers heeft. Daarom is in deze notitie bij het berekenen van de theoretische parkeerbehoefte en verkeersgeneratie uitgegaan van een 'bruin- en witgoedzaak' (hierna: commerciële ruimte).
- De beoogde situatie omvat 15 dure koopappartementen, 6 sociale huurappartementen en 1.040m^2 commerciële ruimte. Er komt een stallingsgarage met 29 parkeerplaatsen onder het gebouw.
- De 3 parkeerplaatsen op maaiveld ingetekend naast de parkeergarage zijn niet toegankelijk voor parkeerders. De ruimte naast de parkeervakken is te smal en als er in het eerste parkeervak een auto staat dan zijn de andere twee niet meer toegankelijk. Deze parkeerplaatsen zitten niet in de berekeningen.
- Bewoners parkeren in de stallingsgarage en bezoekers van de bewoners en de commerciële ruimte parkeren binnen een loopafstand van 200 meter in de blauwe zone en de werknemers van de commerciële ruimte parkeren in de openbare ruimte buiten de blauwe zone en binnen een loopafstand van 500 meter.
- De bezettingsgraad van de openbare ruimte is afkomstig van het parkeeronderzoek Centrum Asten, uitgevoerd door Bureau de Groot Volker in juni 2023.
- De bezettingsgraad van de openbare ruimte per maatgevend moment is de gemiddelde bezettingsgraad op dat moment uit het parkeeronderzoek van Bureau de Groot Volker.
- Bij het bepalen van de rest parkeercapaciteit binnen de maximale loopafstand zijn alleen secties meegenomen die in zijn geheel binnen deze loopafstand vallen. Binnen een maximale loopafstand van 500 meter is in een aantal straten geen parkeeronderzoek uitgevoerd. Deze zijn niet meegenomen in de berekening voor het bepalen van de rest parkeercapaciteit.
- Tijdens het parkeeronderzoek is de bezettingsgraad in de openbare ruimte op zondagmiddag niet gemeten. Dit heeft geen invloed op de conclusie omdat de extra theoretische parkeerbehoefte op zondagmiddag relatief laag is (3,99 parkeerplaats in scenario 1 en 1,71 parkeerplaats in scenario 2) en hierdoor niet het maatgevend moment is.
- Voor een koopavond zijn de aanwezigheidspercentages van een vrijdagavond gebruikt. In Asten is het op vrijdagavond koopavond tot 20:00 uur.
- Het aandeel medewerkers voor de functie 'bruin- en witgoedzaak' is volgens de landelijke richtlijnen van het CROW 8% en het aandeel bezoekers is 92%.

3. Parkeerbalans scenario 1

In dit hoofdstuk is met de 6 stappen van het CROW de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling 'Prins Bernhardstraat 1-3 Asten' voor scenario 1 berekend en is beschreven hoe wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

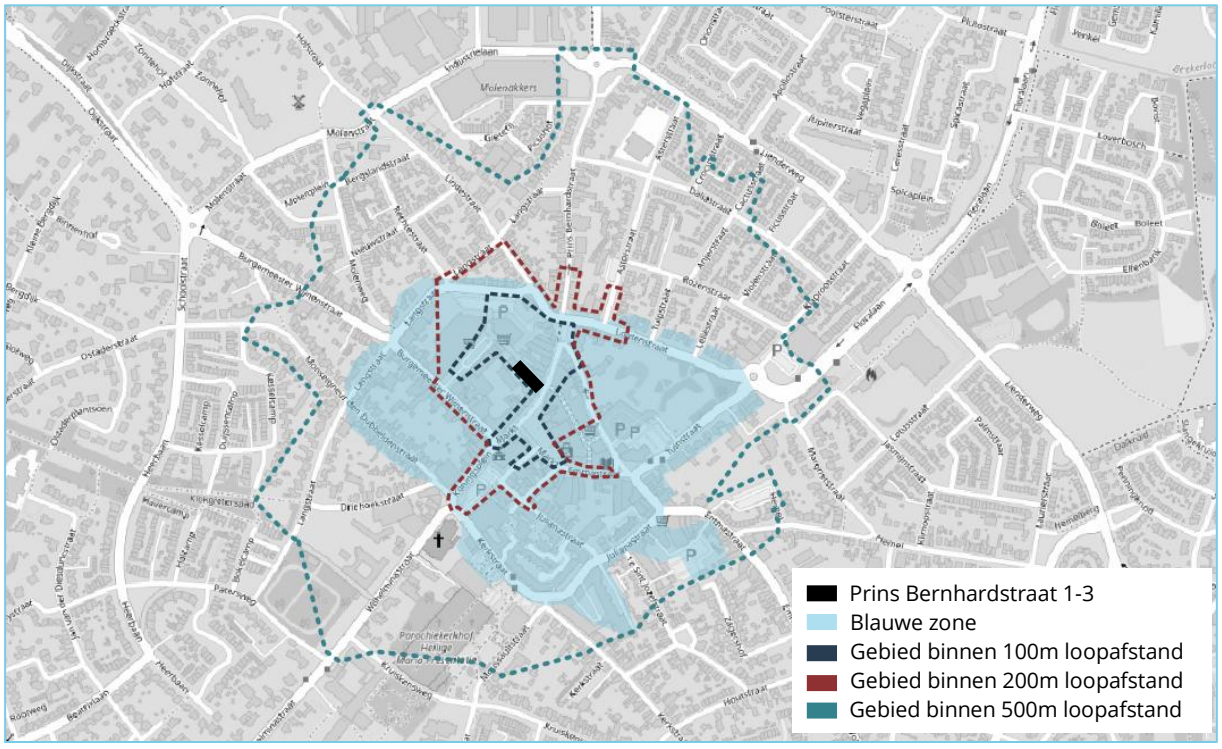
<u>Stap 1: Bepalen parkeerbeleid</u>

Bij het opstellen van de parkeerbalans en het berekenen van de verkeersgeneratie van scenario 1 zijn, naast de algemene uitgangspunten uit hoofdstuk 2, de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De parkeernormen zijn afkomstig uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2016 – module Nota Parkeernormen 2016.
- De cijfers van de verkeersgeneratie zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'

- Het salderen van de bestaande parkeerbehoefte is toegestaan. Op 26 september 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten in afwijking van het bepaalde in paragraaf 2.7 van de Nota Parkeernormen 2016 salderen toe te passen bij het bepalen van de parkeereis van de ontwikkeling 'Asten Prins Bernhardstraat 1 2022'.
- Dubbelgebruik op basis van aanwezigheidspercentages is op basis van de Nota Parkeernormen 2016 toegestaan op openbare parkeerplaatsen in de gemeente Asten. Dit wil zeggen dat gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. In de stallingsgarage is dubbelgebruik niet toegestaan omdat deze niet vrij toegankelijk is voor alle parkeerders.
- De bezettingsgraad in de openbare ruimte, inclusief de te compenseren parkeerplaatsen, is volgens de Nota Parkeernormen 2016 maximaal 85%.
- De maximale loopafstand is volgens de Nota Parkeernormen 2016 voor woningen 100 meter, voor winkels 200 meter en werknemers 500 meter. Werknemers parkeren vanwege de parkeerduur buiten de blauwe zone op een loopafstand van 500 meter.
- In de Nota Parkeernormen 2016 staat geen aanwezigheidspercentage voor een werkdagnacht.

<u>Stap 2: Afbakening onderzoeksgebied</u>
Het onderzoeksgebied (zie figuur 2) bestaat uit het adres Prins Bernhardstraat 1-3 en de openbare ruimte tot een loopafstand van 200 meter vanaf dit adres. In de bijlagen staan gedetailleerde luchtfoto's met het onderzoeksgebied binnen 100 en 200 meter loopafstand.



Figuur 2: Onderzoeksgebied parkeerbalans.

<u>Stap 3: Definiëren onderzoeksgebied</u>
De gemeente Asten heeft gemiddeld 357 adressen per vierkante kilometer en valt volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek in de categorie 'weinig stedelijk'. Het onderzoeksgebied in Asten valt volgens de Nota Parkeernormen 2016 in de categorie 'centrum'.

Stap 4: Inventarisatie parkeeraanbod

Er komen 15 dure koopappartementen, 6 sociale huurappartementen en 1.040m^2 commerciële ruimte. In het plangebied komen 29 parkeerplaatsen in een ondergrondse stallingsgarage. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijft hetzelfde.

Stap 5: Berekening benodigd aantal parkeerplaatsen (parkeervraag)

In tabel 1 is de theoretische parkeerbehoefte van de bestaande en toekomstige situatie berekend. Omdat de functies in de openbare ruimte op verschillende momenten van de dag een andere bezetting hebben, is gerekend met de aanwezigheidspercentages voor parkeren in de openbare ruimte uit tabel 2.

Parkeerbehoefte bestaande situatie												
					Op basis van aanwezigheidspercentages							
					Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
Functie	Eenheid	Aantal	Norm per eenheid	Normatief aantal	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Bewoners												
Huur, etage, duur	1,1	2	woning	2,20	1,10	1,32	2,20	-	1,98	1,32	1,32	1,54
Bezoekers en medewerkers												
Commerciele dienstverlening	2,5	4,25	100m2	10,63	10,63	10,63	0,53	-	1,06	0,53	0,00	0,00
Bedrijf arbeidsextensief	0,7	3	100m2	2,10	2,10	2,10	0,11	-	0,21	0,11	0,00	0,00
Huur, etage, duur	0,3	2	woning	0,60	0,30	0,36	0,60	-	0,54	0,36	0,36	0,42
Totaal bestaande situatie				**15,53**	**14,13**	**14,41**	**3,44**	-	**3,79**	**2,32**	**1,68**	**1,96**

Parkeerbehoefte toekomstige situatie												
					Op basis van aanwezigheidspercentages							
					Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
Functie	Eenheid	Aantal	eenheid	aantal	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Bewoners												
Koop, etage, duur	1,3	15	woning	19,50	9,75	11,70	19,50	-	17,55	11,70	11,70	13,65
Huur, etage, goedkoop	0,8	6	woning	4,80	2,40	2,88	4,80	-	4,32	2,88	2,88	3,36
Bezoekers en medewerkers												
Woningen	0,3	21	woning	6,30	3,15	3,78	6,30	-	5,67	3,78	3,78	4,41
Bruin- en witgoedzaak	4,1	10,4	100m2	42,64	42,64	42,64	2,13	-	4,26	2,13	0,00	0,00
Totaal toekomstige situatie				**73,24**	**57,94**	**61,00**	**32,73**	-	**31,80**	**20,49**	**18,36**	**21,42**

Tabel 1: Theoretische parkeerbehoefte bestaande en toekomstige situatie.

Aanwezigheidspercentages								
	Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Woningen	50%	60%	100%	-	90%	60%	60%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	-	10%	5%	0%	0%

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages verschillende functies.

Conclusie: *De theoretische parkeerbehoefte in de bestaande situatie is maximaal 15 parkeerplaatsen en de theoretische parkeerbehoefte van de toekomstige situatie is maximaal 61 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment, in de bestaande en toekomstige situatie is een werkdagmiddag.*

Stap 6: Bepalen (on)balans

In de voorgaande stappen is de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het parkeeraanbod in de toekomstige situatie berekend. In deze stap wordt de (on)balans bepaald tussen de toekomstige theoretische parkeerbehoefte en het parkeeraanbod. In tabel 3 is het verschil tussen de bestaande en de toekomstige theoretische parkeerbehoefte berekend. Er is verschil gemaakt in bewoners en medewerkers en bezoekers. De bewoners parkeren in de stallingsgarage en de bezoekers en medewerkers in de openbare ruimte. Voor bewoners is de werkdagavond maatgevend met een theoretische aanwezigheidspercentage van 100% en voor bezoekers en medewerkers van bedrijven is de werkdagochtend en -middag maatgevend met een theoretische aanwezigheidspercentage van 100%.

Verschil toekomstige situatie Prins Bernhardstraat 1-3 (salderen)								
Op basis van aanwezigheidspercentages								
	Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Parkeerbehoefte bewoners								
Huidige situatie	1,10	1,32	2,20	-	1,98	1,32	1,32	1,54
Toekomstige situatie	12,15	14,58	24,30	-	21,87	14,58	14,58	17,01
Parkeerplaatsen eigen terrein toekomstige situatie	29	29	29	-	29	29	29	29
Verschil	**17,95**	**15,74**	**6,90**	-	**9,11**	**15,74**	**15,74**	**13,53**
Parkeerbehoefte bezoekers								
Huidige situatie (woningen en commerciele ruimte)	13,03	13,09	1,24	-	1,81	1,00	0,36	0,42
Toekomstige situatie (woningen en bezoekers bruin- witgoedzaak)	42,38	43,01	8,26	-	9,59	5,74	3,78	4,41
Parkeerplaatsen eigen terrein buiten	0,00	0,00	0,00	-	0,00	0,00	0,00	0,00
Verschil	**-29,35**	**-29,92**	**-7,03**	-	**-7,78**	**-4,75**	**-3,42**	**-3,99**
Parkeerbehoefte medewerkers								
Toekomstige situatie (medewerkers bruin- witgoedzaak)	-3,41	-3,41	-0,17	-	-0,34	-0,17	0,00	0,00
Verschil	**-3,41**	**-3,41**	**-0,17**	-	**-0,34**	**-0,17**	**0,00**	**0,00**

Tabel 3: Verschil theoretische parkeerbehoefte bestaande en toekomstige situatie.

Gebruik rest parkeercapaciteit openbare ruimte

In de openbare ruimte worden geen extra parkeerplaatsen aangelegd. Bezoekers van bewoners en bezoekers van de commerciële ruimte parkeren in de openbare ruimte. Bij een maximale bezettingsgraad van 85% is de beschikbare rest parkeercapaciteit op 100 meter loopafstand voor bezoekers van de woningen 66 parkeerplaatsen. Voor bezoekers van de commerciële ruimte zijn er binnen 200 meter loopafstand 288 parkeerplaatsen beschikbaar en voor de medewerkers van de commerciële ruimte zijn er binnen een maximale loopafstand van 500 meter 433 parkeerplaatsen beschikbaar. In tabel 4 staat een berekening van de rest parkeercapaciteit per maatgevend moment op 100 meter, 200 meter en 500 meter loopafstand, gebaseerd op de gemiddelde bezettingsgraad per maatgevend moment uit het parkeeronderzoek.

			Werkdag			Koop	Zaterdag	
	Totaal	85%	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond
Parkeercapaciteit tot 85% binnen 100m loopafstand	77	65,45	65,45	65,45	65,45	65,45	65,45	65,45
Geparkeerde voertuigen bestaande situatie 100m			29	43	35	60	47	41
Rest parkeercapaciteit tot 85% binnen 100m			**36,45**	**22,45**	**30,45**	**5,45**	**18,45**	**24,45**
Parkeercapaciteit tot 85% binnen 200m loopafstand	338	287,30	287,30	287,30	287,30	287,30	287,30	287,30
Geparkeerde voertuigen bestaande situatie 200m			139	183	146	212	210	150
Rest parkeercapaciteit tot 85% binnen 200m			**148,30**	**104,30**	**141,30**	**75,30**	**77,30**	**137,30**
Parkeercapaciteit tot 85% binnen 500m loopafstand (excl. blauwe zone)	433	368,05	368,05	368,05	368,05	368,05	368,05	368,05
Geparkeerde voertuigen bestaande situatie 500m			249	250	220	263	240	240
Rest parkeercapaciteit tot 85% binnen 500m			**119,05**	**118,05**	**148,05**	**105,05**	**128,05**	**128,05**

Tabel 4: Rest parkeercapaciteit op 100 meter, 200 meter en 500 meter loopafstand vanaf Prins Bernardstraat 1-3.

In tabel 5 staat een vergelijking tussen het parkeeraanbod in de toekomstige situatie, de extra theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het aantal geparkeerde voertuigen in de bestaande situatie.

	Werkdag			Koop	Zaterdag	
	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond
Eigen terrein						
Overschot/tekort parkeergarage	**17**	**15**	**6**	**9**	**15**	**15**
Openbare ruimte						
Bezoekers bewoners						
Parkeerbehoefte openbare ruimte	2,85	3,42	5,70	5,13	3,42	3,42
Restcapacteit in de openbare ruimte tot 85% binnen 100m loopafstand	36,45	22,45	30,45	5,45	18,45	24,45
Overschot/tekort	**33**	**19**	**24**	**0**	**15**	**21**
Bezoekers bedrijven						
Parkeerbehoefte openbare ruimte (incl. bezoekers bewoners)	29,35	29,92	7,03	7,78	4,75	3,42
Parkeerplaatsen eigen terrein buiten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Restcapacteit in de openbare ruimte tot 85% binnen 200m loopafstand	148,30	104,30	141,30	75,30	77,30	137,30
Overschot/tekort	**118**	**74**	**134**	**67**	**72**	**133**
Medewerkers bedrijven						
Parkeerbehoefte openbare ruimte	3,41	3,41	0,17	1,00	1,00	0,00
Parkeerplaatsen eigen terrein buiten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Restcapacteit in de openbare ruimte tot 85% binnen 500m loopafstand	119,05	118,05	148,05	105,05	128,05	128,05
Overschot/tekort	**115**	**114**	**147**	**104**	**127**	**128**

Tabel 5: Parkeerbalans

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het adres Prins Bernhardstraat 1-3 zijn er op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen voor bewoners. Daarnaast is er binnen een loopafstand van 100 meter in de openbare ruimte voldoende rest parkeercapaciteit om te voorzien in de theoretische parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners. Binnen een loopafstand van 200 meter is, naast voldoende capaciteit voor bezoekers van bewoners, voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte om te voorzien in de theoretische parkeerbehoefte van de bezoekers van de bedrijven en buiten de blauwe zone is er binnen 500 meter voldoende capaciteit om te voorzien in de theoretische parkeerbehoefte van de medewerkers van de bedrijven.*

4. Parkeerbalans scenario 2

In dit hoofdstuk is met 6 stappen van het CROW de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling 'Prins Bernhardstraat 1-3 Asten' voor scenario 2 berekend en is beschreven hoe wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Stap 1: Bepalen parkeerbeleid

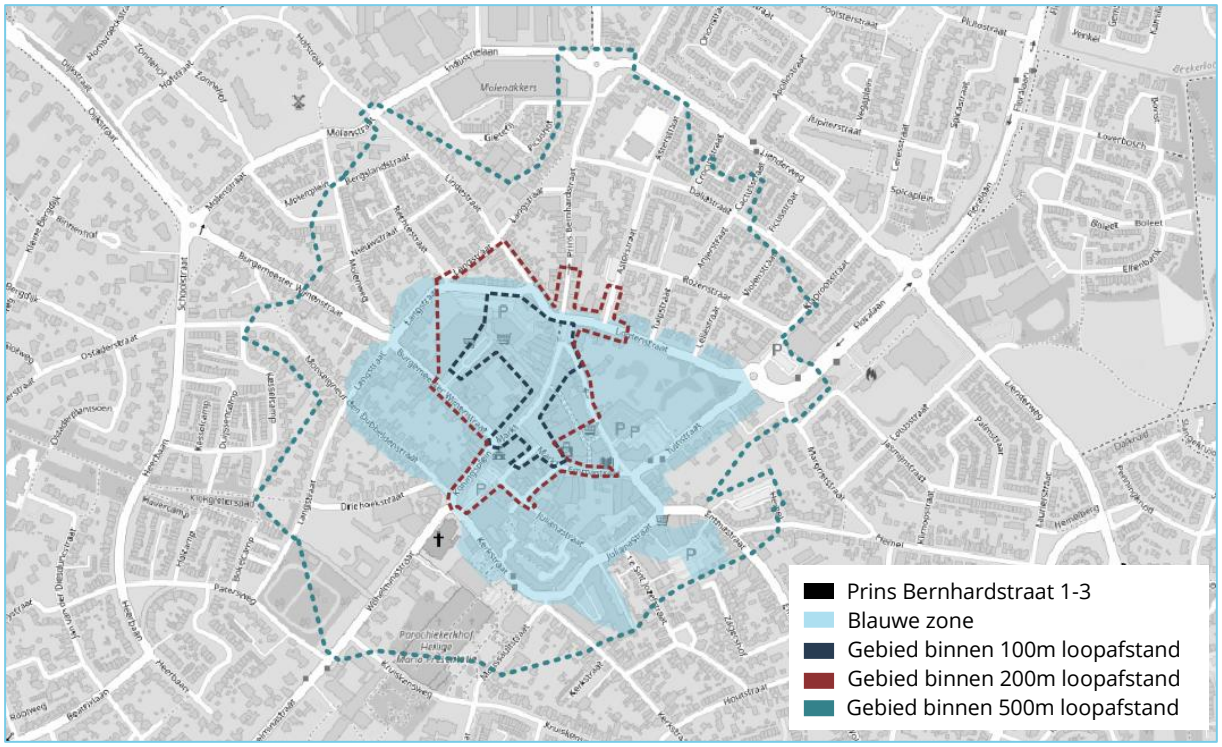
Bij het opstellen van de parkeerbalans en het berekenen van de verkeersgeneratie van scenario 2 zijn, naast de algemene uitgangspunten uit hoofdstuk 2 de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De parkeernormen zijn afkomstig uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2025-2035 – module Nota Parkeernormen 2025 en de cijfers van de verkeersgeneratie zijn afkomstig uit CROW-publicatie 744 'Toekomstbestendig parkeren'.
- Op 26 september 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten in afwijking van het bepaalde in paragraaf 2.7 van de Nota Parkeernormen 2016 salderen toe te passen bij het bepalen van de parkeereis van de ontwikkeling 'Asten Prins Bernhardstraat 1 2022'. In de nog vast te stellen nota parkeernormen 2025 staat in paragraaf 2.7 salderen toe te passen bij functiewijzigingen. Hierdoor is ook in scenario 2 salderen toegepast.
- Dubbelgebruik op basis van aanwezigheidspercentages is op basis van de, nog vast te stellen, Nota Parkeernormen 2025 toegestaan op openbare parkeerplaatsen in de gemeente Asten. Dit wil zeggen dat gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. In de stallingsgarage is dubbelgebruik niet toegestaan omdat deze niet vrij toegankelijk is voor alle parkeerders.

