

ONTWERP ACTIEPLAN GELUID 2023-2029

Deel B: gemeente Helmond



OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT



Actieplan geluid 2023-2029

Deel B: gemeente Helmond

In opdracht van

Gemeente Helmond

Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant

Postbus 8035

5601 KA Eindhoven

Auteurs

Team geluid (RvB en MS)

Projectnummer

Z-2024-004858

Datum

30 april 2024

Status

Ontwerp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Introductie Actieplan Geluid Deel B	3
1.3	Reikwijdte Actieplan Geluid	4
1.3.1	Geluidbronnen van andere beheerders	4
1.3.2	Evenementen, vliegverkeer en stiltegebieden	4
1.4	Bescherming tegen geluidoverlast en de handhavingsmogelijkheden	5
1.5	Programma Geluid en Lucht	5
1.6	Participatie	6
2	Geluidbelasting en blootstelling	7
2.1	Geluidbelasting in kaart	7
2.2	Wat staat er op de geluidbelastingskaarten 2021	7
2.2.1	Wegverkeerslawaaai berekend met CNOSSOS	8
2.2.2	IHD: Ischemische hartziekten (IHD)	13
2.2.3	Railverkeerslawaaai berekend met CNOSSOS	13
2.2.4	Industrielawaai berekend met CNOSSOS	14
2.2.5	Vlieglawaai	14
2.2.6	Wegverkeerslawaaai berekend met SRM2	14
3	Evaluatie vorige planperiode	19
3.1.1	Evaluatie wegverkeerslawaaai	21
3.1.2	Evaluatie railverkeerslawaaai	23
3.1.3	Evaluatie industrielawaai	24
3.1.4	Evaluatie vlieglawaai	24
4	Actieplan geluid gemeente Helmond	25
4.1	Ruimtelijke ontwikkelingen - Schaalsprong	25
4.2	Beleidsvoornemens om geluidbelasting te beperken	26
4.2.1	Koersnota Geluid Gemeente Helmond	26
4.2.2	Mobiliteitsvisie Helmond 2040	26
4.2.3	Omgevingsvisie	28
4.3	Knelpunten en aanpak hotspots	29
4.4	Generieke maatregelen	34
4.4.1	Fietsverbindingen	34
4.4.2	Project Bundelroutes	35

4.4.3	Inprikkers N612 en N270.....	36
4.4.4	Openbaar vervoer (OV).....	36
4.4.5	Werkgevers binnen de Brainport regio.....	37
4.4.6	Regionale aanpak en samenwerking.....	37
4.5	Wat zijn de effecten van mogelijke maatregelen	38
4.6	Kosten maatregelen	38
5	Wat is de status van dit actieplan?	39
Bijlage 1: Rapportage gemeente Helmond tabellen 4 ^e tranche		41
Bijlage 2: Rapportage gemeente Helmond tabellen 3 ^e tranche		42
Bijlage 3: Verschillen CNOSSOS en SRM2 gemeente Helmond 4 ^e tranche		43
Bijlage 4: Bepaling IHD		46
Bijlage 5: Informatiebladen geluid Helmond		47

Samenvatting

Voor u ligt *Deel B van Actieplan geluid* voor uitsluitend de gemeente Helmond, dat is opgesteld in het kader van de EU-Richtlijn Omgevingslawaaai. In dit deel B wordt uitsluitend de specifieke situatie van de (agglomeratie) gemeente Helmond beschreven.

De agglomeratie Eindhoven bestaat uit de gemeenten Best, Eindhoven, Helmond, Geldrop-Mierlo, Nuenen c.a. en Veldhoven. De agglomeratie is specifiek aangewezen als agglomeratie in de Richtlijn omgevingslawaaai. In de richtlijn staat tevens dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de beheersing van geluid afkomstig van gemeentelijke wegen en bedrijven. Voor de zes gemeenten binnen de agglomeratie zijn daarom wettelijk verplichte END-geluidbelastingskaarten en tabellen in 2022 vastgesteld. Het opstellen van het Actieplan geluid, ook wel programma Geluid genaamd, is ook een wettelijke verplichting voor de gemeenten binnen de agglomeratie Eindhoven.

In het bijbehorende *algemene deel A van het Actieplan geluid* is eerst de wetgeving en opzet van het onderzoek beschreven voor de zes gemeenten binnen de agglomeratie Eindhoven. Deze elementen zijn voor alle agglomeratiegemeenten hetzelfde of vergelijkbaar. De verschillende landelijke, provinciale en de regionale kaders voor geluidbeleid zijn opgenomen. Tevens zijn er beschrijvingen opgenomen van algemene maatregelen die getroffen kunnen worden ter beperking van geluid. De gemeenten besloten gezamenlijk een Actieplan geluid deel A op te stellen en dezelfde plandrempels voor de geluidbelastingen te hanteren als in de vorige tranches. Hierbij is wederom aangesloten bij de wettelijke kaders.