- De bezettingsgraad in de openbare ruimte, inclusief de te compenseren parkeerplaatsen, is volgens de Nota Parkeernormen 2025 maximaal 85%.
- In het parkeeronderzoek, uitgevoerd door Bureau de Groot Volker, van juni 2023 is geen onderzoek uitgevoerd op vrijdagmiddag en zondagmiddag.
- De maximale loopafstand is volgens de Nota Parkeernormen 2025 voor bewoners van woningen 100 meter, voor bezoekers van woningen 250 meter, voor winkels 600 meter en voor werken 800 meter. Desondanks gaan we voor bezoekers van woningen uit van een kortere loopafstand van 200 meter en voor werknemers van een loopafstand van 500 meter.

Stap 2: Afbakening onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied (zie figuur 2) bestaat uit het adres Prins Bernhardstraat 1-3 en de openbare ruimte tot een loopafstand van 200 meter vanaf dit adres. In de bijlagen staan gedetailleerde luchtfoto's met het onderzoeksgebied binnen 100 en 200 meter loopafstand.



Figuur 3: Onderzoeksgebied parkeerbalans

Stap 3: Definiëren onderzoeksgebied

De gemeente Asten heeft gemiddeld 357 adressen per vierkante kilometer en valt volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek in de categorie 'weinig stedelijk'. Het onderzoeksgebied in Asten valt volgens de Nota Parkeernormen 2016 in de categorie 'centrum'.

Stap 4: Inventarisatie parkeeraanbod

Er komen 15 dure koopappartementen, 6 sociale huurappartementen en 1.040m^2 bruin- witgoedzaak. In het plangebied komen 29 parkeerplaatsen in een ondergrondse stallingsgarage. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijft hetzelfde.

Stap 5: Berekening benodigd aantal parkeerplaatsen (parkeervraag)

In tabel 6 is de theoretische parkeerbehoefte van de bestaande en toekomstige situatie berekend. Omdat de functies in de openbare ruimte op verschillende momenten van de dag een andere bezetting hebben, is gerekend met de aanwezigheidspercentages voor parkeren in de openbare ruimte uit tabel 7.

Parkeerbehoefte bestaande situatie													
					Op basis van aanwezigheidspercentages								
					Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
Functie	Eenheid	Aantal	Norm per eenheid	Normatief aantal	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Bewoners													
Huur, app vrije sector >100m2	1,0	2	woning	2,00	1,20	1,20	1,80	2,00	1,40	1,60	1,50	1,60	1,50
Bezoekers en medewerkers													
Commerciele dienstverlening	2,1	4,25	100m2	8,93	8,93	8,93	0,45	0,00	5,36	0,45	0,00	0,00	0,00
Bedrijf arbeidsextensief	0,7	3	100m2	2,10	2,10	2,10	0,11	0,00	1,26	0,11	0,00	0,00	0,00
Huur, app vrije sector >100m2	0,1	2	woning	0,20	0,08	0,10	0,15	0,00	0,12	0,20	0,20	0,20	0,18
Totaal bestaande situatie				**13,23**	**12,31**	**12,33**	**2,50**	**2,00**	**8,14**	**2,35**	**1,70**	**1,80**	**1,68**

Parkeerbehoefte toekomstige situatie													
					Op basis van aanwezigheidspercentages								
					Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
Functie	Eenheid	Aantal	eenheid	aantal	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Bewoners													
Koop, app >100m2	1,3	15	woning	19,50	11,70	11,70	17,55	19,50	13,65	15,60	14,63	15,60	14,63
Huur app, vrije sector <75m2	0,6	6	woning	3,60	2,16	2,16	3,24	3,60	2,52	2,88	2,70	2,88	2,70
Bezoekers en medewerkers													
Woningen	0,1	21	woning	2,10	0,84	1,05	1,58	0,00	1,26	2,10	2,10	2,10	1,89
Bruin- en witgoedzaak	4,0	10,4	100m2	41,60	41,60	41,60	2,08	0,00	24,96	2,08	0,00	0,00	0,00
Totaal toekomstige situatie				**66,80**	**56,30**	**56,51**	**24,45**	**23,10**	**42,39**	**22,66**	**19,43**	**20,58**	**19,22**

Tabel 6: Theoretische parkeerbehoefte bestaande en toekomstige situatie.

Aanwezigheidspercentages									
	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	5%	0%	0%	0%

Tabel 7: Aanwezigheidspercentages verschillende functies.

Conclusie: *De theoretische parkeerbehoefte in de bestaande situatie is maximaal 13 parkeerplaatsen en de theoretische parkeerbehoefte van de toekomstige situatie is maximaal 57 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment in de bestaande en toekomstige situatie is een werkdagmiddag.*

Stap 6: Bepalen (on)balans

In de voorgaande stappen is de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het parkeeraanbod in de toekomstige situatie berekend. In deze stap wordt de (on)balans bepaald tussen de toekomstige theoretische parkeerbehoefte en het parkeeraanbod. In tabel 8 is het verschil tussen de bestaande en de toekomstige theoretische parkeerbehoefte berekend. Er is verschil gemaakt in bewoners en medewerkers en bezoekers. De bewoners parkeren in de stallingsgarage en de bezoekers en medewerkers in de openbare ruimte. Voor bewoners is de werkdagavond maatgevend en voor bezoekers van bewoners zijn de vrijdag-avond, zaterdagmiddag en zaterdagavond maatgevend met een theoretische aanwezigheidspercentage van 100%. Voor bezoekers en medewerkers van bedrijven is de werkdagochtend en werkdagmiddag maatgevend met een theoretisch aanwezigheidspercentage van 100%.

Verschil toekomstige situatie Prins Bernhardstraat 1-3 (salderen)									
Op basis van aanwezigheidspercentages									
	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Parkeerbehoefte bewoners									
Huidige situatie	1,20	1,20	1,80	2,00	1,40	1,60	1,50	1,60	1,50
Toekomstige situatie	13,86	13,86	20,79	23,10	16,17	18,48	17,33	18,48	17,33
Parkeerplaatsen eigen terrein toekomstige situatie	29	29	29	29	29	29	29	29	29
Verschil	**16,34**	**16,34**	**10,01**	**7,90**	**14,23**	**12,12**	**13,18**	**12,12**	**13,18**
Parkeerbehoefte bezoekers									
Huidige situatie (woningen en commerciele ruimte)	11,11	11,13	0,70	0,00	6,74	0,75	0,20	0,20	0,18
Toekomstige situatie (woningen en bruin- witgoedzaak)	39,11	39,32	3,49	0,00	24,22	4,01	2,10	2,10	1,89
Parkeerplaatsen eigen terrein buiten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verschil	**-28,01**	**-28,20**	**-2,79**	0,00	**-17,49**	**-3,26**	**-1,90**	**-1,90**	**-1,71**
Parkeerbehoefte medewerkers									
Toekomstige situatie (medewerkers bruin- witgoedzaak)	-3,33	-3,33	-0,17	0,00	-2,00	-0,17	0,00	0,00	0,00
Verschil	**-3,33**	**-3,33**	**-0,17**	**0,00**	**-2,00**	**-0,17**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

Tabel 8: Verschil theoretische parkeerbehoefte bestaande en toekomstige situatie.

Gebruik rest parkeercapaciteit openbare ruimte

In de openbare ruimte worden geen extra parkeerplaatsen aangelegd. Bezoekers van bewoners en bezoekers van de commerciële ruimte parkeren in de openbare ruimte. Bij een maximale bezettingsgraad van 85% is de beschikbare rest parkeercapaciteit op 100 meter loopafstand voor bezoekers van de woningen 66 parkeerplaatsen. Voor bezoekers van de commerciële ruimte zijn er binnen 200 meter loopafstand 288 parkeerplaatsen beschikbaar en voor de medewerkers van de commerciële ruimte zijn er binnen een maximale loopafstand van 500 meter 433 parkeerplaatsen beschikbaar buiten de blauwe zone. In tabel 9 staat een berekening van de rest parkeercapaciteit per maatgevend moment op 100 meter, 200 meter en 500 meter loopafstand, gebaseerd op de gemiddelde bezettingsgraad per maatgevend moment uit het parkeeronderzoek.

			Werkdag			Koop	Zaterdag	
	Totaal	85%	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond
Parkeercapaciteit tot 85% binnen 100m loopafstand	77	65,45	65,45	65,45	65,45	65,45	65,45	65,45
Geparkeerde voertuigen bestaande situatie 100m			29	43	35	60	47	41
Rest parkeercapaciteit tot 85% binnen 100m			**36,45**	**22,45**	**30,45**	**5,45**	**18,45**	**24,45**
Parkeercapaciteit tot 85% binnen 200m loopafstand	338	287,30	287,30	287,30	287,30	287,30	287,30	287,30
Geparkeerde voertuigen bestaande situatie 200m			139	183	146	212	210	150
Rest parkeercapaciteit tot 85% binnen 200m			**148,30**	**104,30**	**141,30**	**75,30**	**77,30**	**137,30**
Parkeercapaciteit tot 85% binnen 500m loopafstand (excl. blauwe zone)	433	368,05	368,05	368,05	368,05	368,05	368,05	368,05
Geparkeerde voertuigen bestaande situatie 500m			249	250	220	263	240	240
Rest parkeercapaciteit tot 85% binnen 500m			**119,05**	**118,05**	**148,05**	**105,05**	**128,05**	**128,05**

Tabel 9: Rest parkeercapaciteit op 100 meter, 200 meter en 500 meter loopafstand vanaf Prins Bernardstraat 1-3.

In tabel 10 staat een vergelijking tussen het parkeeraanbod in de toekomstige situatie, de extra theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling en het aantal geparkeerde voertuigen in de bestaande situatie.

	Werkdag			Vrijdag	Zaterdag	
	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond
Eigen terrein						
Overschot/tekort parkeergarage	**16**	**16**	**10**	**14**	**13**	**12**
Openbare ruimte						
Bezoekers bewoners						
Parkeerbehoefte openbare ruimte	0,76	0,95	1,43	1,90	1,90	1,90
Restcapacteit in de openbare ruimte tot 85% binnen 100m loopafstand	36,45	22,45	30,45	5,45	18,45	24,45
Overschot/tekort	**35**	**21**	**29**	**3**	**16**	**22**
Bezoekers bedrijven						
Parkeerbehoefte openbare ruimte (incl. bezoekers bewoners)	28,01	28,20	2,79	3,26	1,90	1,90
Parkeerplaatsen eigen terrein buiten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Restcapacteit in de openbare ruimte tot 85% binnen 200m loopafstand	148,30	104,30	141,30	75,30	77,30	137,30
Overschot/tekort	**120**	**76**	**138**	**72**	**75**	**135**
Medewerkers bedrijven						
Parkeerbehoefte openbare ruimte	3,33	3,33	0,17	0,17	0,00	0,00
Parkeerplaatsen eigen terrein buiten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Restcapacteit in de openbare ruimte tot 85% binnen 500m loopafstand	119,05	118,05	148,05	105,05	128,05	128,05
Overschot/tekort	**115**	**114**	**147**	**104**	**128**	**128**

Tabel 10: Parkeerbalans.

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het adres Prins Bernhardstraat 1-3 zijn er op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen voor bewoners. Daarnaast is er binnen een loopafstand van 100 meter in de openbare ruimte voldoende rest parkeercapaciteit om te voorzien in de theoretische parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners. Binnen een loopafstand van 200 meter is, naast voldoende capaciteit voor bezoekers van bewoners, voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte om te voorzien in de theoretische parkeerbehoefte van de bezoekers van de bedrijven en buiten de blauwe zone is er binnen 500 meter voldoende capaciteit om te voorzien in de theoretische parkeerbehoefte van de medewerkers van de bedrijven.*

5. Verkeersgeneratie scenario 1

In dit hoofdstuk is in 3 stappen de theoretische verkeersgeneratie van scenario 1 berekend van de ontwikkeling 'Prins Bernhardstraat 1-3 Asten'. Daarnaast is gekeken naar de maatregelen die genomen worden om de verkeersveiligheid in de toekomst te waarborgen, zodat de nieuwe situatie geen nadelige gevolgen heeft voor gebruikers van de omliggende wegen.

Stap 1: Verkeersgeneratie ontwikkeling

De eerste stap is het berekenen van de verkeersgeneratie voor zowel de bestaande als de toekomstige situatie op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. In tabel 11 en 12 zijn de resultaten van deze berekeningen weergegeven voor een weekdag en werkdag.

Verkeersgeneratie				
Functie	Eenheid	Aantal	Norm per eenheid	Normatief aantal
Bestaande situatie				
Huur, etage, duur	5,80	2,00	woning	11,60
Commerciele dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	11,70	4,25	100m2	49,73
Bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	3,50	3,00	100m2	10,50
Totaal bestaande situatie				**71,83**
Toekomstige situatie				
Koop, etage, duur	7,20	15,00	woning	108,00
Huur, etage, goedkoop	4,10	6,00	woning	24,60
Bruin- en witgoedzaak	49,05	10,40	100m2	510,12
Totaal toekomstige situatie				**642,72**
Verschil				**570,90**

Tabel 11: Verkeersgeneratie bestaande en toekomstige situatie op een weekdag.

De kencijfers voor de verkeersgeneratie van woningen van het CROW gaan uit van een weekdag. Voor woningen is bij de verkeersgeneratie de werkdag maatgevend. Om een weekdag om te rekenen naar een werkdag wordt volgens de CROW-systematiek een correctiefactor van 1,11 toegepast.

Verkeersgeneratie				
Functie	Eenheid	Aantal	Norm per eenheid	Normatief aantal
Bestaande situatie				
Huur, etage, duur	5,80	2,00	woning	12,88
Commerciele dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	11,70	4,25	100m2	49,73
bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	3,50	3,00	100m2	10,50
Totaal bestaande situatie				**73,10**
Toekomstige situatie				
Koop, etage, duur	7,20	15,00	woning	119,88
Huur, etage, goedkoop	4,10	6,00	woning	27,31
Bruin- en witgoedzaak	49,05	10,40	100m2	510,12
Totaal toekomstige situatie				**657,31**
Verschil				**584,21**

Tabel 12: Verkeersgeneratie bestaande en toekomstige situatie op een werkdag.

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het adres Prins Bernhardstraat 1-3 neemt de theoretische verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag met 571 verkeersbewegingen toe. Op een gemiddelde werkdag is de toename 584 verkeersbewegingen.*

<u>Stap 2: Verkeersbewegingen stallingsgarage en laden en lossen</u>

In stap 2 is bepaald hoeveel van de verkeersbewegingen uit tabel 13 en 14 gebruik maken van de stallingsgarage. In de toekomstige situatie parkeren bewoners hun voertuigen in een stallingsgarage op eigen terrein. Dat betekent dat van de woningen in de toekomstige situatie moet worden berekend hoeveel verkeersbewegingen door bewoners worden gemaakt. Dit is berekend op basis van de parkeernormen, omdat deze uit een bewoners en bezoekers deel bestaan. Bij de koopwoningen is het aandeel bewoners 81% en bij de huurwoningen 73%. Voor de koopwoningen betekent dit dat van de 108 verkeersbewegingen op een weekdag er 88 van bewoners zijn en de rest van bezoekers. Op een werkdag zijn van de 120 verkeersbewegingen 97 bewoners en de rest van bezoekers. Er is bij deze berekeningen geen rekening gehouden met de bestaande situatie.

	Normatief aantal	Aandeel zonder bezoekers	verkeersbewegingen naar stallingsgarage
Toekomstige situatie			
Koop, etage, duur	108,00	81%	88
Huur, etage, goedkoop	24,60	73%	18
Totaal verkeersbewegingen			**106**

Tabel 13: Verkeersbewegingen stallingsgarage op een weekdag.

	Normatief aantal	Aandeel zonder bezoekers	verkeersbewegingen naar stallingsgarage
Toekomstige situatie			
Koop, etage, duur	119,88	81%	97
Huur, etage, goedkoop	27,31	73%	20
Totaal aantal verkeersbewegingen			**117**

Tabel 14: Verkeersbewegingen stallingsgarage op een werkdag.

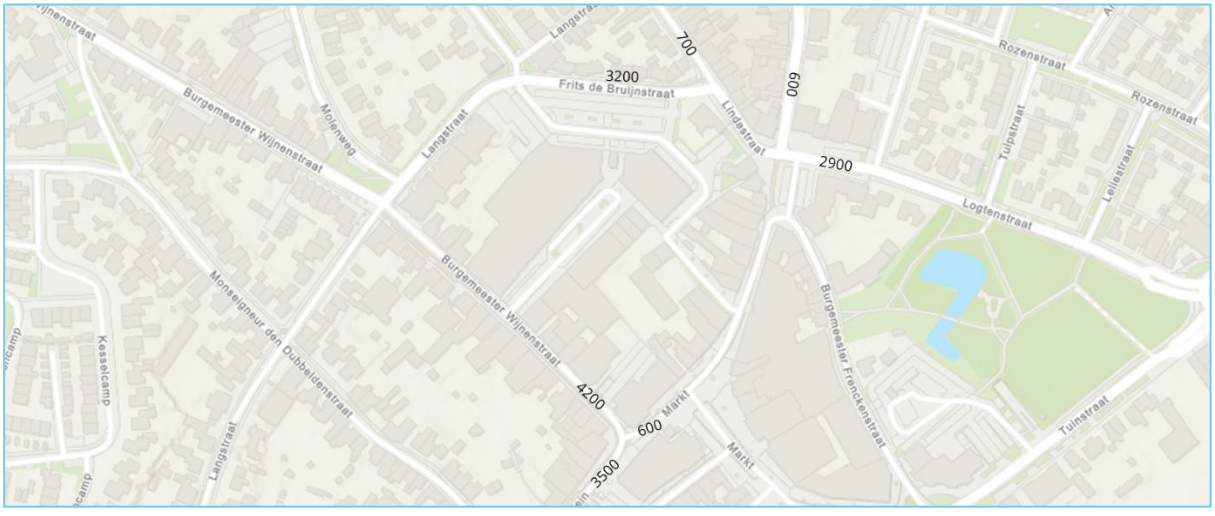
Naast de verkeersbewegingen van bewoners, die de langzaam verkeersverbinding doorkruisen, zijn er laad- en losbewegingen ten behoeve van de commerciële dienstverlening. In het ontwerp is de laad en losplaats naast de parkeergarage ingetekend op maaiveld. Deze plek kan geen dienst doen als laad en losplaats, omdat een vrachtwagen dan, waarschijnlijk achteruit, de langzaam verkeersverbinding doorkruist. Dat is niet wenselijk met het oog op de verkeersveiligheid.

Wij adviseren voor het laden en lossen de algemene laad- en losstrook die al bestaat, aan de zijkant van het pand waar de Lidl in zit, te gebruiken. Vrachtwagens kunnen op het parkeerterrein steken om vooruit of achteruit de laad en losplaats te bereiken, zonder de langzaam verkeersverbinding te doorkruisen. Vanuit het CROW zijn er geen landelijke kencijfers voor het laden en lossen. Uit ervaring weten we dat een wit- en bruingoedzaak gemiddeld 1 keer per dag met een vrachtauto wordt bevoorraad. Daarom gaan we ervan uit dat er maximaal 2 extra verkeersbewegingen over het bestaande parkeerterrein zijn.

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het adres Prins Bernhardstraat 1-3 wordt de langzaam verkeersverbinding tussen de Prins Bernhardstraat en het Ruttenplein theoretisch op een gemiddelde weekdag 106 keer en op een gemiddelde werkdag 117 keer doorkruist. Daarnaast rijdt er gemiddeld 1 vrachtwagen per dag naar de bestaande laad- en losplaats. Deze vrachtwagen doorkruist de langzaam verkeersverbinding niet.*

<u>Stap 3: Verdeling van verkeersbewegingen</u>

In stap drie wordt bepaald of de omliggende wegen de extra verkeersbewegingen van de nieuwe ontwikkeling verkeersveilig kunnen verwerken. De verkeersintensiteiten van de motorvoertuigen op de omliggende wegen zijn aangeleverd door de gemeente Asten en zijn verwerkt in figuur 4.



Figuur 4: Etmaalintensiteiten (motorvoertuigen) op omliggende wegen.

De omliggende wegen zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Ondanks dat alle wegen in dezelfde wegcategorie vallen, zijn de Markt en Prins Bernhardstraat meer ingericht met op het oog op een verblijfsfunctie en hebben daardoor andere inrichting dan de Frits de Bruijnstraat of Burgemeester Wijnenstraat. Vandaar dat op basis van de leefbaarheidsindicator in het Verkeer en Vervoersplan 2016 voor de Markt en Prins Bernhardstraat (erftoegangswegen type 2) is uitgegaan van een bovengrens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor de overige wegen (erftoegangswegen type 1) is op basis van deze leefbaarheidsindicator uitgegaan van een bovengrens van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

De theoretische verkeersgeneratie van de ontwikkeling Prins Bernhardstraat 1-3 is 571 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag en 584 verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag. Op dit moment is er geen inzicht in de verwachte verkeersverdeling en daarom wordt in tabel 15 en 16 uitgegaan van het worst-case scenario waarbij de volledige verkeersgeneratie wordt toegevoegd aan alle omliggende wegen.

Straatnaam	intensiteit	intensiteitsgrenzen	verkeersbewegingen	na realisatie bouwplan
Frits de Bruijnstraat	3200	4000-6000	571	3771
Lindestraat	3000	4000-6000	571	3571
Logtenstraat	2900	4000-6000	571	3471
Markt en Pr. Bernhardstraat	600	2000	571	1171
Burg. Wijnenstraat	4200	4000-6000	571	4771
Koningsplein	3500	4000-6000	571	4071

Tabel 15: Huidige en toekomstige etmaalintensiteiten op omliggende wegen op een weekdag.

Straatnaam	intensiteit	intensiteitsgrenzen	verkeersbewegingen	na realisatie bouwplan
Frits de Bruijnstraat	3200	4000-6000	584	3784
Lindestraat	3000	4000-6000	584	3584
Logtenstraat	2900	4000-6000	584	3484
Markt en Pr. Bernhardstraat	600	2000	584	1184
Burg. Wijnenstraat	4200	4000-6000	584	4784
Koningsplein	3500	4000-6000	584	4084

Tabel 16: Huidige en toekomstige etmaalintensiteiten op omliggende wegen op een werkdag.

Conclusie: *Op alle omliggende wegen blijven de etmaalintensiteiten op een gemiddelde weekdag en werkdag na toevoegen van de extra verkeersbewegingen onder bovengrens passend bij de wegcategorie. Hierdoor kunnen de omliggende wegen de extra verkeersbewegingen van de herontwikkeling van het perceel Prins Bernhardstraat 1-3 verkeersveilig verwerken.*

6. Verkeersgeneratie scenario 2

In dit hoofdstuk is in 3 stappen de theoretische verkeersgeneratie van scenario 2 berekend van de ontwikkeling 'Prins Bernhardstraat 1-3 Asten'. Daarnaast is gekeken naar de maatregelen die genomen worden om de verkeersveiligheid in de toekomst te waarborgen, zodat de nieuwe situatie geen nadelige gevolgen heeft voor gebruikers van de omliggende wegen.

<u>Stap 1: Verkeersgeneratie ontwikkeling</u>

De eerste stap is het berekenen van de verkeersgeneratie voor zowel de bestaande als de toekomstige situatie op basis van CROW-publicatie 744 ‘Parkeerkencijfers 2024’. In tabel 17 en 18 zijn de resultaten van deze berekeningen weergegeven voor een weekdag en werkdag.

Verkeersgeneratie				
Functie	Eenheid	Aantal	Norm per eenheid	Normatief aantal
Bestaande situatie				
Huur, app vrije sector >100m2	5,50	2,00	woning	11,00
Commerciele dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	11,70	4,25	100m2	49,73
Bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	3,50	3,00	100m2	10,50
Totaal bestaande situatie				**71,23**
Toekomstige situatie				
Koop, app >100m2	7,20	15,00	woning	108,00
Huur app, vrije sector <75m2	3,30	6,00	woning	19,80
Bruin- en witgoedzaak	49,05	10,40	100m2	510,12
Totaal toekomstige situatie				**637,92**
Verschil				**566,70**

Tabel 17: Verkeersgeneratie bestaande en toekomstige situatie op een weekdag.

De kencijfers voor de verkeersgeneratie van woningen van het CROW gaan uit van een weekdag. Voor woningen is bij de verkeersgeneratie de werkdag maatgevend. Om een weekdag om te rekenen naar een werkdag wordt volgens de CROW-systematiek een correctiefactor van 1,11 toegepast.

Verkeersgeneratie				
Functie	Eenheid	Aantal	Norm per eenheid	Normatief aantal
Bestaande situatie				
Huur, etage, duur	5,50	2,00	woning	12,21
Commerciele dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	11,70	4,25	100m2	49,73
bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	3,50	3,00	100m2	10,50
Totaal bestaande situatie				**72,44**
Toekomstige situatie				
Koop, etage, duur	7,20	15,00	woning	119,88
Huur, etage, goedkoop	3,30	6,00	woning	21,78
Bruin- en witgoedzaak	49,05	10,40	100m2	510,12
Totaal toekomstige situatie				**651,78**
Verschil				**579,35**

Tabel 18: Verkeersgeneratie bestaande en toekomstige situatie op een werkdag.

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het adres Prins Bernhardstraat 1-3 neemt de theoretische verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag met 567 verkeersbewegingen toe. Op een gemiddelde werkdag is de toename 579 verkeersbewegingen.*

<u>Stap 2: Verkeersbewegingen stallingsgarage en laden en lossen</u>

In stap 2 is bepaald hoeveel van de verkeersbewegingen uit tabel 19 en 20 gebruik maken van de stallingsgarage. In de toekomstige situatie parkeren bewoners hun voertuigen in een stallingsgarage op eigen terrein. Dat betekent dat van de woningen in de toekomstige situatie moet worden berekend hoeveel verkeersbewegingen door bewoners worden gemaakt. Dit is berekend op basis van de parkeernormen, omdat deze uit een bewoners en bezoekers deel bestaan. Bij de koopwoningen is het aandeel bewoners 93% en bij de huurwoningen 86%. Voor de koopwoningen betekent dit dat van de 108 verkeersbewegingen op een weekdag er 100 van bewoners zijn en de rest van bezoekers. Op een werkdag zijn van de 120 verkeersbewegingen 111 bewoners en de rest van bezoekers. Er is bij deze berekeningen geen rekening gehouden met de bestaande situatie.

	Normatief aantal	Aandeel zonder bezoekers	verkeersbewegingen naar stallingsgarage
Toekomstige situatie			
Koop, etage, duur	108,00	93%	100
Huur, etage, goedkoop	19,80	86%	17
Totaal verkeersbewegingen			**117**

Tabel 19: Verkeersbewegingen stallingsgarage op een weekdag.

	Normatief aantal	Aandeel zonder bezoekers	verkeersbewegingen naar stallingsgarage
Toekomstige situatie			
Koop, etage, duur	119,88	93%	111
Huur, etage, goedkoop	21,78	86%	19
Totaal aantal verkeersbewegingen			**130**

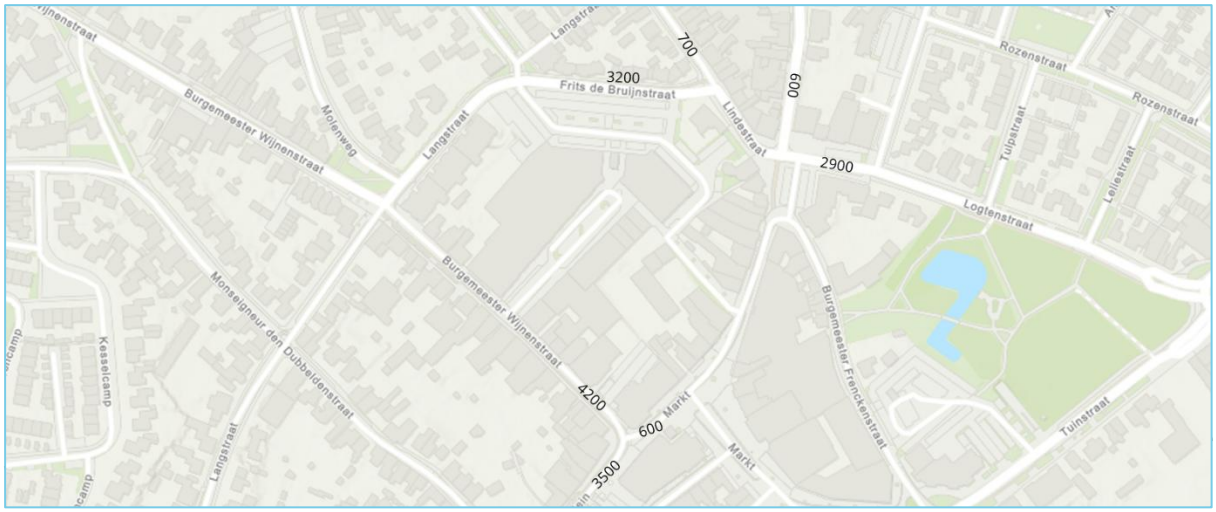
Tabel 20: Verkeersbewegingen stallingsgarage op een werkdag.

Naast de verkeersbewegingen van bewoners, die de langzaam verkeersverbinding doorkruisen, zijn er laad- en losbewegingen ten behoeve van de commerciële dienstverlening. In het ontwerp is de laad en losplaats naast de parkeergarage ingetekend op maaiveld. Deze plek kan geen dienst doen als laad en losplaats, omdat een vrachtwagen dan, waarschijnlijk achteruit, de langzaam verkeersverbinding doorkruist. Dat is niet wenselijk met het oog op de verkeersveiligheid.

Wij adviseren voor het laden en lossen de algemene laad- en losstrook die al bestaat, aan de zijkant van het pand waar de Lidl in zit, te gebruiken. Vrachtwagens kunnen op het parkeerterrein steken om vooruit of achteruit de laad en losplaats te bereiken, zonder de langzaam verkeersverbinding te doorkruisen. Vanuit het CROW zijn er geen landelijke kencijfers voor het laden en lossen. Uit ervaring weten we dat een wit- en bruingoedzaak gemiddeld 1 keer per dag met een vrachtauto wordt bevoorraad. Daarom gaan we ervan uit dat er maximaal 2 extra verkeersbewegingen over het bestaande parkeerterrein zijn.

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het adres Prins Bernhardstraat 1-3 wordt de langzaam verkeersverbinding tussen de Prins Bernhardstraat en het Ruttenplein theoretisch op een gemiddelde weekdag 117 keer en op een gemiddelde werkdag 130 keer doorkruist. Daarnaast rijdt er gemiddeld nog 1 vrachtwagen per dag naar de bestaande laad- en losplaats. Deze vrachtwagen doorkruist de langzaam verkeersverbinding niet.*

<u>Stap 3: Verdeling van verkeersbewegingen</u>
In stap drie wordt bepaald of de omliggende wegen de extra verkeersbewegingen van de nieuwe ontwikkeling verkeersveilig kunnen verwerken. De verkeersintensiteiten van de motorvoertuigen op de omliggende wegen zijn aangeleverd door de gemeente Asten en zijn verwerkt in figuur 5.



Figuur 5: Etmaalintensiteiten (motorvoertuigen) op omliggende wegen.

verblijfsfunctie en hebben daardoor andere inrichting dan de Frits de Bruijnstraat of Burgemeester Wijnenstraat. Vandaar dat op basis van de leefbaarheidsindicator in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2016 voor de Markt en Prins Bernhardstraat (erftoegangswegen type 2) is uitgegaan van een bovengrens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor de overige wegen (erftoegangswegen type 1) is op basis van deze leefbaarheidsindicator uitgegaan van een bovengrens van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

De theoretische verkeersgeneratie van de ontwikkeling Prins Bernhardstraat 1-3 is 567 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag en 579 verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag. Op dit moment is er geen inzicht in de verwachte verkeersverdeling en daarom wordt in tabel 21 en 22 uitgegaan van het worst-case scenario waarbij de volledige verkeersgeneratie wordt toegevoegd aan alle omliggende wegen.

Straatnaam	Huidige etmaal-intensiteit	Etmaal-intensiteitsgrenzen	Extra verkeersbewegingen door bouwplan	Verkeersbewegingen na realisatie bouwplan
Frits de Bruijnstraat	3200	4000-6000	567	3767
Lindestraat	3000	4000-6000	567	3567
Logtenstraat	2900	4000-6000	567	3467
Markt en Pr. Bernhardstraat	600	2000	567	1167
Burg. Wijnenstraat	4200	4000-6000	567	4767
Koningsplein	3500	4000-6000	567	4067

Tabel 21: Huidige en toekomstige etmaalintensiteiten op omliggende wegen op een weekdag.

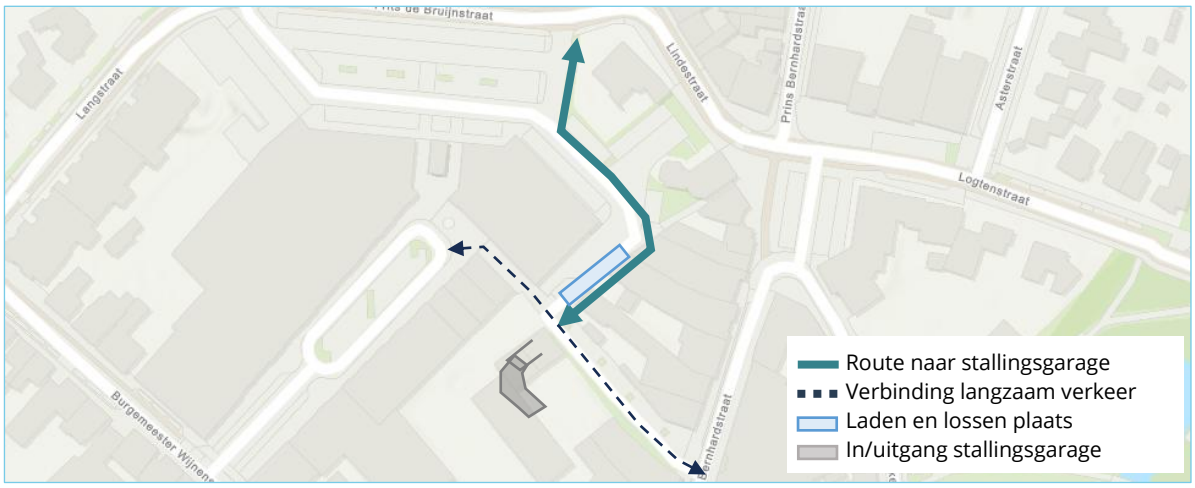
Straatnaam	Huidige etmaal-intensiteit	Etmaal-intensiteitsgrenzen	Extra verkeersbewegingen door bouwplan	Verkeersbewegingen na realisatie bouwplan
Frits de Bruijnstraat	3200	4000-6000	579	3779
Lindestraat	3000	4000-6000	579	3579
Logtenstraat	2900	4000-6000	579	3479
Markt en Pr. Bernhardstraat	600	2000	579	1179
Burg. Wijnenstraat	4200	4000-6000	579	4779
Koningsplein	3500	4000-6000	579	4079

Tabel 22: Huidige en toekomstige etmaalintensiteiten op omliggende wegen op een werkdag.

Conclusie: *Op alle omliggende wegen blijven de etmaalintensiteiten op een gemiddelde weekdag en werkdag na toevoegen van de extra verkeersbewegingen onder bovengrens passend bij de wegcategorie. Hierdoor kunnen de omliggende wegen de extra verkeersbewegingen van de herontwikkeling van het perceel Prins Bernhardstraat 1-3 verkeersveilig verwerken.*

7. Maatregelen verkeersveiligheid

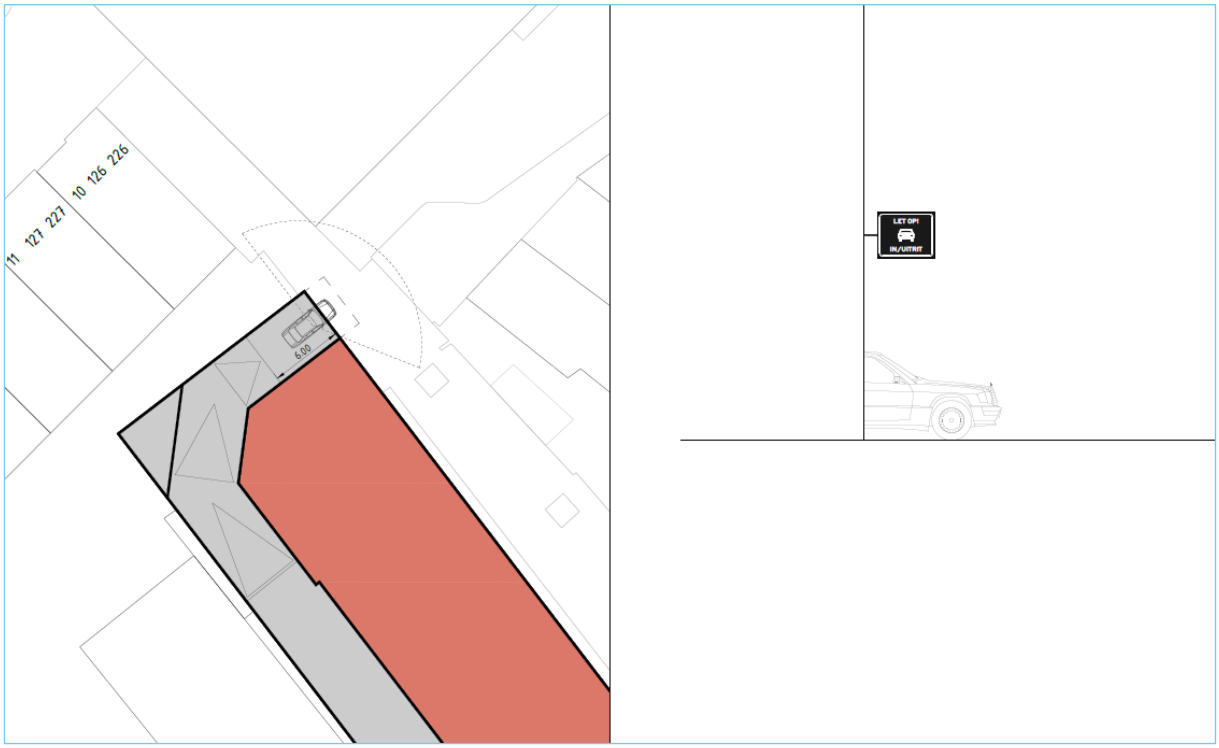
Uit hoofdstuk 5 en 6 blijkt dat er verkeersbewegingen zijn van en naar de stallingsgarage. Vrachtwagens die laden of lossen maken gebruik van de bestaande laad- en losplaats en doorkruisen de langzaam verkeersverbinding niet. Om de stallingsgrage te bereiken rijden auto's via de ingang van het parkeerterrein voor winkelcentrum Het Kompas naar de stallingsgarage. Vlak voor de ingang van de stallingsgarage doorkruist een auto de langzaam verkeer verbinding van de Prins Bernhardstraat naar het Burgemeesters Ruttenplein (zie figuur 6).



Figuur 6: Schematische weergave van de route van en naar de stallingsgarage en langzaam verkeersverbinding.

Om de veiligheid voor voetgangers en fietsers bij de ingang en uitgang van de stallingsgarage te waarborgen, wordt de deur van de stallingsgarage 6 meter terug van de gevel geplaatst. De helling van de garage begint na deze 6 meter, zodat de opstelruimte van de deur tot aan de langzaam verkeersverbinding vlak is. Door het vlakke opstelvlak hoeven auto's geen extra vaart te maken om de stallingsgarage uit te rijden en gaan ze met een lage snelheid richting de langzaam verkeersverbinding.

Aan de linkerkant van de ingang en uitgang is er een grote opening in de gevel. Hierdoor kan een auto veilig stoppen bij het uitrijden van de stallingsgarage en heeft de bestuurder goed zicht op naderende voetgangers en fietsers vanaf het Burgemeester Ruttenplein. Dit voorkomt dat auto's langzaam verkeersdeelnemers van links niet kunnen zien en andersom.
Voor het waarschuwen van voetgangers en fietsers vanuit de Prins Bernhardstraat voor auto's die de stallingsgarage uitrijden, komt er een stoplicht op de muur van het gebouw met de tekst 'let op in/uitrit' en een symbool van een auto. Daarnaast komt er een witte lijn op de grond die laat zien waar auto's stoppen zodat ze goed zicht hebben op voetgangers en fietsers aan de rechterkant (zie figuur 7). Het stoplicht wordt verbonden met de sensor van de deur, zodat mensen op tijd weten dat er een auto uit de stallingsgarage komt.



Figuur 7: Weergave van voertuig met zichtlijn dat uit de stallingsgarage komt en stoplicht aan de gevel

De stallingsgarage wordt alleen gebruikt door bewoners die bekend zijn met de langzaam verkeersverbinding die ze doorkruisen. Daarom kan er vanuit worden gegaan dat zij hun snelheid aanpassen als ze de garage inrijden. Daarnaast is de ingang van de stallingsgarage afgesloten met een poort, waardoor het niet mogelijk is om een hoge snelheid de stallingsgrage in te rijden.

Conclusie: *Na de herontwikkeling van het perceel Prins Bernhardstraat 1-3 ontstaat er een acceptabele verkeerssituatie. Er worden voldoende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer ter hoogte van de ingang van de stallingsgarage te waarborgen.*

BIJLAGE



buiten~ ruimte

Onderzoeksgebied binnen 100m loopafstand van de ontwikkellocatie Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten



buiten~ruimte

Onderzoeksgebied binnen 200m loopafstand van de ontwikkellocatie Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten



buiten~ruimte

Onderzoeksgebied binnen 500m loopafstand van de ontwikkellocatie Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten

aelmans



Akoestisch onderzoek RO
Prins Bernhardstraat 1 te Asten

Projectgegevens

Rapportnummer	: AMO250102.001/LHO
Datum rapportage	: 2 juli 2025
Versienummer	: 004

Akoestisch onderzoek RO
Prins Bernhardstraat te Asten

Opdrachtgever	: Pittiger in Planologie Strobolse Heidesteeg 2 5491 RT SINT-OEDENRODE
Contactpersoon Aelmans Milieu	: L.F. Hoek
Opsteller rapportage	: L.F. Hoek
Handtekening	:
Rapportstatus	: definitief

Aelmans Milieu
is een handelsnaam van Aelmans Milieu Oss B.V.

Berlicumseweg 6D
5248 NT ROSMALEN
T +31 (0) 412 - 655 05 8
oss@aelmans.com
www.aelmans.com/milieu

Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Milieu Oss B.V. van toepassing die u vindt op www.aelmans.com. Aelmans Milieu Oss B.V. h.o. Aelmans Milieu is inschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 16077486.

Dit rapport is opgesteld in opdracht, is vertrouwelijk en mag niet worden gedupliceerd of aan derden openbaar worden gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever. Alleen aan het volledige originele document kunnen rechten worden ontleend door de opdrachtgever. Derden (met uitzondering van bevoegde gezagen) kunnen geen rechten ontlenen aan dit rapport.

Aelmans Milieu is niet aansprakelijk voor schade die direct dan wel indirect voortvloeit uit conclusies, aannames en/of aanbevelingen die vermeld staan in dit rapport. Aelmans Milieu is niet aansprakelijk voor mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van dit rapport zelf neemt.