Het voorliggende *deel B* van het *Actieplan geluid* is opgesteld voor de gemeente **Helmond**. Andere actoren zoals Rijkswaterstaat, ProRail en de provincies stellen actieplannen op voor hun 'eigen' geluidbronnen (respectievelijk rijkswegen, spoorwegen en provinciale wegen).

Het omgevingslawaaai voor het Actieplan geluid betreft vier geluidsoorten die (verplicht) opgenomen worden: **wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai, industrielawaaai en luchtverkeerslawaaai**.

Het Actieplan geluid wordt elke 5 jaar geactualiseerd en is een *verplicht programma* volgend uit de Europese regelgeving. Na de drie eerdere perioden (2008, 2013 en 2018) wordt er nu voor de vierde keer een Actieplan geluid opgesteld. Het komende Actieplan geluid moet uiterlijk 18 juli 2024 zijn vastgesteld.

Actieplan Deel B, situatie per gemeente/knelpunten en oplossingen

In dit deel B komen voor de gemeente Helmond de volgende vragen aan bod:

Wat hebben we gedaan? Hiervoor heeft er een evaluatie van het vorige actieplan of programma geluid uit 2018 plaatsgevonden.

Waar staan we nu? Hier is aangegeven waar we nu staan en welke knelpunten er binnen de gemeente aanwezig zijn. Deze knelpunten zijn bepaald op grond van de geluidbelastingkaarten en door de gemeenten zijn enkele "hotspots" aangewezen.

Wat gaan we doen? Voor een aantal knelpunten en "hotspots" is opgenomen wat de gemeente voor maatregelen in de planning heeft om het knelpunt/hotspots aan te pakken.

Uit de eerdere opgestelde END-geluidbelastingskaarten blijkt dat bij de gemeentelijke wegen de hogere geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerslawaaai vrijwel uitsluitend voorkomt op de eerste lijnsbebouwing langs de (doorgaande) wegen. Bij woningen die verder van de weg zijn gelegen van deze wegen sluit de geluidbelasting aan bij het gebiedstype.

Opgemerkt wordt dat er binnen de gemeentegrenzen diverse locaties aanwezig zijn die getypeerd kunnen worden als rustig en waar nauwelijks hinder is ten gevolge van de onderzochte geluidsoorten. Tenslotte wordt opgemerkt dat de mogelijke hinder die mensen ervaren niet alleen objectief op basis van de geluidbelasting is vast te stellen maar ook persoonsgebonden (subjectief) is.

Overige maatregelen

Naast de knelpunten en mogelijke maatregelen in het actieplan worden ook andere maatregelen getroffen ter verbetering van het geluidklimaat. Zo is de sanering van rijkswege van de woningen die in het verleden een hoge geluidbelasting kenden nog in volle gang, en is met het in werking treden van nieuwe geluidregelgeving (SWUNG 1 en OW) de toename van de geluidbelastingen door groei van het verkeer op de rijksinfrastructuur (snelwegen en spoorwegen) beperkt. Bij Ruimtelijke- en Infrastructurele Ontwikkelingen worden afwegingen gemaakt in het kader van de Omgevingswet en wordt bij de aanvang reeds aandacht besteed aan het onderwerp geluid.

Programma Geluid en Lucht

De gemeente Helmond werkt het Actieplan Geluid en de [Koersnota Geluid](#) uit in een [programma Geluid en Lucht](#). Met dit programma wil de gemeente concrete maatregelen benoemen die moeten leiden tot het oplossen van knelpunten. Dit is een logisch vervolg op het Actieplan Geluid, omdat de reikwijdte van het Actieplan geluid voor Helmond zich beperkt tot een inventarisatie en analyse en geen concrete maatregelen bevat om knelpunten op te lossen en de bijbehorende budgetten.

Leeswijzer

[Hoofdstuk 1](#) beschrijft het voor Helmond relevante kader, de positie van het Actieplan deel B ten opzicht van deel A en beschrijft de reikwijdte van het Actieplan Geluid voor Helmond gelet op de geluidsbronnen en het bronbeheer.

[Hoofdstuk 2](#) de geluidbelastingskaarten en een beoordeling van de blootstelling van de betrokken geluidbronnen.

[Hoofdstuk 3](#) bevat de Evaluatie vorige planperiode. Het actieplan voor de gemeente voor de 4^e tranche is opgenomen in de [Hoofdstuk 4](#).

De status van het Actieplan Geluid en de inspraakprocedure is in [hoofdstuk 5](#) omschreven.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Er zijn agglomeraties aangewezen die uitvoering moeten geven aan dit specifieke onderwerp. Eén daarvan is de agglomeratie Eindhoven met de gemeenten Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond, Nuenen c.a. en Veldhoven. De gemeenten binnen deze agglomeratie stellen elk een Actieplan geluid vast. Het Actieplan geluid wordt elke 5 jaar geactualiseerd en is een verplicht programma volgend uit de Europese regelgeving. Deze verplichting komt voort uit de Europese richtlijn omgevingslawaaï. Deze richtlijn is in 2004 in de Wet geluidhinder verwerkt en in 2012 omgezet naar de Wet milieubeheer in hoofdstuk 11. De Europese richtlijn omgevingslawaaï is ook geïmplementeerd in de Omgevingswet in 2024.