Inhoud

1 Inleiding 1

2 Toetsingskader 3

2.1 Milieuzonering 3

2.2 Verkeersaantrekkende werking 4

2.3 Cumulatie van geluid 4

3 Uitgangspunten 5

3.1 Omgeving 5

3.2 Representatieve bedrijfssituatie industrielawaai 6

3.3 Verkeersaantrekkende werking 8

3.4 Berekeningsmethode 8

4 Geluidniveaus 10

4.1 Algemeen 10

4.2 Berekeningsresultaten Lar,LT 10

4.3 Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus 11

4.4 Berekeningsresultaten verkeersaantrekkende werking 12

4.5 Gecumuleerde geluidbelasting 12

5 Conclusie 13

5.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bedrijfsfuncties 13

5.2 Maximale geluidniveaus 13

5.3 Verkeersaantrekkende werking 14

Bijlage 1 Figuren
Bijlage 2 Invoergegevens rekenmodel
Bijlage 3 Berekeningsresultaten

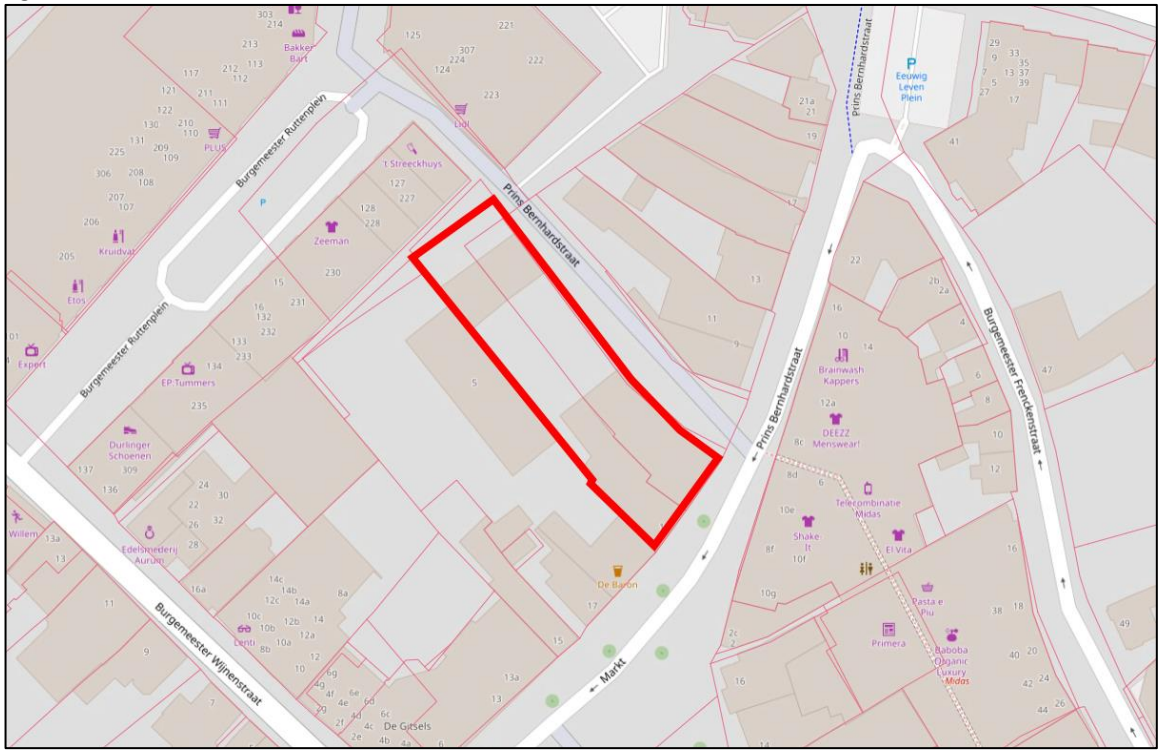
1 Inleiding

Dit akoestisch onderzoek is uitgevoerd in verband met het oprichten van een appartementencomplex bestaande uit 21 woningen met commerciële plint op de locatie Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten.

Nieuwe en bestaande woonfuncties zijn ook geprojecteerd of aanwezig binnen de akoestische invloedsfeer van nieuwe bedrijfsfuncties op de begane grond van het appartementencomplex.

De situatie is weergegeven in onderstaande figuur 1 en in bijlage 1. Het plangebied ligt in het rode kader.

Figuur 1: situatie



Voor de noodzakelijke bestemmingsplanprocedure is het, indien er geluidgevoelige functies zijn geprojecteerd op gronden die mogelijk liggen binnen de invloedssfeer van bedrijven en voorzieningen gebruikelijk te toetsen aan de VNG-publicatie "*Bedrijven en milieuzonering*". Hierbij is het belangrijk vanuit het gezichtspunt van nieuwe en bestaande woonfuncties aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het doel van het akoestisch onderzoek is het vaststellen van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) bij de nieuwe en bestaande nieuwe woningen veroorzaakt door relevante geluidbronnen van de bedrijfsfuncties én als gevolg van het

wegverkeer op de relevante wegen. Het onderzoek naar de geluidbelasting van wegverkeerslawaai is medio 2022 al uitgevoerd en gerapporteerd (zie rapport N222639.002, d.d., 1 augustus 2022).

In het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Plantekening met de nieuwe woonfuncties, aangeleverd door de opdrachtgever.
- Informatie over de in het plan mogelijke bedrijfsfuncties verstrekt door de opdrachtgever.
- Kadastrale ondergrond van het kadaster.
- Akoestische bestemmingsplanruimte o.b.v. de publicatie Bedrijven en milieuzonering,

2 Toetsingskader

2.1 Milieuzonering

Binnen het plangebied worden bedrijfsfuncties mogelijk gemaakt tot categorie 2. De langtijdgemiddelde geluidimmissie die wordt gehanteerd voor een categorie 2 bedrijf is 45 dB(A) etmaalwaarde op 30 meter afstand. De geluidimmissie van 45 dB(A) op de richtafstand wordt bepaald middel van een vrije veld contour (excl. omliggende bebouwing).

Conform het bestemmingsplan wordt het plangebied gedefinieerd als gemengd gebied:
In die gebieden wordt het wonen (of ander milieugevoelig gebruik) toegelaten, samen met activiteiten die geschikt zijn om te mengen met wonen, zoals detailhandel, horeca, onderwijs, zorg, dienstverlening, cultuur en lichte bedrijvigheid.

De toetsingswaarde van de langtijdgemiddelde geluidbelasting bij (nieuwe) woonfuncties in gemengd gebied is in beginsel 50 dB(A) conform stap 2 van de publicatie '*bedrijven en milieuzonering'* 50 dB(A). Indien de geluidbelasting in stap 3 hoger is dan 50 dB(A) dient te worden gemotiveerd waarom er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het binnenniveau, en daarmee de gevelgeluidwering, dient hierin tevens in te worden betrokken. Een geluidbelasting van boven de 55 dB(A) is in stap 4 in de regel niet inpasbaar.

De toetsingswaarde voor het maximale geluidniveau in het omgevingstype gemengd gebied is 70 dB(A) voor het maximale geluidsniveau, exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer.

Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is sprake indien een geluidluwe gevel beschikbaar is en een - buitenruimte (tuin) die niet is gelegen aan de hoogst geluidbelaste gevel. Bovendien mag het langtijdgemiddelde geluidniveau in een de woning niet hoger zijn 35 dB(A) (etmaalwaarde) op basis van de geluidbelasting van industrielawaai. Uitgaande van een standaard geluidwering (volgens Bouwbesluit) van 20 dB is de geluidbelasting op de gevel ten hoogste 55 dB(A) (etmaalwaarde).

Het geluidniveau vanwege het maximale geluidniveau mag in een woning niet hoger zijn dan 55/50/45 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Uitgaande van een standaard geluidwering van 20 dB is het geluidniveau op de gevel dan 75/70/65 dB.

Berekeningen worden uitgevoerd volgens de "*Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999''*.

Onder gevels van woningen wordt verstaan de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak. In dit plan vindt beoordeling plaats op een waarneemhoogte van 1,5 4,5, 7,5 en 10,5 meter ten opzichte van het maaiveld om een appartementengebouw met 3 woonlagen mogelijk te maken.

Niet geluidgevoelige gevels worden in beginsel niet getoetst aan de hierboven vermelde toetsingswaarden.

2.2 Verkeersaantrekkende werking

Geluid, veroorzaakt door het verkeer van personen en goederen op de openbare weg van en naar de activiteit (totdat het is opgenomen in het heersende verkeersbeeld) wordt beschouwd als 'indirecte hinder'. Voor indirecte hinder geldt alleen de specifieke zorgplicht.

Met betrekking tot de geluidbelasting van verkeer op de openbare weg, mits specifiek akoestisch herkenbaar bij woonfuncties, gelden voorkeursgrenswaarden uit de circulaire '*Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer*' van 29 februari 1996. De voorkeursgrenswaarde voor het equivalente geluidniveau bedraagt 50 dB(A)-etmaalwaarde en de maximale grenswaarde is 65 dB(A).

2.3 Cumulatie van geluid

Een geluidbelasting van meerdere soorten geluidbronnen zoals industrielawaai, rail- en wegverkeerslawaai wordt beoordeeld conform de classificatie milieukwaliteit volgens de milieukwaliteitmaat van de methode 'Miedema'. De berekeningsmethodiek is conform hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken en meetvoorschrift geluid 2012.

Deze manier van classificeren is algemeen geaccepteerd bij ruimtelijke plannen en wordt toegepast om een indicatie te geven van de milieukwaliteit bij de woningen en buitenruimte of tuinen. In onderstaande tabel 1 is deze classificatie weergegeven:

Tabel 1 Classificatie milieukwaliteit

Lcum [dB]	Lcum [dB] Classificatie milieukwaliteit
< 50	Goed
50 – 55	Redelijk
55 – 60	Matig
60 – 65	Redelijk slecht
65 – 70	Slecht
> 70	Zeer slecht

Een gecumuleerde geluidbelasting wordt alleen berekend van geluidbronnen die de voorkeursgrens- of richtwaarde overschrijden. De berekening moet worden uitgevoerd conform het rekenvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012).

3 Uitgangspunten

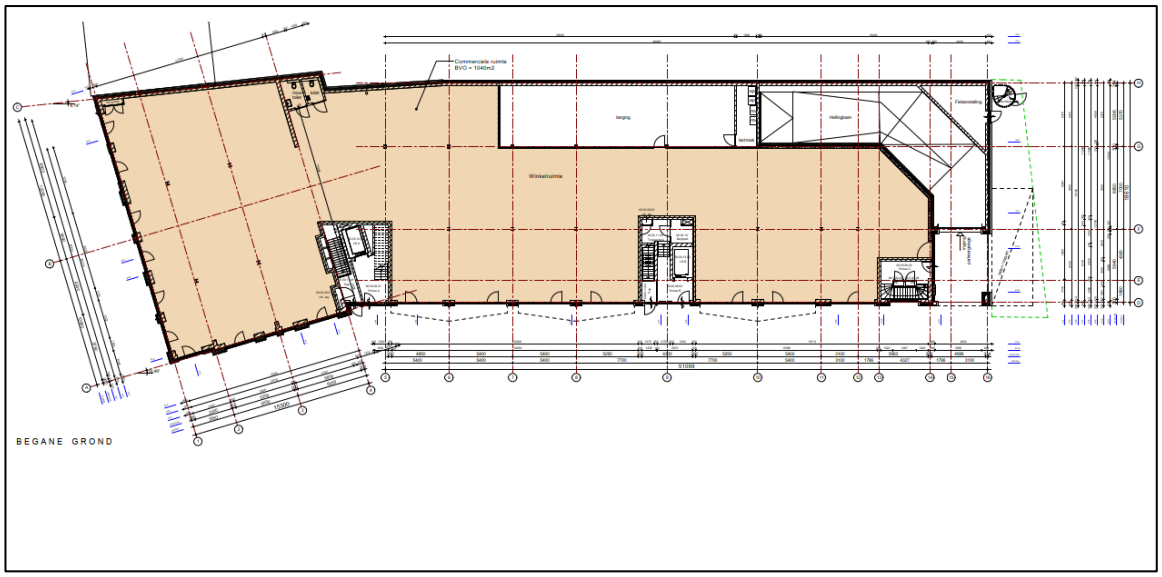
3.1 Omgeving

Woonfuncties zijn geprojecteerd of aanwezig (bestaand) binnen de akoestische invloedsfeer van de nieuwe bedrijfsfuncties binnen het plan. De situatie is weergegeven in onderstaande figuur 1 en in bijlage 1.

De situatie van de bedrijfsfuncties op de begane grond is weergegeven op figuur 1 hieronder. Nieuwe woonfuncties bevinden zich op de 1e, 2e en 3e verdieping tot een bouwhoogte van circa 13 meter. Bestaande woonfuncties bevinden zich op een afstand van minder dan 10 meter van de nieuwe bedrijfsfunctie(s).

In de parkeerkelder bevinden zich de parkeerplaatsen voor de voertuigen van de bewoners van de nieuwe appartementen. Bijlage 1 bevat gedetailleerde tekeningen.

Figuur 1: afbeelding begane grond met bedrijfsfuncties



Binnen het plan mogen bedrijvigheden plaatsvinden tot ten hoogste milieucategorie 2. De kortste aanwezige afstand tussen bedrijfsfuncties en de gevels van de geprojecteerde woonfuncties is minder dan 10 meter. De richtafstand (op grond van publicatie Bedrijven en milieuzonering) voor een bedrijf in milieucategorie 2 is 30 meter. In een ‘gemengd gebied’ (mix van bedrijven, wegen en woonfuncties) mag 10 meter worden aangehouden.

Nieuwe woonfuncties worden opgericht binnen de richtafstand van nieuwe bedrijfsfuncties. Bovendien zijn bestaande woonfuncties gelegen binnen 10 meter afstand van het plan. Dit onderzoek voorziet daarin.

3.2 Representatieve bedrijfssituatie industrielawaai

In het plan worden bedrijfsfuncties toegelaten tot ten hoogste ‘milieucategorie 2. Hieronder wordt verstaan:

- Detailhandel (een bruin- en of witgoedzaak (een supermarkt is specifiek uitgesloten))
- Aan detailhandel ondergeschikte horeca
- Dienstverlening, waaronder kantoren
- Een aan huis gebonden beroep, een aan huis gebonden bedrijf of ambachtelijk bedrijf

In bijlage 2 van dit rapport zijn deze begrippen nader uitgewerkt.

Voor de maatgevende maximale geluidemissie geldt een planologische geluidbelasting voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 30 meter voor bedrijven in milieucategorie 2. De afstand wordt gemeten vanaf de grenzen van het bedrijfskavel.

Equivalente geluidbronnen
Op basis van de toelaatbare geluidbelasting en de richtafstand is voor de binnen het plangebied mogelijk gemaakte maatgevende functies uitgegaan van de planologisch maximale lantijdgemiddelde geluidemissie in dB(A). Volgens voorschrift is dit berekend zonder reflectie van omliggende bebouwing en op en zonder absorberende bodemgebieden. Binnen de kavelbron zijn geen objecten aanwezig die geluid afschermen of reflecteren.

Bij milieucategorie 2 is het aannemelijk dat bedrijven in de nachtperiode gebruikelijk niet in werking zijn. In de berekening is daarom voor de nachtperiode geen bedrijfstijd gehanteerd.

Het relatief standaardspectrum voor industrielawaai waarmee is gerekend is weergeven in tabel 2.

Tabel 2: Standaard (relatief) spectrum industrielawaai

Type geluid	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1.000 Hz	2.000 Hz	4.000 Hz
Industrielawaai	-20	-19	-8	-5	-6	-8	-12

Buiten het kavel vindt uitsluitend in de dagperiode gedurende 30 minuten het lossen van goederen uit de vrachtwagen voor de bedrijfsfunctie plaats. Dit is wordt tot de directe hinder toegerekend. Een overzicht van de langtijdgemiddelde geluidbronnen met de bedrijfsduur in RBS weergegeven in onderstaande tabel 3.

Tabel 3: Bronoverzicht en berekening bedrijfsduurcorrectie van de langtijdgemiddelde geluidbronnen

			Tijd per bron, BD (uur)		
Bronnrs	**Omschrijving**	**Lwr_{eq} [dB(A)]**	**07.00-19.00**	**19.00-23.00**	**23.00-07.00**
OB01	categorie II dag	87	12	-	-
OB02	categorie II avond	82	-	4	-
P01	Lossen goederen uit vrachtwagen	90	0,5		

Winkelkarren worden in de beoogde bedrijfsfunctie niet gebruikt. Laden en lossen vanuit een bakwagen of vrachtwagen (bevoorrading van bijvoorbeeld een bruin/witgoed winkel) zal plaatsvinden met een steekwagen of rolcontainer uitsluitend in de dagperiode op de bestaande losplaats van een bestaande supermarkt aan het Burgemeester Ruttenplein 9. In de planregels is vastgelegd dat uitsluitend in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur) geladen en gelost mag worden.

Voor de achteruit manoeuvrerende vrachtwagens is uitgegaan dat een achteruitrijsignalering in werking kan zijn. Dit is in de bestaande situatie ook al aan de orde bij de voertuigen van de bestaande supermarkt die gebruik maakt van dezelfde loslocatie.

Wanneer een voertuig achteruit rijdt en een duidelijk hoorbaar tonaal geluid bij de ontvanger produceert, wordt de 5 dB(A) toeslag toegepast op de geluidsbelasting die dit voertuig veroorzaakt. In deze berekening is dit verekend met het geluidvermogen van de bron.

Het lossen van goederen op circa 10 rolcontainers is als een mobiele geluidbron gemodelleerd en berekend. De invoergegevens van de berekening in onderstaande tabel 4 vermeld. De rijroute is weergegeven op de figuren in bijlage 1.

Tabel 4: Bronoverzicht mobiele geluidbronnen in de RBS

				Aantal bewegingen			
Bron:	**Omschrijving:**	**V (km/u)**	**L (m)**	**07.00 en 1 9.00 uur**	**19.00 en 23.00 uur**	**23.00 en 07.00 uur**	**Lwr [dB(A)]**
M01/1	Vrachtwagen vooruit	10	5	1	-	--	100
M01/2	Vrachtwagen achteruit inclusief signalering	5	5	1	-	--	105
M03/1	rijden rolcontainers	10	2	20	-	--	85

Maximale geluidbronnen
Het maximale geluidniveau (piekgeluid, L_{Amax}) betreft een kortstondige verhoging van het momentane geluidniveau gecorrigeerd met de meteocorrectieterm (correctie voor de meteorologisch wisselende omstandigheden = Cm).

Maximale geluidniveaus van het aan- en afrijden van vrachtwagens, vallen in gemengd gebied buiten de beoordeling van milieuzonering. Overige relevante maximale geluidbronnen moet worden meegenomen.

De invoergegevens van de berekening van de geluidemissie van maximale geluidsniveaus die bij het laden en lossen kunnen ontstaan zijn in onderstaande tabel 5 vermeld. Het zijn feitelijk geluidbronnen die in de bestaande situatie op de losplaats al voorkomen. De locatie van de bronnen is weergegeven op bijlage 1, figuur 3.

Tabel 5: Bronoverzicht maximale geluidbronnen in de RBS

Bronnrs	**Omschrijving**	**Lwr_{eq} [dB(A)]**	**07.00-19.00 uur**	**19.00-23.00 uur**	**23.00-07.00 uur**
Lmax01	Portier sluiten vrachtwagen	100	√	-	-
Lmax02	achteruitrijsignalering	107	√	-	-
Lmax03	Laden/lossen goederen met steekwagen/rolcontainer	100	√	-	-

Lmax04	Remmen afblazen vw	108	√		

3.3 Verkeersaantrekkende werking

De equivalente geluidbelasting L_{aeq} van het uitsluitend tot het bedrijf behorende verkeer op de openbare weg (verkeersaantrekkende werking) wordt beoordeeld volgens de circulaire van de minister van VROM *"Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting"* van 29 februari 1996.

Het verkeer dat direct kan worden herleid naar de betreffende inrichting, dient te worden meegenomen in het akoestisch onderzoek. Aannemelijk is dat dit in deze situatie aan de orde kan zijn en is het onderzoek naar de geluidbelasting van verkeersaantrekkende werking uitgevoerd.

Zoals beschreven in paragraaf 3.1 rijden er personenwagens van bewoners van de appartementen in en uit de garage die via het Burgemeester Ruttenplein ontsluit. De geprognotiseerde verkeersgeneratie is op basis van uitgevoerd verkeersonderzoek en bedraagt circa 142 wagens per etmaal (zie bijlage 2).

Bevoorrading van de bedrijfsfuncties is mogelijk met een bak -of vrachtwagen. Het aantal wagens is worstcase gesteld op maximaal 1 per dag, in overeenstemming met het verkeersonderzoek. Deze zal gebruik maken van de al aanwezige loslocatie tegen de gevel van de bestaande supermarkt aan het Burgemeester Ruttenplein 9 (zie bijlage 1, figuur 1).

De invoergegevens van de berekening van de verkeersaantrekkende werking zijn in onderstaande tabel 6 vermeld. De rijroute is weergegeven op bijlage 1, figuur 3.

Tabel 6: Bronoverzicht verkeersaantrekkende werking van de mobiele geluidbronnen in de RBS

				Aantal verkeersbewegingen			
Bron:	**Omschrijving:**	**V (km/u)**	**L (m)**	**07.00 en 1 9.00 uur**	**19.00 en 23.00 uur**	**23.00 en 07.00 uur**	**Lwr [dB(A)]**
M03	personenwagen parkeergarage	30	5	121	14	7	87

3.4 Berekeningsmethode

De geluidniveaus zijn berekend in waarneempunten op de geluidgvoelige gevels van relevante nieuwe en bestaande woningen volgens de Standaardrekenmethode II.8 van de "*Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999*".

Bij de overdrachtsberekeningen is het onderzoeksgebied als akoestisch reflecterend ingevoerd (bodemfactor 0,0). Akoestisch absorberende bodemgebieden zoals groenstroken, tuinen en zijn in het onderzoeksgebied niet aanwezig. Gebouwen en bouwwerken worden in het model ingevoerd als reflecterende schermen. Het overdrachtsmodel rekent in dit geval met enkelvoudige reflecties (spiegelbronnen).

Voor de berekeningen is het computerprogramma Geomilieu V2024 gebruikt. Hieronder is een 3D projectie van een deel van het rekenmodel weergegeven.

Figuur 3: 3d projectie rekenmodel (kijkrichting noord)



4 Geluidniveaus

4.1 Algemeen

Voor de situering van de waarneempunten, ingevoerde objecten en geluidbronnen wordt verwezen naar de figuren in bijlage 1.

4.2 Berekeningsresultaten Lar,LT

De berekeningen resulteren in een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in dag- en avondperiode. Beoordeling van de geluidniveaus vindt plaats op een maatgevende hoogte van 1,5 tot 10,5 meter overeenkomstig het aantal maatgevende bouwlagen. De locatie van de beoordelingspunten is weergegeven op de figuren in /bijlage 1.

Op basis van de toelaatbare geluidbelasting en de richtafstand is voor de bedrijfskavels de planologisch maximale geluidemissie in dB(A) van het plangebied berekend. Er dient te worden voldaan aan een geluidbelasting voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 45 dB(A) in de dagperiode en 40 dB(A) in de avondperiode op een afstand van 30 meter. In de nachtperiode is de bedrijfsfunctie niet in werking is. Uit de berekening volgt een akoestische bronsterkte (Lw) van totaal 87 dB(A) in de dagperiode en 82 dB(A) in de avondperiode verdeeld over een kaveloppervlak van 1125 m2.

Bijlage 3 vermeldt voor alle relevante beoordelingspunten de totale (van alle bedrijfsfuncties) berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) in de onderzochte representatieve bedrijfssituatie. De rekenresultaten worden zijn getoetst aan de in hoofdstuk 2 vermelde richtwaarde voor *milieuzonering*.

Uit de berekening blijken in de dagperiode langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de nieuwe woonfuncties van tenminste 51 dB(A) (in waarneempunt t01, op 10,5 meter hoogte), tot ten hoogste 55 dB(A)(in waarneempunt t04, waarneemhoogte 4,5 meter). De kavelbron is maatgevend.

In de avondperiode blijken langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij alle nieuwe woonfuncties van tenminste 46 dB(A) (in waarneempunt t01, op 10,5 meter hoogte), tot ten hoogste 50 dB(A)(in waarneempunt t04, waarneemhoogte 4,5 meter).

Bij een aantal nieuwe woonfuncties wordt niet voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) en 45 dB(A) in de dag- en avondperiode

Bij bestaande woonfuncties blijken in de dagperiode langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij bestaande woonfuncties van ten minste 36 dB(A) (in waarneempunt 16 op 1,5 meter) tot ten hoogste 50 dB(A) in waarneempunt 19/2 (hoogte 4,5 meter). In de avondperiode is dit ten minste 31 dB(A) en ten hoogste 44 dB(A). In waarneempunt 19/2 is het achteruitrijden van de vrachtwagen incl. signalering) maatgevend. In de avondperiode is dat de kavelbron.

Er wordt in dag- als avondperiode bij bestaande woonfuncties voldaan aan de toetsingswaarde $L_{ar,LT}$ van 50 dB(A) en 45 dB(A) van industrielawaai.

Bij de niet specifieke vermelde relevante buitenruimten en/of tuinen (inpandige balkons bestaande woonfuncties) bij de rekenpunten 18/1 en 20 is de geluidbelasting lager dan 50 dB(A) en eveneens als goed te kwalificeren.

Bij de nabij het plan gelegen woningen aan de Prins Bernhardstraat 9 en 11 is de hoogste geluidbelasting op de gevel $L_{ar,LT}$ 48 dB(A) (dagperiode) en 43 dB(A) in de avondperiode, en in de buitenruimte of tuin(rekenpunt 24) 45 dB(A) in de dagperiode en 39 dB(A) in de avondperiode. Dit voldoet ruim aan de richtwaarde.

Bij een aantal nieuwe woonfuncties wordt niet voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) en 45 dB(A) in de dag- en avondperiode. Het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidniveaus te reduceren zoals geluidschermen hebben in deze specifieke situatie veel praktische bezwaren en zijn stedenbouwkundig ongewenst. Wél wordt voldaan aan maximaal toelaatbare waarde op de gevel van 55 dB(A) waarbij het woon- en leefklimaat zonder nader gevelmaatregelen is gewaarborgd). Hiervan is immers sprake als het binnenniveau in de geluidgevoelige ruimte van een woning ten hoogste 30 dB bedraagt in de avondperiode en 35 dB in de dagperiode. Omdat de geluidwering van de gevel van een nieuwe woning minimaal 20 dB dient te bedragen wordt voldaan aan het binnengeluidniveau.

4.3 Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus

Bijlage 3 bevat de resultaten van de geluidniveaus van het maximale geluidniveau. Uit deze berekening blijkt dat het hoogste maximale geluidniveau 75 dB(A) in dagperiode bedraagt in rekenpunt t06 (geprojecteerde woonfunctie). Het geluidniveau ontstaat éénmaal per dagperiode door een (eventuele) achteruitrijdsignalering of het ontluchten van de remmen van een vrachtwagen op de als zodanig aangewezen loslocatie van de nabijgelegen supermarkt.

Een hogere waarde is echter geoorloofd onder de voorwaarde dat het binnenniveau in de woningen toelaatbaar is. De standaardgeluidwering van een bestaande woning bedraagt op grond van het Bouwbesluit 20 dB. De hoogste berekende geluidbelasting is 75 dB(A). Hieruit volgt een binnenniveau van (75-20=) 55 dB(A) en is als zodanig aanvaardbaar.

Het maximale geluidniveau van 75 dB op (eventuele balkons/loggia) ter plaatse van de rekenpunten t05 en t06 overschrijdt de richtwaarde van 70 dB met 5 dB. Gelet op de geringe frequentie dat dit zich voordoet en dat dit uitsluitend de dagperiode betreft, is dit zonder verdere maatregelen toelaatbaar.

Op de gevels van bestaande woonfuncties zijgevel Burg. Ruttenplein 222 (rekenpunt 19) is een maximale geluidniveau van 73 dB vanwege het éénmaal per dag afblazen van de remmen van de vrachtwagen. De gevel heeft geen ramen en deuren. Uitgaande van een gevelwering van 20 dB(A) bedraagt het binnengeluidniveau (73-20=)53 dB(A) waarmee het woon- en leefklimaat van deze bestaande woning na planrealisatie blijft gewaarborgd.

Dit is eveneens een bestaande bron op de als zodanig aangewezen loslocatie van de nabijgelegen supermarkt. Bij alle andere in dit onderzoek betrokken gevels wordt voldaan aan de richtwaarde van 70 dB(A).

Voor het maximale geluidniveau wordt voldaan aan maximaal toelaatbare binnenwaarde van 55 dB(A) waarbij het woon- en leefklimaat zonder nader gevelmaatregelen is gewaarborgd). Hiervan is immers sprake als het binnenniveau in de geluidgevoelige ruimte van een woning ten hoogste 30 dB bedraagt in de avondperiode en 35 dB in de dagperiode. Omdat de geluidwering van de gevel van een nieuwe woning minimaal 20 dB dient te bedragen wordt voldaan aan het binnengeluidniveau

Bij de nabij het plan gelegen woningen aan de Prins Bernhardstraat 9 en 11 bedraagt het maximale geluidsniveau in de dagperiode ten hoogste 60 dB(A) op de gevel. Dit voldoet ruim aan de richtwaarde.

4.4 Berekeningsresultaten verkeersaantrekkende werking

De berekeningen van de geluidbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking resulteren in een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) uitgedrukt in een etmaalwaarde. Beoordeling van de geluidniveaus vindt plaats op een maatgevende hoogte van 1,5 tot 10,5 meter overeenkomstig het aantal maatgevende bouwlagen. De locatie van de beoordelingspunten is weergegeven op de figuren in bijlage 1.

Bijlage 3 bevat de berekeningsresultaten in alle rekenpunten. De hoogste geluidbelasting van 40 dB(A) is berekend in rekenpunt 19/2 (zijgevel, zonder te openen ramen en deuren van een bestaande woonfunctie). Bij de geprojecteerde woonfunctie bedraagt de hoogste geluidbelasting 35 dB(A).

Bij de nabij het plan gelegen woningen aan de Prins Bernhardstraat 9 en 11 is de hoogste geluidbelasting op de gevel $L_{ar,LT}$ 24 dB(A).

De conclusie is dat er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (etmaalwaarde)voor de verkeersaantrekkende werking bij geprojecteerde en bestaande woningen.

4.5 Gecumuleerde geluidbelasting

In dit onderzoek zijn uitsluitend industriële geluidbronnen relevant. Dat betekent dat cumulatie van geluid in dit plan niet van toepassing is.

5 Conclusie

Dit akoestisch onderzoek is uitgevoerd voor het voor het oprichten van een appartementencomplex bestaande uit 21 woningen met commerciële plint op de locatie Prins Bernhardstraat 1-3 te Asten.

Nieuwe en bestaande woonfuncties zijn geprojecteerd of aanwezig binnen de akoestische invloedsfeer van nieuwe bedrijfsfuncties op de begane grond van het appartementencomplex.

Het doel van het akoestisch onderzoek is het vaststellen van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) bij de en bestaande nieuwe woningen veroorzaakt door relevante geluidbronnen van de bedrijfsfunctie.

5.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bedrijfsfuncties

Er wordt in dag- als avondperiode bij bestaande woonfuncties voldaan aan de toetsingswaarde $L_{ar,LT}$ van 50 dB(A) en 45 dB(A) van industrielawaai.

Bij de niet specifieke vermelde relevante buitenruimten en/of tuinen (inpandige balkons bestaande woonfuncties) bij de rekenpunten 18/1 en 20 is de geluidbelasting lager dan 50 dB(A) en eveneens als goed te kwalificeren.

Bij de nabij het plan gelegen woningen aan de Prins Bernhardstraat 9 en 11 is de hoogste geluidbelasting op de gevel $L_{ar,LT}$ 48 dB(A) (dagperiode) en 43 dB(A) in de avondperiode, en in de buitenruimte of tuin(rekenpunt 24) 45 dB(A) in de dagperiode en 39 dB(A) in de avondperiode. Dit voldoet ruim aan de richtwaarde.

Bij een aantal nieuwe woonfuncties wordt niet voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) en 45 dB(A) in de dag- en avondperiode.

Het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidniveaus te reduceren zoals geluidschermen hebben in deze specifieke situatie veel praktische bezwaren en zijn stedenbouwkundig ongewenst.

Wél wordt voldaan aan maximaal toelaatbare waarde op de gevel van 55 dB(A) zodat het woon- en leefklimaat van de nieuwe woningen zonder nader gevelmaatregelen is gewaarborgd.
Gelet op het bovenstaande is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Maximale geluidniveaus

Uit het onderzoek blijkt dat het hoogste maximale geluidniveau 75 dB(A) in dagperiode bedraagt in bij enkele nieuwe woonfuncties en 73 dB(A) bij bestaande woonfuncties. Het geluidniveau ontstaat

éénmaal per dagperiode door een (eventuele) achteruitrijdsignalering of het ontluchten van de remmen van een vrachtwagen.

Hoewel de richtwaarde van 70 dB(A) wordt overschreden is aangetoond dat wordt voldaan aan de richtwaarde binnen de woningen. Het woon - en leefklimaat is gewaarborgd.

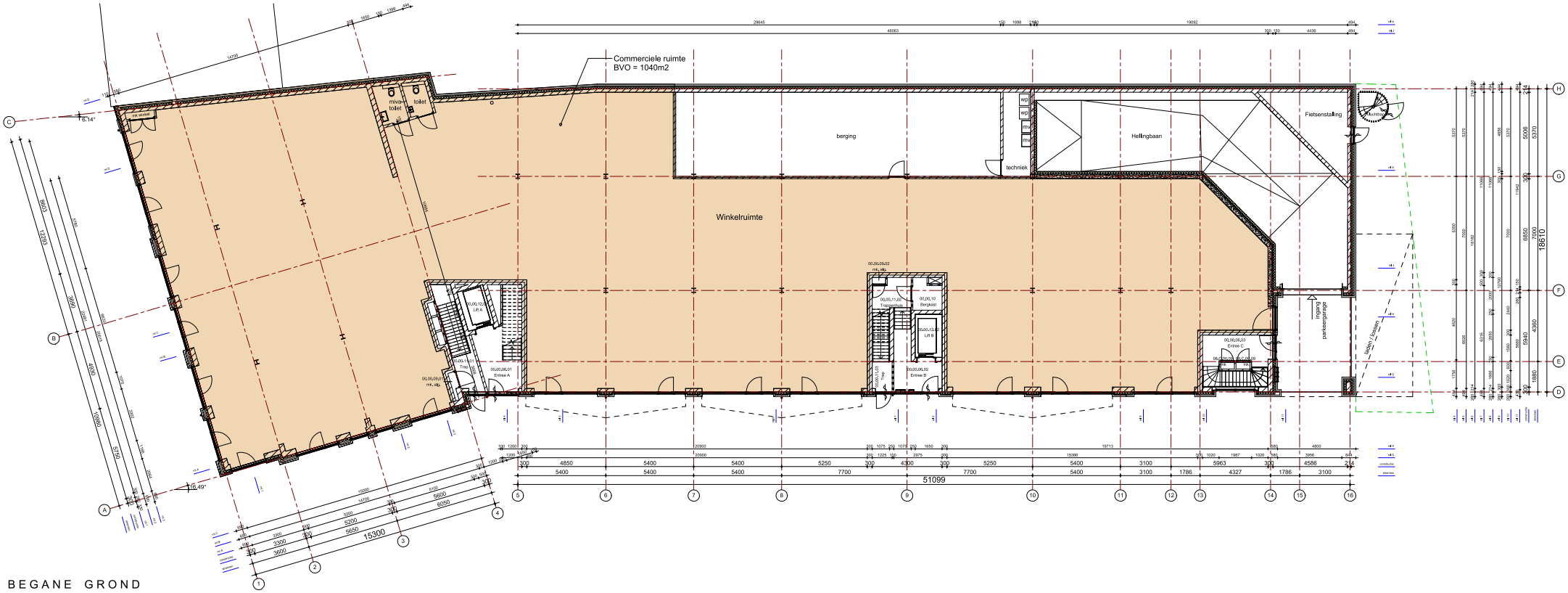
Bij de nabij het plan gelegen woningen aan de Prins Bernhardstraat 9 en 11 bedraagt het maximale geluidsniveau in de dagperiode ten hoogste 60 dB(A) op de gevel. Dit voldoet ruim aan de richtwaarde.

5.3 Verkeersaantrekkende werking

De hoogste geluidbelasting van 40 dB(A) is berekend in rekenpunt 19/2 (zijgevel (zonder te openen ramen en deuren van een bestaande woonfunctie). Bij de geprojecteerde woonfunctie bedraagt de hoogste geluidbelasting 35 dB(A).

De conclusie is dat er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor de verkeersaantrekkende werking bij geprojecteerde en bestaande woningen.

Bijlage 1

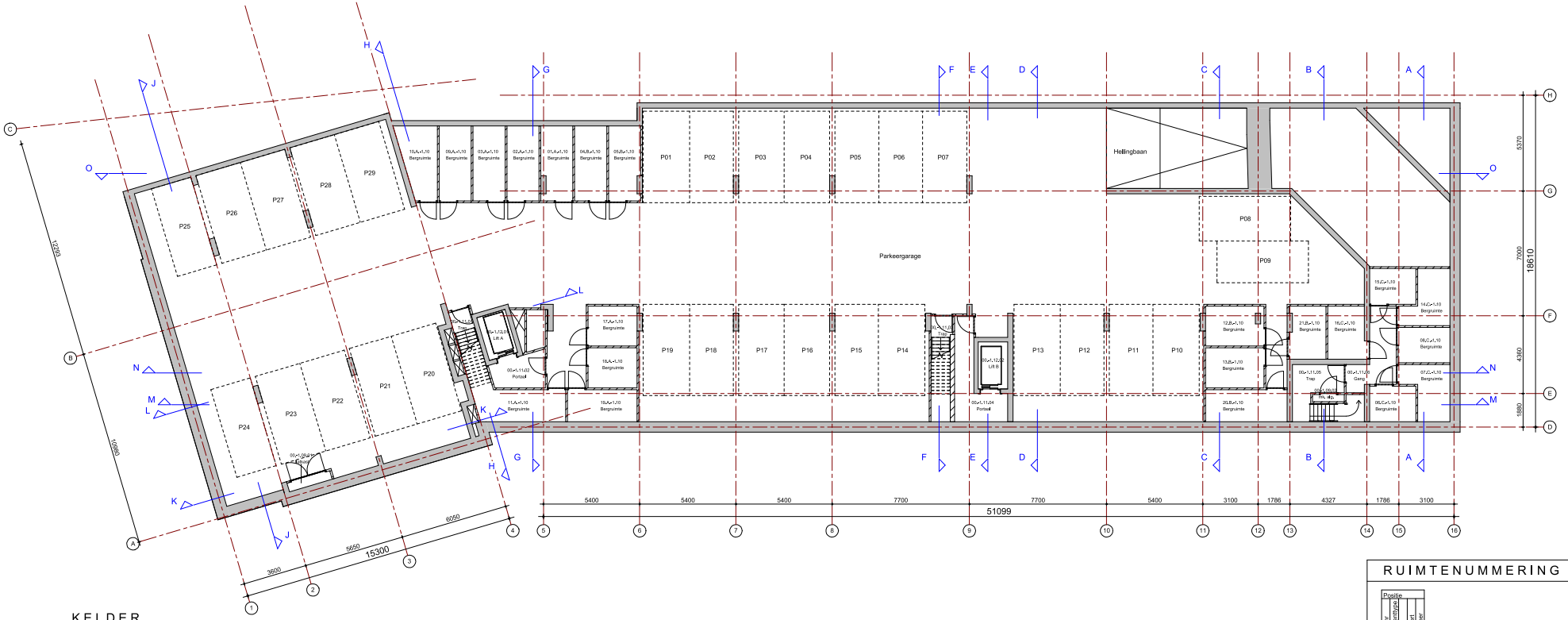


BEGANE GROND

WERK	Woongebouw "De Prins" te Asten
BETR.	P & R Ontwikkeling
TEKNR.	2110
BLAD	0.21.106
ARCHITECT	P. Wagter

BETREFT	DEFINITIEF ONTWERP
DATUM	14-04-2023
OMSCHRIJVING	BVO
GEWIJZIGD	09-05-2023 A
FORMAAT	594x1000
SCHAAL	1:100
TEKENAAR	MvH

architectenbureau
WAGTERKRIJGER
www.wagterkrijger.nl
0564-573880
St. Agnesstraat 5
4801 NB Tilburg
info@wagterkrijger.nl



KELDER

RUIMTENUMMERING

Positie

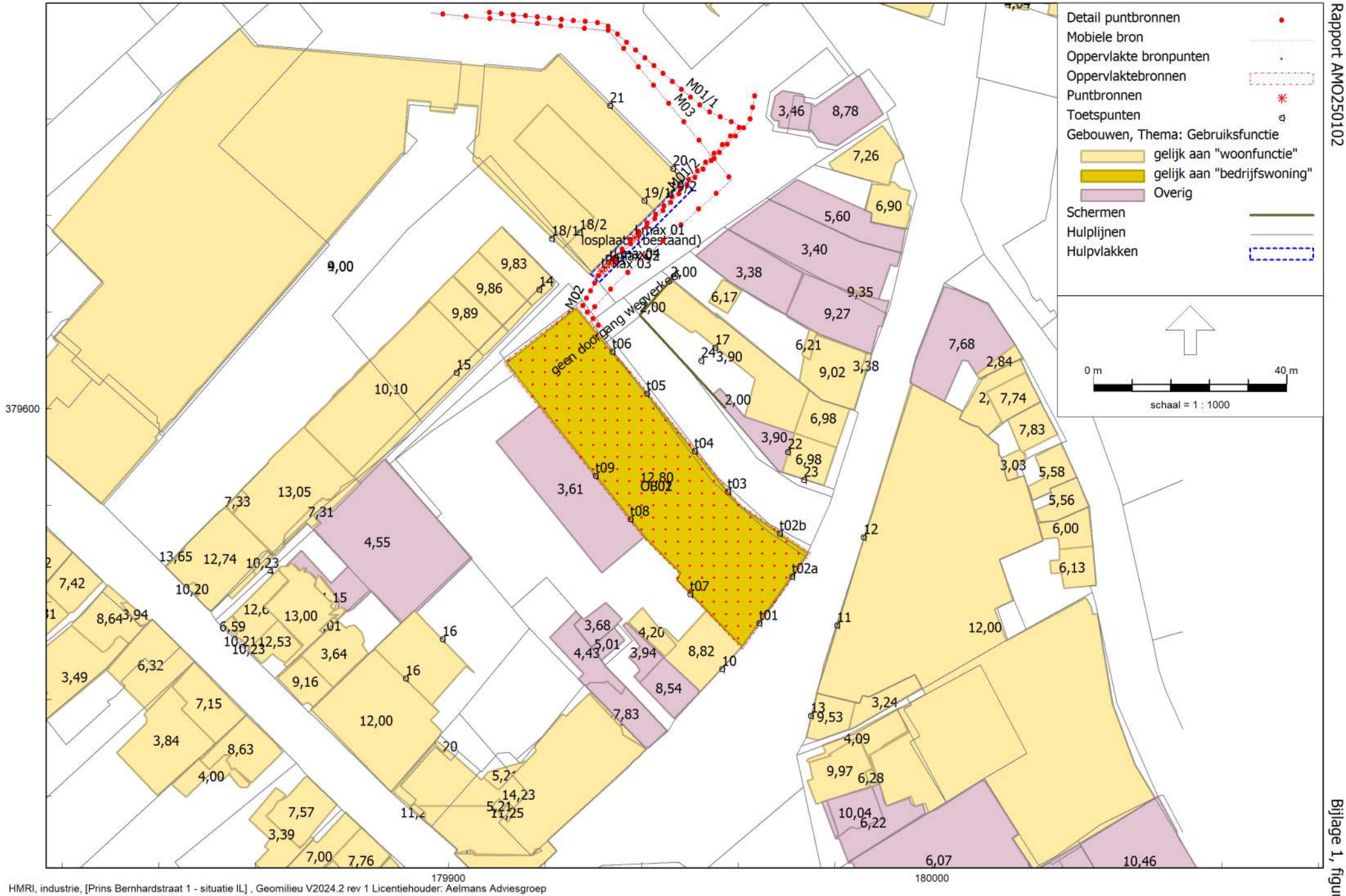
Appartementtype
Bouwlaag
Ruimtesoort
Volgnummer

Algemene ruimte nummer Appartementnummer	00 01 t.m. 21	Algemene ruimtes Appartementnummer
Appartementtype	A, B, C	A + B = verkoop, C = verhuur
Bouwlaag	-1 00 01, 02, 03	Kelder Begane grond Verdiepingen
Ruimtesoort	01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12	Woonkamer / keuken Slaapkamer Badkamer Toiletruimte Technische ruimte / wasruimte Entree Buitenruimte Kantoorruimte Meterkast Bergruimte Verkeersruimte Lift
Volgnummer	01	Volgnummer bij meerdere ruimtes van dezelfde ruimtesoort

PROJECT	Woongebouw "De Prins" te Asten	PROJECT NR.	2110
OMSCHR.	P & R Ontwikkeling	BLAD	0.20.100
		ARCHITECT	P. Wagter

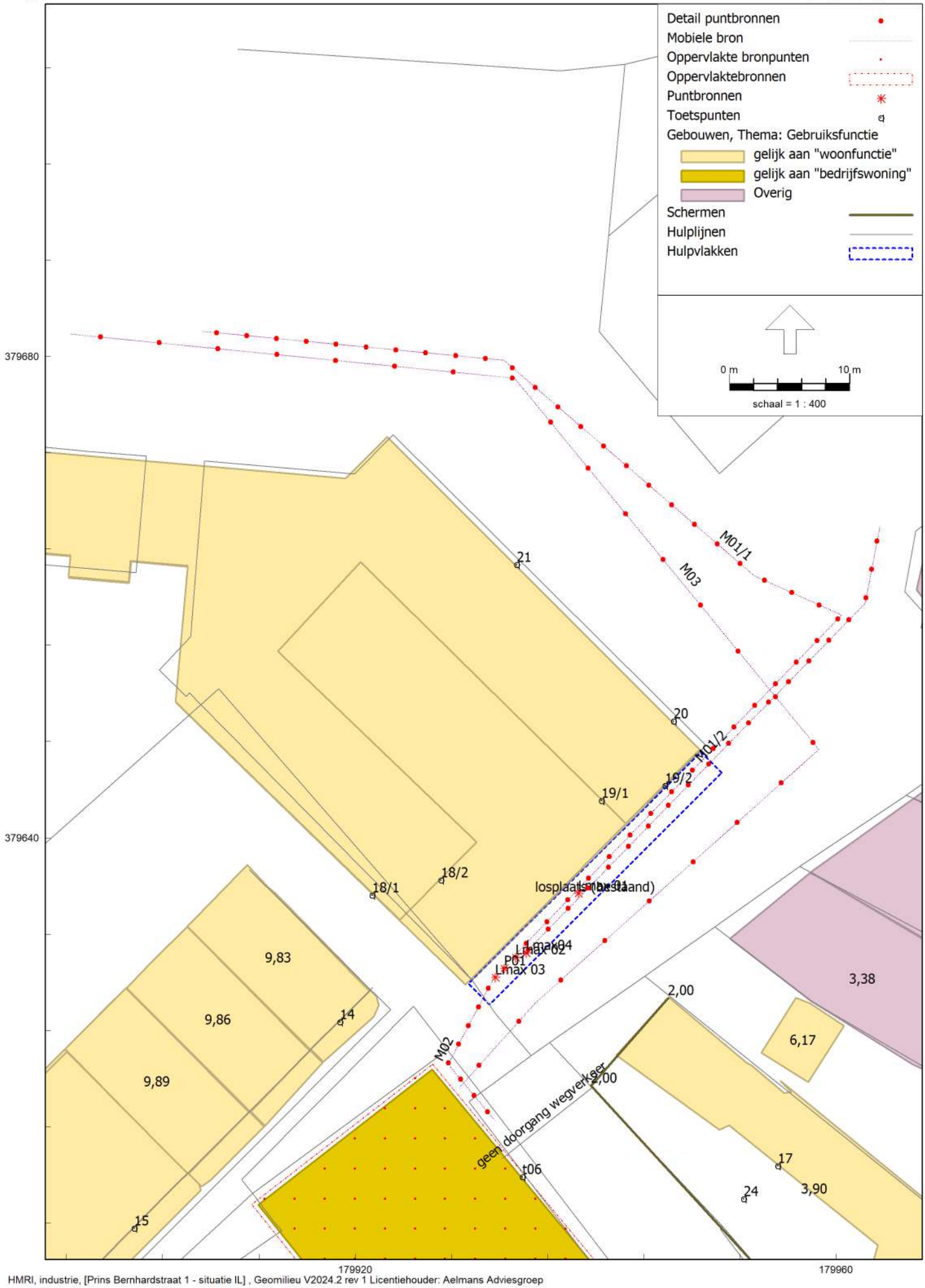
BETREFT	DEFINITIEF ONTWERP	DATUM	16-03-2022
ONDERWERP	plattegrond KELDER NIEUW	GEWIJZIGD	
FORMAAT	594x1000	SCHAAL	1:100
TEKENAAR	NL van Herk		

architectenbureau
WAGTERKRIJGER
www.wagterkrijger.nl
0364-573890
St. Agnesstraat 5
4801 NB Tilburg
info@wagterkrijger.nl



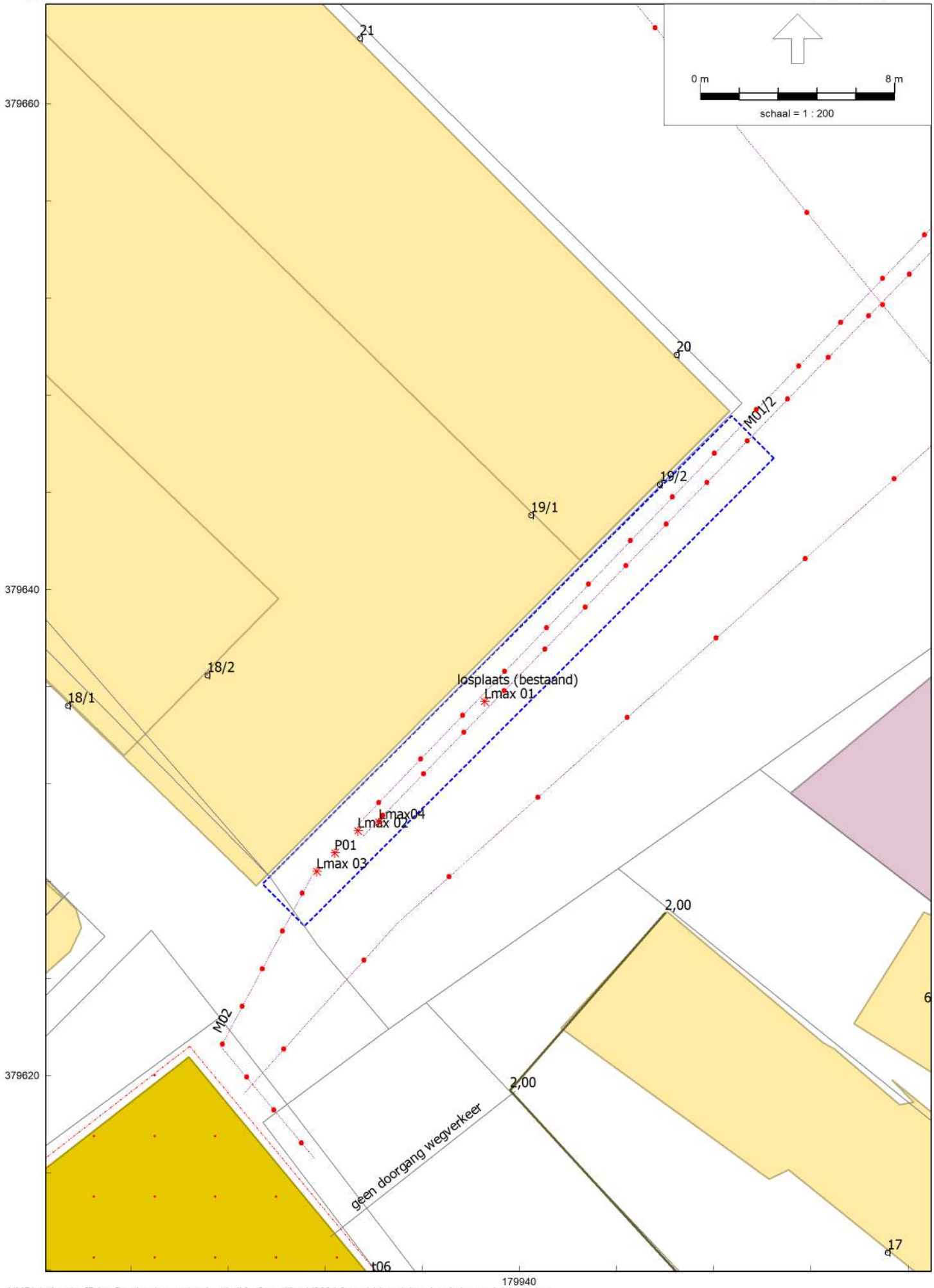
HMRI, industrie, [Prins Bernhardstraat 1 - situatie IL] , Geomilieu V2024.2 rev 1 Licentiehouder: Aelmans Adviesgroep

Situatie



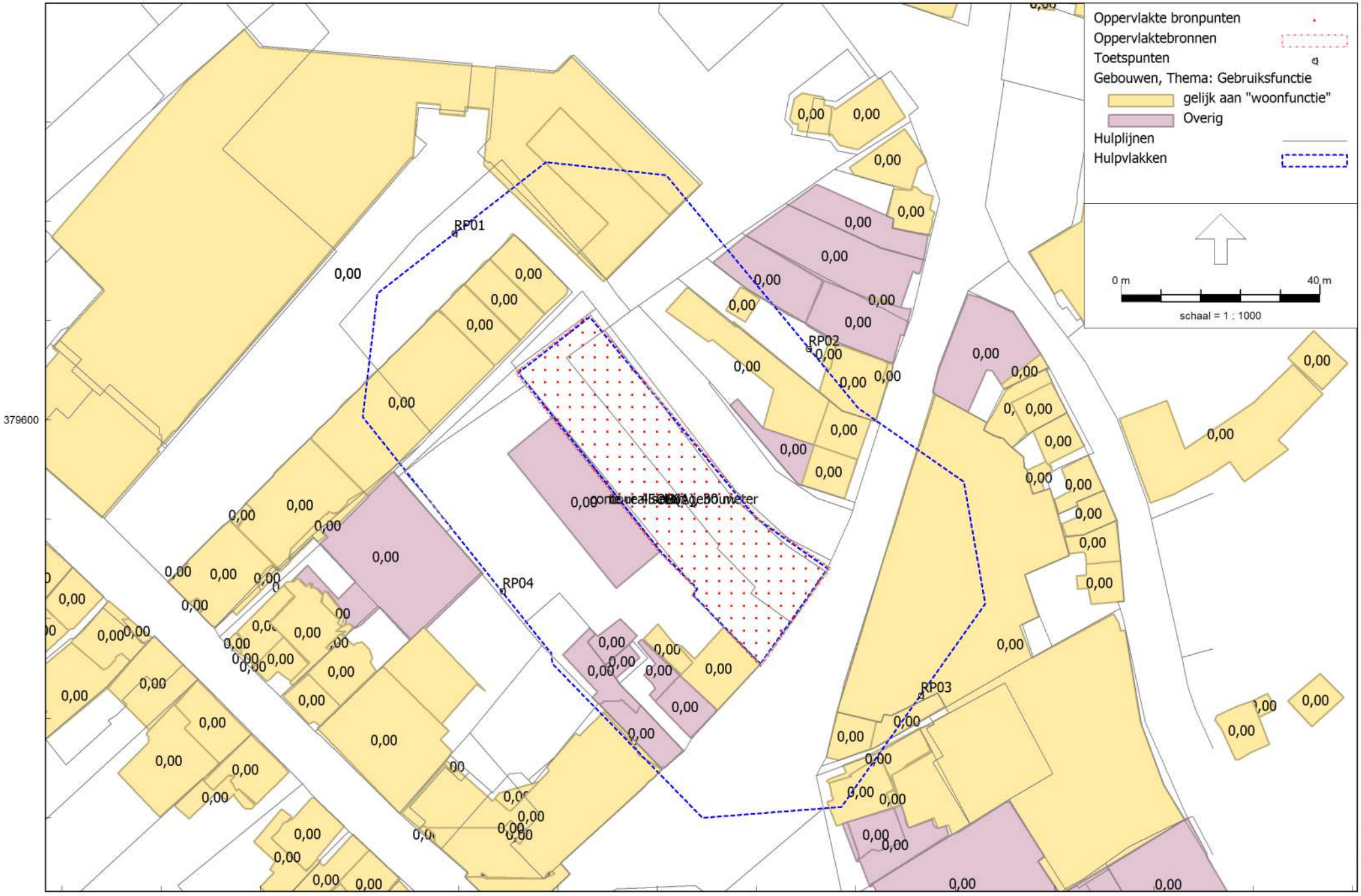
HMRI, industrie, [Prins Bernhardstraat 1 - situatie IL] , Geomilieu V2024.2 rev 1 Licentiehouder: Aelmans Adviesgroep

Situatie, detail



HMRI, industrie, [Prins Bernhardstraat 1 - situatie IL] , Geomilieu V2024.2 rev 1 Licentiehouder: Aelmans Adviesgroep

Situatie, detail



HMRI, industrie, [Prins Bernhardstraat 1 - situatie IL, berekening kavelbron] , Geomilieu V2024.2 rev 1 Licentiehouder: Aelmans Adviesgroep

Berkening kavelbron 45 dB(A)/30 meter

Model: situatie IL, berekening kavelbron
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	X	Y	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
RP01	ref.punt 30 meter	0,00	Relatief	179899,14	379637,56	5,00	--	--	--	--	--	Nee
RP02	ref.punt 30 meter	0,00	Relatief	179970,52	379614,27	5,00	--	--	--	--	--	Nee
RP03	ref.punt 30 meter	0,00	Relatief	179993,09	379544,53	5,00	--	--	--	--	--	Nee
RP04	ref.punt 30 meter	0,00	Relatief	179908,88	379565,53	5,00	--	--	--	--	--	Nee

Model: situatie IL, berekening kavelbron
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	TypeLw	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	DeltaL	DeltaH	Negeer obj.	LwM2 63	LwM2 125
OB01	categorie II dag	Lar,LT dagperiode	1,50	0,00	Relatief	1481,75	True	12,0000	--	--	2,5	2,5	Ja	35,09	36,09
OB02	categorie II avond	Lar,LT avondperiode	1,50	0,00	Relatief	1481,75	True	--	4,0000	--	2,5	2,5	Ja	30,09	31,09

Model: situatie IL, berekening kavelbron
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	LwM2 250	LwM2 500	LwM2 1k	LwM2 2k	LwM2 4k	LwM2 Totaal	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw Totaal	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500
OB01	47,09	50,09	49,09	47,09	43,09	54,96	66,80	67,80	78,80	81,80	80,80	78,80	74,80	86,67	0,00	0,00	0,00	0,00
OB02	42,09	45,09	44,09	42,09	38,09	49,96	61,80	62,80	73,80	76,80	75,80	73,80	69,80	81,67	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: situatie IL, berekening kavelbron
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Lwr Totaal
OB01	0,00	0,00	0,00	86,67
OB02	0,00	0,00	0,00	81,67

Bijlage 2

Toegelaten bedrijfsfuncties Prins Bernhardstraat 1-3 Asten

- Detailhandel van categorie
- Aan detailhandel ondergeschikte horec
- Dienstverlening, waaronder kantoren
- Een aan huis gebonden beroep, een aan huis gebonden bedrijf of ambachtelijk bedrijf

Begrippen:

1.40 detailhandel:
het bedrijfsmatig te koop/huur aanbieden, waaronder begrepen het uitstallen ten verkoop/verhuur, het verkopen, verhuren en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen/huren voor gebruik, verbruik of aanwending, anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.
ter verduidelijking:
dienstverlening door een horeca- en een prostitutiebedrijf wordt hieronder niet begrepen.

1.41 dienstverlening,
het verrichten van diensten in een vorm die voor wat betreft ruimtelijke uitstraling vergelijkbaar is met detailhandel en waarbij een rechtstreekse relatie bestaat met het publiek zoals reisbureaus, bankinstellingen, postkantoren, verzekerings- en/of administratiekantoren, makelaarskantoren, advocaten- en/of notariskantoren, uitzendbureaus, apotheken, praktijkvestigingen voor tandtechniek, kapsalons, schoonheidssalons, nagelstudio's, schoenmakerijen, kleermakerijen, dagbestedingsbedrijven, video-/dvd-verhuurbedrijven, fotostudio's en hondentrimsalons.
ter verduidelijking:
bij de toetsing van deze regels wordt als volgt geoordeeld:
dienstverlening dient te passen in een woonwijk (geen baliefunctie) en naar de omgeving gezien ondergeschikt aan de woonfunctie te zijn.

1.7 aan huis gebonden bedrijf:
het bedrijfsmatig verlenen van diensten of het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, waarvan de aard, omvang en uitstraling zodanig zijn, dat de activiteit ter plaatse, in de woning en/of de daarbij behorende bijgebouwen kan worden uitgeoefend en de desbetreffende bedrijvigheid een ruimtelijke uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie. Onder een aan huis gebonden bedrijf worden hier eveneens begrepen consument verzorgende activiteiten

1.8 aan huis gebonden beroep:
een dienstverlenend beroep op artistiek of academisch/HBO niveau, dat op kleine schaal in een woning en/of de daarbij behorende bijgebouwen wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar functie behoudt en de desbetreffende beroepsuitoefening een ruimtelijke uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie. Hieronder wordt verstaan het beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of daarmee gelijk te stellen gebied (in bijlage 2 is een overzicht van aan huis gebonden beroepen opgenomen).

Bij de uitoefening van een aan huis gebonden bedrijf valt te denken aan: 1. autorijschool (geen theorie); 2. bloemschikker; 3. computerservice (o.a. systeembouw/-analyse); 4. decorateur; 5. fietsenreparateur; 6. fitness-studio; 7.

fotograaf; 8. goud- en zilversmid; 9. glazenwasser; 10. hoedenmaker; 11. hondentrimmer; 12. instrumentenmaker; 13. kaarsenmaker; 14. kapper; 15. klompenmaker; 16. koeriersdienst; 17. lijstenmaker; 18. loodgieter; 19. meubelmaker; 20. muziekinstrumentenmaker; 21. nagelstudio/pedicure; 22. pottenbakker; 23. prothesemaker; 24. reisorganisatie (kleinschalig); 25. reparatie van kleine consumentenartikelen (antiek/radio's-tv's/horloges etc.); 26. schoonheidsspecialist; 27. traiteur; 28. tv/radio reparateur; 29. zadelmaker.

1.10 ambachtelijk bedrijf

het bedrijfsmatig, geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, ver-/bewerken, herstellen of installeren van goederen, alsook het verkopen en/of leveren, als ondergeschikte activiteit, van goederen die ter plaatse worden vervaardigd, ver- of bewerkt, waarbij de omvang van de activiteit zodanig is, dat als deze in een woning en daarbij behorende bijgebouwen worden uitgeoefend de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd.

Lijst o.b.v. voorgaande i.c.m. VNG-brochure

<u>Detailhandel:</u>

453 Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires B
47 Detailhandel voor zover n.e.g. A
471 Supermarkten, warenhuizen B
4722, 4723 Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken A
4724 Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel A
4773, 4774 Apotheken en drogisterijen A
4778 Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt A
7711 Personenautoverhuurbedrijven B

<u>Aan detailhandel ondergeschikte horeca:</u>

561 restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d. A
5629 Kantines A

<u>Dienstverlening:</u>

18129 Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen B
5222 Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren) A
791 Reisorganisaties A
5229 Expediteurs, Cargadoors (kantoren) A
64, 65, 66 Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen B
41, 68 Verhuur van en handel in onroerend goed A
62 Computerservice- en informatietechnologie-bureaus e.d. A
63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82 Overige zakelijke dienstverlening: kantoren A
84 Openbaar bestuur (kantoren e.d.) A
8621, 8622, 8623 Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven A
8691, 8692 Consultatiebureaus A
4773, 4774 Apotheken en drogisterijen A
96013 Wasverzendinrichtingen B
96013 Wasserettes, wassalons A
9602 Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten A
9603 Begrafenisondernemingen: uitvaartcentra A
9305 Persoonlijke dienstverlening n.e.g. A

<u>Aan huis gebonden beroep/bedrijf + ambachtelijk bedrijf (categorie A):</u>

581 Uitgeverij (kantoren)

1814 Grafische afwerking
182 Reproductiebedrijven opgenomen media
9524 Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2
45204 Autobeklederijen
952 Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)
50, 51 Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)
5222 Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)
791 Reisorganisaties
5229 Expediteurs, cargadoors (kantoren)
41, 68 Verhuur van en handel in onroerend goed
62 Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.
63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82 Overige zakelijke dienstverlening: kantoren
96013 Wasserettes, wassalons
9602 Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten
9609 Persoonlijke dienstverlening n.e.g.

Onderwerp : Verkeer en parkeren Prins Bernhardstraat 1-3, Asten

Datum : 23 mei 2025

Projectnummer : 397 - 2024PIT02

Status : Definitief

Bijlage : Onderzoeksgebied binnen loopafstanden 100m en 200m

	Normatief aantal	Aandeel zonder bezoekers	verkeersbewegingen naar stallingsgarage
Toekomstige situatie			
Koop, etage, duur	119,88	93%	111
Huur, etage, goedkoop	21,78	86%	19
Totaal aantal verkeersbewegingen			**130**

Tabel 20: Verkeersbewegingen stallingsgarage op een werkdag.

Naast de verkeersbewegingen van bewoners, die de langzaam verkeersverbinding doorkruisen, zijn er laad- en losbewegingen ten behoeve van de commerciële dienstverlening. In het ontwerp is de laad en losplaats naast de parkeergarage ingetekend op maaiveld. Deze plek kan geen dienst doen als laad en losplaats, omdat een vrachtwagen dan, waarschijnlijk achteruit, de langzaam verkeersverbinding doorkruist. Dat is niet wenselijk met het oog op de verkeersveiligheid.

Wij adviseren voor het laden en lossen de algemene laad- en losstrook die al bestaat, aan de zijkant van het pand waar de Lidl in zit, te gebruiken. Vrachtwagens kunnen op het parkeerterrein steken om vooruit of achteruit de laad en losplaats te bereiken, zonder de langzaam verkeersverbinding te doorkruisen. Vanuit het

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: situatie IL

Model eigenschap	
Omschrijving	situatie IL
Verantwoordelijke	Ihoek
Rekenmethode	#2|Industrielawaai|HMRI, industrie|
Aangemaakt door	Ihoek op 7-3-2025
Laatst ingezien door	Ihoek op 20-3-2025
Model aangemaakt met	Geomilieu V2024.2 rev 1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Etmaalwaarde
Waarde	Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Rekenoptimalisatie aan	Ja
Zoekafstand [m]	5000
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,0
Absorptiestandaarden	Standaard
Dynamische foutmarge	--
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Ja
Max.refl.afstand	--
Max.refl.diepte	1

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	X	Y	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
t01	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179964,31	379555,75	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t02a	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179971,08	379565,34	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t03	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179957,79	379582,92	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t04	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179950,89	379591,27	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t05	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179941,03	379603,21	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t06	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179933,92	379611,81	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t07	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179950,01	379561,72	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t08	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179937,59	379577,24	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t09	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179930,44	379586,15	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
t02b	geprojecteerde woonfunctie	0,00	Relatief	179968,53	379574,28	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
10	Markt 19	0,00	Relatief	179956,59	379546,23	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
11	Markt 6-16	0,00	Relatief	179980,36	379555,27	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
12	Markt 6-16	0,00	Relatief	179985,92	379573,47	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
13	Markt 2-2c	0,00	Relatief	179974,97	379536,54	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
14	Burg. Ruttenplein 10-228	0,00	Relatief	179918,73	379624,70	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
15	Burg. Ruttenplein 13-233	0,00	Relatief	179901,65	379607,54	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
16	Burg. Wijnenstr 8-14c	0,00	Relatief	179898,80	379552,37	1,50	--	--	--	--	--	Ja
17	Prins Bernhardstr. 11	0,00	Relatief	179955,15	379612,72	1,50	--	--	--	--	--	Ja
19/1	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	0,00	Relatief	179940,47	379643,06	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
18/1	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	0,00	Relatief	179921,41	379635,22	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
20	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	0,00	Relatief	179946,48	379649,66	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
21	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	0,00	Relatief	179933,43	379662,69	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
24	Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)	0,00	Relatief	179952,31	379609,98	1,50	--	--	--	--	--	Nee
22	Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)	0,00	Relatief	179970,22	379591,08	5,40	--	--	--	--	--	Ja

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	X	Y	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
23	Prins Bernhardstr.9 (zijgevel (doof))	0,00	Relatief	179973,52	379585,31	5,40	--	--	--	--	--	Ja
18/2	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	0,00	Relatief	179927,16	379636,47	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
19/2	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	0,00	Relatief	179945,78	379644,33	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja
16	Burg. Wijnenstr 8-14c	0,00	Relatief	179891,15	379544,26	5,50	8,50	--	--	--	--	Ja

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	TypeLw	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	DeltaL	DeltaH	Negeer obj.	LwM2 63	LwM2 125	LwM2 250
OB01	categorie II dag	Lar,LT	1,50	<-->	Relatief	1481,75	True	12,0000	--	--	2,5	2,5	Ja	35,09	36,09	47,09
OB02	categorie II avond	Lar,LT	1,50	<-->	Relatief	1481,75	True	--	4,0000	--	2,5	2,5	Ja	30,09	31,09	42,09

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	LwM2 500	LwM2 1k	LwM2 2k	LwM2 4k	LwM2 Totaal	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw Totaal	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k
OB01	50,09	49,09	47,09	43,09	54,96	66,80	67,80	78,80	81,80	80,80	78,80	74,80	86,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OB02	45,09	44,09	42,09	38,09	49,96	61,80	62,80	73,80	76,80	75,80	73,80	69,80	81,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Red 4k	Lwr Totaal
OB01	0,00	86,67
OB02	0,00	81,67

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	Hoogte	Maaiveld	Hoek	Richt.	Type	GeenRefl.	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250
P01	lossen goederen	Lar,LT	1,50	0,00	360,00	0,00	Normale puntbron	Nee	0,5002	--	--	13,80	--	--	0,00	71,80	79,30	84,50

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
P01	83,80	82,80	79,80	76,20	65,00	89,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	71,80	79,30	84,50	83,80

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P01	82,80	79,80	76,20	65,00	89,79

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Lengte	Cb(A)	Cb(D)	Cb(N)	Lw 63
M01/1	vrachtwagen vooruit	Lar,LT	1,20	0,00	Relatief	1	--	--	10	2,50	99,72	--	46,82	--	79,80
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	Lar,LT	1,20	0,00	Relatief	1	--	--	5	2,50	47,80	--	44,00	--	84,70
M02	rijden rolcontainers	Lar,LT	0,25	0,00	Relatief	20	--	--	10	2,00	14,05	--	35,33	--	63,00

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw Totaal	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
M01/1	86,60	90,00	90,00	90,00	95,90	94,40	100,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79,80	86,60	90,00	90,00	90,00	95,90
M01/2	91,20	95,00	94,90	100,70	99,20	93,20	104,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84,70	91,20	95,00	94,90	100,70	99,20
M02	73,00	7,00	77,00	82,00	80,00	71,00	85,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,00	73,00	7,00	77,00	82,00	80,00

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lar,LT
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 4k	Lwr Totaal
M01/1	94,40	100,14
M01/2	93,20	104,83
M02	71,00	85,35

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: VAW
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Lengte	Cb(A)	Cb(D)	Cb(N)	Lw 63	Lw 125
M03	personenwagen parkeergarage	VAW	0,75	0,00	Relatief	121	14	7	30	5,00	117,99	32,41	27,82	38,43	57,80	75,70

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: VAW
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw Totaal	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
M03	75,80	78,50	81,30	81,00	79,10	87,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	57,80	75,70	75,80	78,50	81,30	81,00	79,10

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: VAW
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr Totaal
M03	87,06

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lmax
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Groep	Hoogte	Maaiveld	Hoek	Richt.	Type	GeenRefl.	Tb(u)(D)	Tb(u)(A)	Tb(u)(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lw 31	Lw 63
Lmax 01	sluiten portier	Lmax	1,20	0,00	360,00	0,00	Normale puntbron	Nee	12,0000	--	--	0,00	--	--	0,00	79,30
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	Lmax	0,75	0,00	360,00	0,00	Normale puntbron	Nee	12,0000	--	--	0,00	--	--	0,00	81,80
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	Lmax	1,20	0,00	360,00	0,00	Normale puntbron	Nee	12,0000	--	--	0,00	--	--	--	66,00
Lmax04	remmen afblazen vw	Lmax	1,00	0,00	360,00	0,00	Normale puntbron	Nee	12,0000	--	--	0,00	--	--	0,00	71,00

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lmax
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
Lmax 01	83,20	86,10	96,10	95,90	88,60	87,90	78,00	100,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79,30	83,20
Lmax 03	89,30	94,50	93,80	92,80	89,80	86,20	75,00	99,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,80	89,30
Lmax 02	78,00	80,00	82,00	106,00	100,00	89,00	72,00	107,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	66,00	78,00
Lmax04	79,00	79,00	89,00	96,00	100,00	103,00	104,00	107,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	71,00	79,00

Model: situatie IL
Prins Bernhardstraat 1 - Asten
Groep: Lmax
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
Lmax 01	86,10	96,10	95,90	88,60	87,90	78,00	100,03
Lmax 03	94,50	93,80	92,80	89,80	86,20	75,00	99,79
Lmax 02	80,00	82,00	106,00	100,00	89,00	72,00	107,07
Lmax04	79,00	89,00	96,00	100,00	103,00	104,00	107,78

Bijlage 3

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
10_A	Markt 19	179956,59	379546,23	1,50	40,9	36,0	--	41,0
10_B	Markt 19	179956,59	379546,23	4,50	41,3	36,4	--	41,4
11_A	Markt 6-16	179980,36	379555,27	4,50	47,5	42,5	--	47,5
11_B	Markt 6-16	179980,36	379555,27	7,50	47,3	42,4	--	47,4
11_C	Markt 6-16	179980,36	379555,27	10,50	47,0	42,0	--	47,0
12_A	Markt 6-16	179985,92	379573,47	4,50	47,3	42,3	--	47,3
12_B	Markt 6-16	179985,92	379573,47	7,50	47,2	42,1	--	47,2
12_C	Markt 6-16	179985,92	379573,47	10,50	46,9	41,7	--	46,9
13_A	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	4,50	44,8	39,9	--	44,9
13_B	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	7,50	45,1	40,2	--	45,2
14_A	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	4,50	49,1	44,1	--	49,1
14_B	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	7,50	48,6	43,5	--	48,6
15_A	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	4,50	47,3	41,9	--	47,3
15_B	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	7,50	47,5	42,0	--	47,5
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	5,50	40,2	35,3	--	40,3
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179898,80	379552,37	1,50	36,0	31,1	--	36,1
16_B	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	8,50	41,8	36,8	--	41,8
17_A	Prins Bernhardstr. 11	179955,15	379612,72	1,50	42,8	37,6	--	42,8
18/1_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	4,50	44,6	39,5	--	44,6
18/1_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	7,50	44,8	39,7	--	44,8
18/2_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	4,50	43,0	37,4	--	43,0
18/2_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	7,50	46,1	40,7	--	46,1
19/1_A	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	4,50	42,4	36,1	--	42,4
19/1_B	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	7,50	44,9	38,9	--	44,9
19/2_A	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	4,50	49,7	37,3	--	49,7
19/2_B	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	7,50	48,1	38,3	--	48,1
20_A	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	4,50	43,2	21,8	--	43,2
20_B	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	7,50	41,7	24,8	--	41,7
21_A	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	4,50	37,6	16,7	--	37,6
21_B	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	7,50	37,5	18,9	--	37,5
22_A	Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)	179970,22	379591,08	5,40	48,2	43,0	--	48,2
23_A	Prins Bernhardstr.9 (zijgevel (doof))	179973,52	379585,31	5,40	49,2	44,3	--	49,3
24_A	Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)	179952,31	379609,98	1,50	45,0	39,4	--	45,0
t01_A	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	4,50	53,9	49,0	--	54,0
t01_B	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	7,50	52,3	47,4	--	52,4
t01_C	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	10,50	51,1	46,1	--	51,1
t02a_A	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	4,50	54,3	49,4	--	54,4
t02a_B	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	7,50	52,6	47,7	--	52,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
t02a_C	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	10,50	51,5	46,6	--	51,6
t02b_A	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	4,50	54,7	49,8	--	54,8
t02b_B	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	7,50	53,1	48,1	--	53,1
t02b_C	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	10,50	51,8	46,8	--	51,8
t03_A	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	4,50	55,3	50,4	--	55,4
t03_B	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	7,50	53,5	48,5	--	53,5
t03_C	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	10,50	52,3	47,3	--	52,3
t04_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	4,50	55,4	50,4	--	55,4
t04_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	7,50	53,5	48,5	--	53,5
t04_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	10,50	52,4	47,3	--	52,4
t05_A	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	4,50	55,0	49,9	--	55,0
t05_B	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	7,50	53,5	48,3	--	53,5
t05_C	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	10,50	52,4	47,1	--	52,4
t06_A	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	4,50	55,2	49,8	--	55,2
t06_B	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	7,50	53,5	48,0	--	53,5
t06_C	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	10,50	52,4	46,8	--	52,4
t07_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	4,50	54,8	49,9	--	54,9
t07_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	7,50	53,0	48,1	--	53,1
t07_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	10,50	51,7	46,8	--	51,8
t08_A	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	4,50	54,9	50,0	--	55,0
t08_B	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	7,50	53,3	48,4	--	53,4
t08_C	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	10,50	52,1	47,2	--	52,2
t09_A	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	4,50	54,8	49,9	--	54,9
t09_B	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	7,50	53,3	48,4	--	53,4
t09_C	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	10,50	52,0	47,1	--	52,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: t04_A - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
t04_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	4,50	55,4	50,4	--	55,4
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	50,5	--	55,5
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	55,4	--	--	55,4
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	37,2	--	--	37,2
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	27,6	--	--	27,6
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	20,6	--	--	20,6
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	20,1	--	--	20,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 19/2_A - Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
19/2_A	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	4,50	49,7	37,3	--	49,7
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	47,2	--	--	47,2
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	37,2	--	42,2
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	42,1	--	--	42,1
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	41,3	--	--	41,3
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	39,8	--	--	39,8
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	23,2	--	--	23,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 23_A - Prins Bernhardstr.9 (zijgevel (doof))
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
23_A	Prins Bernhardstr.9 (zijgevel (doof))	179973,52	379585,31	5,40	49,2	44,3	--	49,3
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	44,3	--	49,3
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	49,2	--	--	49,2
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	25,5	--	--	25,5
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	19,1	--	--	19,1
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	12,2	--	--	12,2
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	5,9	--	--	5,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 14_A - Burg. Ruttenplein 10-228
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
14_A	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	4,50	49,1	44,1	--	49,1
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	43,9	--	48,9
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	48,8	--	--	48,8
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	31,7	--	--	31,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	27,6	--	--	27,6
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	27,2	--	--	27,2
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	19,1	--	--	19,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 14_B - Burg. Ruttenplein 10-228
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
14_B	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	7,50	48,6	43,5	--	48,6
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	43,3	--	48,3
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	48,2	--	--	48,2
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	33,8	--	--	33,8
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	28,1	--	--	28,1
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	26,7	--	--	26,7
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	19,9	--	--	19,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 22_A - Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
22_A	Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)	179970,22	379591,08	5,40	48,2	43,0	--	48,2
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	43,0	--	48,0
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	47,9	--	--	47,9
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	35,6	--	--	35,6
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	25,7	--	--	25,7
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	18,7	--	--	18,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	18,4	--	--	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 19/2_B - Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
19/2_B	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	7,50	48,1	38,3	--	48,1
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	44,1	--	--	44,1
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	38,4	--	43,4
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	43,3	--	--	43,3
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	41,3	--	--	41,3
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	36,4	--	--	36,4
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	22,9	--	--	22,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 11_A - Markt 6-16
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
11_A	Markt 6-16	179980,36	379555,27	4,50	47,5	42,5	--	47,5
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	42,6	--	47,6
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	47,5	--	--	47,5
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	17,9	--	--	17,9
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	13,7	--	--	13,7
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	6,1	--	--	6,1
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	1,9	--	--	1,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 15_B - Burg. Ruttenplein 13-233
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
15_B	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	7,50	47,5	42,0	--	47,5
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	42,1	--	47,1
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	47,0	--	--	47,0
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	38,0	--	--	38,0
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	29,2	--	--	29,2
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	21,4	--	--	21,4
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	18,5	--	--	18,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 11_B - Markt 6-16
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
11_B	Markt 6-16	179980,36	379555,27	7,50	47,3	42,4	--	47,4
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	42,4	--	47,4
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	47,3	--	--	47,3
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	23,7	--	--	23,7
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	16,5	--	--	16,5
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	9,6	--	--	9,6
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	2,5	--	--	2,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 15_A - Burg. Ruttenplein 13-233
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
15_A	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	4,50	47,3	41,9	--	47,3
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	41,9	--	46,9
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	46,8	--	--	46,8
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	37,5	--	--	37,5
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	28,8	--	--	28,8
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	21,0	--	--	21,0
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	18,4	--	--	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 12_A - Markt 6-16
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
12_A	Markt 6-16	179985,92	379573,47	4,50	47,3	42,3	--	47,3
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	42,3	--	47,3
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	47,2	--	--	47,2
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	30,3	--	--	30,3
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	19,6	--	--	19,6
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	12,7	--	--	12,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	11,8	--	--	11,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 12_B - Markt 6-16
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
12_B	Markt 6-16	179985,92	379573,47	7,50	47,2	42,1	--	47,2
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	42,1	--	47,1
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	47,0	--	--	47,0
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	32,2	--	--	32,2
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	22,7	--	--	22,7
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	16,6	--	--	16,6
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	13,9	--	--	13,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 11_C - Markt 6-16
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
11_C	Markt 6-16	179980,36	379555,27	10,50	47,0	42,0	--	47,0
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	42,0	--	47,0
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	46,9	--	--	46,9
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	21,0	--	--	21,0
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	19,9	--	--	19,9
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	14,7	--	--	14,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	5,5	--	--	5,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 12_C - Markt 6-16
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
12_C	Markt 6-16	179985,92	379573,47	10,50	46,9	41,7	--	46,9
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	41,7	--	46,7
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	46,6	--	--	46,6
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	33,7	--	--	33,7
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	25,8	--	--	25,8
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	19,7	--	--	19,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	15,9	--	--	15,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 18/2_B - Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
18/2_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	7,50	46,1	40,7	--	46,1
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	41,0	--	46,0
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	45,9	--	--	45,9
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	34,7	--	--	34,7
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	29,8	--	--	29,8
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	22,8	--	--	22,8
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	22,1	--	--	22,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 13_B - Markt 2-2c
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
13_B	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	7,50	45,1	40,2	--	45,2
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	40,2	--	45,2
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	45,1	--	--	45,1
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	14,0	--	--	14,0
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	10,4	--	--	10,4
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	3,0	--	--	3,0
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-5,2	--	--	-5,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 24_A - Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
24_A	Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)	179952,31	379609,98	1,50	45,0	39,4	--	45,0
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	39,4	--	44,4
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	44,3	--	--	44,3
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	36,6	--	--	36,6
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	23,9	--	--	23,9
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	15,6	--	--	15,6
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	15,5	--	--	15,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 19/1_B - Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
19/1_B	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	7,50	44,9	38,9	--	44,9
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	39,0	--	44,0
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	43,9	--	--	43,9
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	36,6	--	--	36,6
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	32,8	--	--	32,8
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	22,5	--	--	22,5
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	22,3	--	--	22,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 13_A - Markt 2-2c
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
13_A	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	4,50	44,8	39,9	--	44,9
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	39,9	--	44,9
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	44,8	--	--	44,8
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	12,0	--	--	12,0
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	8,5	--	--	8,5
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	1,2	--	--	1,2
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-6,7	--	--	-6,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 18/1_B - Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
18/1_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	7,50	44,8	39,7	--	44,8
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	39,9	--	44,9
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	44,8	--	--	44,8
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	28,4	--	--	28,4
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	25,4	--	--	25,4
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	19,1	--	--	19,1
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	11,8	--	--	11,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 18/1_A - Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
18/1_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	4,50	44,6	39,5	--	44,6
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	39,6	--	44,6
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	44,5	--	--	44,5
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	27,2	--	--	27,2
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	26,8	--	--	26,8
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	18,2	--	--	18,2
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	11,5	--	--	11,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 20_A - Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
20_A	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	4,50	43,2	21,8	--	43,2
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	41,9	--	--	41,9
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	36,4	--	--	36,4
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	21,8	--	26,8
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	26,7	--	--	26,7
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	26,2	--	--	26,2
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	3,9	--	--	3,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 18/2_A - Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
18/2_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	4,50	43,0	37,4	--	43,0
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	37,6	--	42,6
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	42,5	--	--	42,5
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	33,2	--	--	33,2
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	29,4	--	--	29,4
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	22,2	--	--	22,2
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	14,4	--	--	14,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 17_A - Prins Bernhardstr. 11
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
17_A	Prins Bernhardstr. 11	179955,15	379612,72	1,50	42,8	37,6	--	42,8
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	37,4	--	42,4
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	42,3	--	--	42,3
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	31,3	--	--	31,3
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	23,1	--	--	23,1
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	15,1	--	--	15,1
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	12,6	--	--	12,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 19/1_A - Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
19/1_A	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	4,50	42,4	36,1	--	42,4
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	36,1	--	41,1
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	41,0	--	--	41,0
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	35,8	--	--	35,8
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	29,2	--	--	29,2
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	21,7	--	--	21,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	16,7	--	--	16,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 16_B - Burg. Wijnenstr 8-14c
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
16_B	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	8,50	41,8	36,8	--	41,8
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	36,8	--	41,8
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	41,7	--	--	41,7
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	14,5	--	--	14,5
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	8,1	--	--	8,1
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	5,5	--	--	5,5
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	2,2	--	--	2,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 20_B - Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
20_B	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	7,50	41,7	24,8	--	41,7
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	40,1	--	--	40,1
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	34,7	--	--	34,7
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	24,8	--	29,8
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	29,7	--	--	29,7
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	27,5	--	--	27,5
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	3,8	--	--	3,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 10_B - Markt 19
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
10_B	Markt 19	179956,59	379546,23	4,50	41,3	36,4	--	41,4
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	36,4	--	41,4
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	41,3	--	--	41,3
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	16,2	--	--	16,2
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	9,7	--	--	9,7
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	3,2	--	--	3,2
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-6,5	--	--	-6,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 10_A - Markt 19
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
10_A	Markt 19	179956,59	379546,23	1,50	40,9	36,0	--	41,0
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	36,0	--	41,0
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	40,9	--	--	40,9
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	14,9	--	--	14,9
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	7,8	--	--	7,8
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	1,4	--	--	1,4
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-6,7	--	--	-6,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 16_A - Burg. Wijnenstr 8-14c
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	5,50	40,2	35,3	--	40,3
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	35,3	--	40,3
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	40,2	--	--	40,2
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	12,8	--	--	12,8
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	6,8	--	--	6,8
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	3,3	--	--	3,3
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	0,9	--	--	0,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 21_A - Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
21_A	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	4,50	37,6	16,7	--	37,6
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	34,5	--	--	34,5
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	34,0	--	--	34,0
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	23,5	--	--	23,5
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	16,8	--	21,8
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	21,7	--	--	21,7
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-0,8	--	--	-0,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 21_B - Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
21_B	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	7,50	37,5	18,9	--	37,5
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	34,4	--	--	34,4
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	33,5	--	--	33,5
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	25,5	--	--	25,5
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	18,9	--	23,9
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	23,8	--	--	23,8
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-0,5	--	--	-0,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq bij Bron voor toetspunt: 16_A - Burg. Wijnenstr 8-14c
Groep: Lar,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179898,80	379552,37	1,50	36,0	31,1	--	36,1
OB02	categorie II avond	179926,42	379621,20	1,50	--	31,0	--	36,0
OB01	categorie II dag	179926,42	379621,20	1,50	35,9	--	--	35,9
P01	lossen goederen	179932,40	379629,16	1,50	12,9	--	--	12,9
M01/2	vrachtwagen achteruit (incl signalering)	179963,62	379665,82	1,20	6,5	--	--	6,5
M01/1	vrachtwagen vooruit	179907,26	379682,07	1,20	0,6	--	--	0,6
M02	rijden rolcontainers	179931,59	379616,56	0,25	-4,8	--	--	-4,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: VAW
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
10_A	Markt 19	179956,59	379546,23	1,50	4,6	0,0	-6,0	5,0
10_B	Markt 19	179956,59	379546,23	4,50	5,7	1,1	-4,9	6,1
11_A	Markt 6-16	179980,36	379555,27	4,50	9,7	5,1	-1,0	10,1
11_B	Markt 6-16	179980,36	379555,27	7,50	12,4	7,8	1,8	12,8
11_C	Markt 6-16	179980,36	379555,27	10,50	15,8	11,2	5,2	16,2
12_A	Markt 6-16	179985,92	379573,47	4,50	17,5	12,9	6,8	17,9
12_B	Markt 6-16	179985,92	379573,47	7,50	20,4	15,8	9,8	20,8
12_C	Markt 6-16	179985,92	379573,47	10,50	23,6	19,0	13,0	24,0
13_A	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	4,50	4,6	0,0	-6,0	5,0
13_B	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	7,50	6,3	1,7	-4,3	6,7
14_A	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	4,50	32,4	27,8	21,8	32,8
14_B	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	7,50	32,6	28,0	22,0	33,0
15_A	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	4,50	24,7	20,1	14,1	25,1
15_B	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	7,50	25,1	20,5	14,5	25,5
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	5,50	10,6	6,0	0,0	11,0
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179898,80	379552,37	1,50	4,5	-0,1	-6,1	5,0
16_B	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	8,50	13,2	8,6	2,6	13,6
17_A	Prins Bernhardstr. 11	179955,15	379612,72	1,50	22,6	18,0	12,0	23,0
18/1_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	4,50	26,2	21,6	15,6	26,6
18/1_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	7,50	26,4	21,8	15,8	26,8
18/2_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	4,50	25,7	21,2	15,1	26,2
18/2_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	7,50	31,2	26,6	20,6	31,6
19/1_A	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	4,50	27,4	22,8	16,8	27,8
19/1_B	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	7,50	34,2	29,7	23,6	34,7
19/2_A	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	4,50	39,5	34,9	28,9	39,9
19/2_B	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	7,50	38,2	33,6	27,6	38,6
20_A	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	4,50	38,5	33,9	27,9	38,9
20_B	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	7,50	37,4	32,8	26,8	37,8
21_A	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	4,50	37,7	33,1	27,1	38,1
21_B	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	7,50	37,0	32,4	26,4	37,4
22_A	Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)	179970,22	379591,08	5,40	24,0	19,4	13,4	24,4
23_A	Prins Bernhardstr.9 (zijgevel (doof))	179973,52	379585,31	5,40	14,8	10,2	4,1	15,2
24_A	Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)	179952,31	379609,98	1,50	23,3	18,8	12,7	23,8
t01_A	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	4,50	10,7	6,1	0,1	11,1
t01_B	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	7,50	12,8	8,3	2,2	13,3
t01_C	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	10,50	15,5	10,9	4,9	15,9
t02a_A	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	4,50	12,8	8,2	2,2	13,2
t02a_B	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	7,50	14,8	10,2	4,2	15,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: VAW
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
t02a_C	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	10,50	17,2	12,6	6,6	17,6
t02b_A	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	4,50	21,6	17,0	11,0	22,0
t02b_B	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	7,50	23,4	18,8	12,8	23,8
t02b_C	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	10,50	24,7	20,2	14,1	25,2
t03_A	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	4,50	22,9	18,3	12,3	23,3
t03_B	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	7,50	24,7	20,1	14,1	25,1
t03_C	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	10,50	25,3	20,7	14,7	25,7
t04_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	4,50	25,6	21,1	15,0	26,1
t04_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	7,50	27,6	23,0	17,0	28,0
t04_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	10,50	27,5	23,0	16,9	28,0
t05_A	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	4,50	30,2	25,6	19,6	30,6
t05_B	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	7,50	30,8	26,2	20,2	31,2
t05_C	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	10,50	31,1	26,5	20,5	31,5
t06_A	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	4,50	35,0	30,4	24,4	35,4
t06_B	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	7,50	34,5	30,0	23,9	35,0
t06_C	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	10,50	34,0	29,4	23,4	34,4
t07_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	4,50	3,4	-1,2	-7,2	3,8
t07_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	7,50	4,3	-0,3	-6,3	4,7
t07_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	10,50	4,6	0,0	-6,0	5,0
t08_A	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	4,50	6,6	2,0	-4,1	7,0
t08_B	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	7,50	7,1	2,5	-3,6	7,5
t08_C	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	10,50	6,9	2,3	-3,8	7,3
t09_A	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	4,50	8,0	3,4	-2,6	8,4
t09_B	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	7,50	8,3	3,7	-2,3	8,7
t09_C	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	10,50	7,8	3,2	-2,9	8,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lmax

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
10_A	Markt 19	179956,59	379546,23	1,50	43,2	--	--
10_B	Markt 19	179956,59	379546,23	4,50	45,5	--	--
11_A	Markt 6-16	179980,36	379555,27	4,50	44,9	--	--
11_B	Markt 6-16	179980,36	379555,27	7,50	52,3	--	--
11_C	Markt 6-16	179980,36	379555,27	10,50	54,3	--	--
12_A	Markt 6-16	179985,92	379573,47	4,50	60,4	--	--
12_B	Markt 6-16	179985,92	379573,47	7,50	62,5	--	--
12_C	Markt 6-16	179985,92	379573,47	10,50	65,0	--	--
13_A	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	4,50	40,8	--	--
13_B	Markt 2-2c	179974,97	379536,54	7,50	41,0	--	--
14_A	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	4,50	67,5	--	--
14_B	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	7,50	67,4	--	--
15_A	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	4,50	68,6	--	--
15_B	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	7,50	68,6	--	--
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	5,50	41,2	--	--
16_A	Burg. Wijnenstr 8-14c	179898,80	379552,37	1,50	40,2	--	--
16_B	Burg. Wijnenstr 8-14c	179891,15	379544,26	8,50	42,9	--	--
17_A	Prins Bernhardstr. 11	179955,15	379612,72	1,50	59,9	--	--
18/1_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	4,50	52,5	--	--
18/1_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (voorgevel)	179921,41	379635,22	7,50	53,3	--	--
18/2_A	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	4,50	64,7	--	--
18/2_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	7,50	67,6	--	--
19/1_A	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	4,50	64,7	--	--
19/1_B	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	7,50	67,0	--	--
19/2_A	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	4,50	72,9	--	--
19/2_B	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	7,50	72,5	--	--
20_A	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	4,50	55,1	--	--
20_B	Burg. Ruttenplein 222 (voorgevel)	179946,48	379649,66	7,50	59,9	--	--
21_A	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	4,50	51,1	--	--
21_B	Burg. Ruttenplein 221 (voorgevel)	179933,43	379662,69	7,50	57,4	--	--
22_A	Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)	179970,22	379591,08	5,40	67,3	--	--
23_A	Prins Bernhardstr.9 (zijgevel (doof))	179973,52	379585,31	5,40	53,4	--	--
24_A	Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)	179952,31	379609,98	1,50	65,3	--	--
t01_A	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	4,50	53,9	--	--
t01_B	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	7,50	56,6	--	--
t01_C	geprojecteerde woonfunctie	179964,31	379555,75	10,50	56,6	--	--
t02a_A	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	4,50	50,7	--	--
t02a_B	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	7,50	53,6	--	--
t02a_C	geprojecteerde woonfunctie	179971,08	379565,34	10,50	57,4	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lmax

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t02b_A	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	4,50	64,8	--	--
t02b_B	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	7,50	65,4	--	--
t02b_C	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	10,50	65,4	--	--
t03_A	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	4,50	65,8	--	--
t03_B	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	7,50	65,7	--	--
t03_C	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	10,50	65,7	--	--
t04_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	4,50	67,7	--	--
t04_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	7,50	67,6	--	--
t04_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	10,50	67,5	--	--
t05_A	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	4,50	71,3	--	--
t05_B	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	7,50	71,1	--	--
t05_C	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	10,50	70,9	--	--
t06_A	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	4,50	74,8	--	--
t06_B	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	7,50	74,5	--	--
t06_C	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	10,50	74,0	--	--
t07_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	4,50	43,3	--	--
t07_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	7,50	44,2	--	--
t07_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,01	379561,72	10,50	44,2	--	--
t08_A	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	4,50	46,0	--	--
t08_B	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	7,50	46,0	--	--
t08_C	geprojecteerde woonfunctie	179937,59	379577,24	10,50	45,9	--	--
t09_A	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	4,50	48,1	--	--
t09_B	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	7,50	48,1	--	--
t09_C	geprojecteerde woonfunctie	179930,44	379586,15	10,50	48,0	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t06_A - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t06_A	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	4,50	74,8	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	74,8	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	74,7	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	68,3	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	65,7	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	74,8	57,5	57,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t06_B - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t06_B	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	7,50	74,5	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	74,5	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	74,3	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	67,9	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	65,5	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	74,5	56,4	56,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t06_C - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t06_C	geprojecteerde woonfunctie	179933,92	379611,81	10,50	74,0	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	74,0	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	73,8	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	67,3	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	65,2	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	74,0	55,2	55,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 19/2_A - Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
19/2_A	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	4,50	72,9	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	72,9	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	72,4	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	69,5	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	64,5	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	84,6	60,7	60,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 19/2_B - Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
19/2_B	Burg. Ruttenplein 222 (zijgevel)	179945,78	379644,33	7,50	72,5	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	72,5	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	72,1	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	68,7	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	64,6	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	79,6	59,1	59,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t05_A - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t05_A	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	4,50	71,3	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	71,3	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	71,0	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	64,6	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	63,1	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	71,3	51,7	51,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t05_B - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t05_B	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	7,50	71,1	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	71,1	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	70,8	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	64,3	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	63,0	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	71,1	51,3	51,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t05_C - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t05_C	geprojecteerde woonfunctie	179941,03	379603,21	10,50	70,9	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	70,9	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	70,6	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	64,0	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	62,8	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	70,9	50,9	50,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 15_A - Burg. Ruttenplein 13-233
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
15_A	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	4,50	68,6	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	68,6	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	67,9	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	61,1	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	57,9	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	68,6	46,4	46,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 15_B - Burg. Ruttenplein 13-233
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
15_B	Burg. Ruttenplein 13-233	179901,65	379607,54	7,50	68,6	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	68,6	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	67,9	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	62,0	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	58,0	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	68,6	46,5	46,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t04_A - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t04_A	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	4,50	67,7	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	67,7	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	67,1	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	60,9	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	57,5	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,7	50,5	48,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t04_B - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t04_B	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	7,50	67,6	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	67,6	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	67,0	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	61,0	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	58,5	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,6	48,7	48,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 18/2_B - Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
18/2_B	Burg. Ruttenplein 123-223 (zijgevel)	179927,16	379636,47	7,50	67,6	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	67,6	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	67,2	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	62,1	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	56,7	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,6	51,2	51,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t04_C - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t04_C	geprojecteerde woonfunctie	179950,89	379591,27	10,50	67,5	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	67,5	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	66,9	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	60,5	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	59,5	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,5	48,3	48,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 14_A - Burg. Ruttenplein 10-228
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
14_A	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	4,50	67,5	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	67,5	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	57,2	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	55,3	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	54,1	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,5	55,9	55,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 14_B - Burg. Ruttenplein 10-228
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
14_B	Burg. Ruttenplein 10-228	179918,73	379624,70	7,50	67,4	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	67,4	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	59,5	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	56,7	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	55,0	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,4	55,1	55,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 22_A - Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
22_A	Prins Bernhardstr.9 (achtergevel)	179970,22	379591,08	5,40	67,3	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	67,3	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	62,1	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	58,4	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	54,4	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	67,3	46,7	46,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 19/1_B - Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
19/1_B	Burg. Ruttenplein 222 (achtergevel)	179940,47	379643,06	7,50	67,0	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	67,0	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	66,6	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	61,9	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	61,8	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	70,7	56,8	56,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t03_A - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t03_A	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	4,50	65,8	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	65,8	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	64,9	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	59,0	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	52,4	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	65,8	50,4	45,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t03_B - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t03_B	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	7,50	65,7	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	65,7	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	64,9	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	59,5	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	53,9	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	65,7	48,5	46,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t03_C - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t03_C	geprojecteerde woonfunctie	179957,79	379582,92	10,50	65,7	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	65,7	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	64,8	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	58,9	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	56,7	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	65,7	47,3	46,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t02b_B - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t02b_B	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	7,50	65,4	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	65,4	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	64,3	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	58,5	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	49,3	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	65,4	48,1	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: t02b_C - geprojecteerde woonfunctie
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
t02b_C	geprojecteerde woonfunctie	179968,53	379574,28	10,50	65,4	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	65,4	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	64,3	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	58,8	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	51,8	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	65,4	46,8	46,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL
LAmax bij Bron voor toetspunt: 24_A - Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)
Groep: Lmax

Naam Bron	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
24_A	Prins Bernhardstr. 11 (buitenruimte)	179952,31	379609,98	1,50	65,3	--	--
Lmax 02	achteruitrijd signalering vrachtwagen	179933,34	379630,08	1,20	65,3	--	--
Lmax04	remmen afblazen vw	179934,22	379630,44	1,00	62,2	--	--
Lmax 03	laden/lossen goederen, rolcontainer	179931,66	379628,40	0,75	58,0	--	--
Lmax 01	sluiten portier	179938,56	379635,40	1,20	55,3	--	--
LAmax	(hoofdgroep)	0,00	0,00	0,00	65,3	46,1	46,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL, berekening kavelbron
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lar,LT dagperiode
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
RP01_A	ref.punt 30 meter	179899,14	379637,56	5,00	42,2	--	--	42,2
RP02_A	ref.punt 30 meter	179970,52	379614,27	5,00	44,9	--	--	44,9
RP03_A	ref.punt 30 meter	179993,09	379544,53	5,00	42,7	--	--	42,7
RP04_A	ref.punt 30 meter	179908,88	379565,53	5,00	44,8	--	--	44,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: situatie IL, berekening kavelbron
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lar,LT avondperiode
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
RP01_A	ref.punt 30 meter	179899,14	379637,56	5,00	--	37,2	--	42,2
RP02_A	ref.punt 30 meter	179970,52	379614,27	5,00	--	39,9	--	44,9
RP03_A	ref.punt 30 meter	179993,09	379544,53	5,00	--	37,7	--	42,7
RP04_A	ref.punt 30 meter	179908,88	379565,53	5,00	--	39,8	--	44,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Overzicht wijzigingen wijziging bestemmingsplan Asten, Prins Bernhardstraat VS-02

VS-01	VS-02	Omschrijving
Toelichting (per paragraaf)		
1.1.	1.1.	Tekstuele aanpassing eerste zin. Aanpassing omschrijving hoogte nieuwe bebouwing.
4.4.2	2.1.2.	Correctie foutieve paragraaf nummering
2.2 en 2.4	2.2, 2.4	Aanpassing/ verwijdering 'artist impressions' i.v.m. dakuitstraling
2.3	2.3	aanpassing hoeveelheid parkeerplaatsen in stallingsgarage (van 35 naar 29)
2.4.1	2.4.1	Aanpassing paragraaf Verkeersaantrekkende werking, waarbij wordt verwezen naar de nieuw toegevoegde notitie "Notitie Verkeer en parkeren Prins Bernhardstraat 1-3 Asten"
2.4.2	2.4.2	Aanpassing paragraaf Parkeren, waarbij wordt verwezen naar de nieuw toegevoegde notitie "Notitie Verkeer en parkeren Prins Bernhardstraat 1-3 Asten", de tekst over salderen is aangepast en de afbeelding van de stallingsgarage is vervangen (van 35 naar 29 parkeerplaatsen)
3.1.2	3.1.2	Aanpassing paragraaf Ladder voor duurzame verstedelijking. Voor de toevoeging van 615 m2 aan detailhandelsmeters is een aanvullend behoefteonderzoek uitgevoerd door Bro. De resultaten staan beschreven in deze paragraaf.
	3.3.3a	Aanvulling paragraaf 3.3.3 inzake Centrumvisie vastgesteld in 2024
3.3.4	3.3.4	Aanvulling en aanpassing paragraaf inzake het Woonbeleid.
4.4	4.4	Toegevoegd tekst mbt verwijzing naar nieuwe bijlage met toegestane bedrijven
4.4	4.4	In de paragraaf zijn ook de resultaten van het nieuw toegevoegde akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek RO Prins Bernhardstraat te Asten" naar het effect van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen opgenomen.
4.9	4.9	Toegevoegd tekst mbt verwijzing naar borging hemelwateroplossing in regels.
4.12	4.12	In de paragraaf inzake bezonning wordt verwezen naar het nieuw toegevoegde onderzoek "Bezonningsstudie" ter vervanging van de eerder opgenomen zonnestudie. Het nieuwe onderzoek is gebaseerd op de lichte TNO-norm.
6.2	6.2	Toevoeging kopjes en subparagraaf inzake het beroep en het herstelbesluit.
Bijlagen bij de toelichting		
Bijlage 11	Bijlage 11	Eerdere zonnestudie is vervallen vervangen door nieuwe bezonningsstudie welke is uitgevoerd door bureau Aelmans conform lichte TNO norm
	Bijlage 13	Toevoeging Behoefteonderzoek aanvullende detailhandel centrum Asten
	Bijlage 14	Toevoeging Notitie verkeer en parkeren
	Bijlage 15	Toevoeging Akoestisch onderzoek RO
	Bijlage 16	Toevoeging Overzicht van wijzigingen herstelbesluit 23 september 2025
Regels (artikelgewijs)		
1.2	1.2	Identificatienummer is aangepast naar NL.IMRO.0743.BP2022003-VS02
1.6, 1.29, 1.39, 1.40, 1.41, 1.50, 1.52, 1.55, 1.67 en 2.8	1.6, 1.29, 1.39, 1.40, 1.41, 1.50, 1.52, 1.55, 1.67 en 2.8	Gehele tekst "ter verduidelijking" is verwijderd
1.7 en 1.8	1.7, 1.8	Verwijzing naar bijlage 2 bij de regels is verwijderd
1.15 en 1.16	1.15, 1.16	Verwjzing naar bijlage 1 bij de regels is verwijderd. Verwezen wordt naar artikel 1.36 en 1.37.
1.26, 1.53, 1.66		Vervallen begrippen "bijgebouwgrens", "horecaterras", "Parkeren"
1.36 en 1.37	1.36, 1.37	Er wordt verwezen naar een aangepaste bijlage 1 bij de planregels
	1.54a	Toegevoegd begrip "hydrologisch neutraal ontwikkelen"
1.59	1.59	Verwijderd het woord "meergezinswoningen"
1.82 en 1.83	1.82, 1.83	Verwijderd het woord "wooneenheid"
2.13	2.13	Aanduiding bijgebouwen is buiten dit artikel gelaten. Liftschachten is toegevoegd. De overschrijding is van 0,5 meter is naar 1 meter gewijzigd.
3.1.b	3.1.b	Toegevoegd tekst "met uitzondering van een supermarkt"
3.1.e.	3.1.e.	Verwijderd tekst "conform het geldende GRP"

3.1.f	3.1.f	Verwijderd tekst "conform de geldende parkeernota"
3.1.g		Verwijderd "een aan huis gebonden beroep, een aan huis gebonden bedrijf of (ambachtelijk) bedrijf"
3.1 2e a	3.1.i	Tekstueel aangepast
3.1 2e b	3.1.j	Tekstueel aangepast en aangevuld met "tot een gezamenlijke maximumoppervlakte van 1040 m2 bvo"
3.1 2e d		Vervallen "voor aan huis gebonden beroepen, bedrijven en ambachtelijke bedrijven geldt dat alleen bedrijvigheid van categorie A is toegestaan"
	3.1.l	Toegevoegd "een ontsluiting van de parkeervoorzieningen is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum - in-/uitgang parkeervoorziening'."
3.2.1.a	3.2.1.a	Meergezinswoningen is vervangen door "gestapelde woningen"
3.2.2.b	3.2.2.b	Regel is aangepast. Bebouwingspercentage is verwijderd. Het bouwvlak is aangepast en mag volledig worden bebouwd. Tekst verwijderd "mits daardoor de belasting van de openbare ruimte voor parkeren, laden en lossen en/of opslag niet groter wordt dan de belasting daarvan op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan."
3.2.2.c	3.2.2.c	Verwijderd "wooneenheden". Toegevoegd "binnen de bestemming Centrum-1" (ipv per bouwperceel), een verwijzing naar de verbeelding en het aantal woningen.
3.2.3.a.1.ii	3.2.3.a.1.ii	Aangepast 1 meter naar 2 meter
3.2.3.c	3.2.3.c	Toegevoegd dat dakterrassen mogen worden opgericht "ten behoeve van de woonfunctie"
3.2.4	3.2.4	Toegevoegd geluid en verwijzing naar de aanduiding "overige zone - voorwaardelijke verplichting geluid"
	3.2.5	Toegevoegd voorwaardelijke verplichting parkeervoorzieningen
3.3.		Vervallen artikel "Nadere eisen"
3.4.1.		Vervallen artikel "Afwijking voor het realiseren van extra woningen"
	3.4.3	Toegevoegd artikel "specifieke gebruiksregel laden en lossen"
	3.4.4	Toegevoegd voorwaardelijke verplichting waterberging
3.6.1		Vervallen artikel "Afwijking voor bedrijfs-, detailhandels-, dienstverlenende functies op verdiepingen"
3.6.2		Vervallen artikel "Afwijking voor mantelzorg"
3.6.3		Vervallen artikel "Afwijking voor het toestaan van een bed & breakfast"
3.8.1		Vervallen artikel "Wijziging voor de vestiging van zelfstandige horeca"
7.4	7.4, 7.4.1.a, 7.4.1.b, 7.4.2, 7.4.3	Artikel Parkeren is in zijn geheel aangepast
7.5	7.5	Artikel 7.5. Riolering is aangepast naar Waterhuishouding conform parapluplan "Asten verzamelplan 2019-2"
9.1.b		Vervallen afwijking voor "de aanleg of aanpassing van parkeer, weg, water en/of groenvoorzieningen"

Bijlage bij de regels

Bijlage 1	Bijlage 1	Aangepast: Bijlage "De toegesneden lijst van bedrijfstypen" is vervangen door een nieuwe lijst.
Bijlage 2		Vervallen: Bijlage 2: overzicht van aan huis gebonden beroepen
	Bijlage 2	Toegevoegd bijlage 2: retentiedaken en infiltratievoorzieningen
	Bijlage 3	Toegevoegd bijlage 3: inrichting ontsluiting parkeergarage
	Bijlage 4	Toegevoegd bijlage 4: parkeernormen 2016

Verbeelding

Aanpassing bouwvlak
Verwijderd maatvoering bebouwingspercentage
Aanpassing maatvoering maximale bouwhoogten
Toevoeging gebiedsaanduiding "overige zone - voorwaardelijke verplichting geluid"
Toevoeging gebiedsaanduiding "overige zone - voorwaardelijke verplichting parkeervoorzieningen"
Toevoeging functieaanduiding "specifieke vorm van centrum - in-/uitgang parkeervoorziening"
Verwijderd gebiedsaanduiding wetgevingszone - wijzigingsgebied