Elke vijf jaar moeten de aangewezen partijen in Nederland de geluidbelasting bijhouden van de geluidbronnen. Hierbij worden de gemiddelde geluidniveaus van wegen, sporen, industrie en de luchtvaart op de kaart gezet.

De EU-richtlijn wordt vaak aangeduid als “**END**” (European Noise Directive). Het opstellen van de geluidbelastingskaarten en actieplannen geluid wordt ook wel aangeduid als (geluid-)**kartering** en de opgestelde kaarten als END-kaarten. De verschillende tranches worden ook wel karteringsrondes genoemd. Dit Actieplan geluid valt onder de 4^e tranche of de 4^e ronde.

Het Rijk heeft (instructie-)regels opgesteld om te zorgen dat het Rijk, provincies en gemeenten binnen een agglomeratie (stedelijk gebied) een Actieplan geluid vaststellen. Een **Actieplan geluid** is een **verplicht programma**.

De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB) geeft voor eerdergenoemde zes gemeenten uitvoering aan de EU-richtlijn Omgevingslawaaï. Om de verplichte werkzaamheden op een zo efficiënt mogelijke manier uit te voeren, werken deze gemeenten wederom samen. Naast afstemming en overleg met betrokken afdelingen binnen gemeenten, voert ODZOB ook overleg met Infomil/ IPLO, Ministeries, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en ProRail.

1.2 Introductie Actieplan Geluid Deel B

Voor de gemeente Helmond bestaat het Actieplan geluid uit een algemeen Actieplan geluid deel A, opgesteld voor de zes agglomeratiegemeenten en een deel B voor de gemeente Helmond. In dit Actieplan deel B wordt uitsluitend de specifieke situatie van de (agglomeratie) gemeente Helmond beschreven. Delen A en B vormen samen het Actieplan geluid voor de gemeente Helmond in deze 4^e tranche.

In het bijbehorende *algemene deel A van het Actieplan* geluid is eerst de wetgeving en opzet van het onderzoek beschreven voor de zes gemeenten binnen de agglomeratie Eindhoven. Deze elementen zijn voor alle agglomeratiegemeenten hetzelfde of vergelijkbaar. De verschillende landelijke, provinciale en de regionale kaders voor geluidbeleid zijn opgenomen. Tevens zijn er beschrijvingen opgenomen van algemene maatregelen die getroffen kunnen worden ter beperking van geluid. De gemeenten besloten gezamenlijk een Actieplan geluid deel A op te stellen en dezelfde plandrempels voor de geluidbelastingen te hanteren als in de vorige tranches. Hierbij is wederom aangesloten bij de wettelijke kaders.

1.3 Reikwijdte Actieplan Geluid

Het omgevingslawaai voor het Actieplan geluid betreft vier geluidsoorten die (verplicht) opgenomen worden: **wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtverkeerslawaai** en een beschrijving van de instanties bij wie de geluidbronnen in beheer zijn.

De gemeente Helmond is beheerder van de gemeentelijke wegen en de industrie(terreinen) binnen de gemeentegrenzen en gaat over het wegverkeerslawaai en industrielawaai van deze geluidbronnen.

In de gemeente Helmond liggen drie gezondeerde bedrijventerreinen: Hoogeind, Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant (BZOB) en het terrein rond de firma Vlisco. Op deze terreinen zelf is de nieuwbouw van woningen niet toegestaan. Bedrijfswoningen die al op het industrieterrein aanwezig zijn, worden vanuit de wetgeving minder goed beschermd tegen geluid. Binnen de zone van de bedrijventerreinen is de nieuwbouw van woningen niet wenselijk, maar in sommige gevallen wordt het toch toegestaan. De voorkeursgrenswaarde voor de realisatie van nieuwbouwwoningen binnen de zone is 50 dB(A). Industrielawaai leidt op een 741-tal woningen tot een waarde tussen de 55-60 dB(A). Alleen met een Ontheffingsprocedure (zie paragraaf 3.4.2) kan een waarde tot 55 dB(A) worden toegestaan.

De gemeente heeft alleen invloed op wegen waarvoor de gemeente Helmond wegbeheerder is, de gemeentelijke wegen. Daar is dit Actieplan geluid in de 4^e tranche dan ook met name op gericht.

1.3.1 Geluidbronnen van andere beheerders

De gemeente Helmond heeft een (landelijke) hoofdspoorweg binnen de gemeentegrenzen. In geval van het spoorwegen is ProRail bronbeheerder. De hoofdspoorweg is meegenomen als geluidbron in dit Actieplan Geluid. Binnen de gemeente Helmond zijn geen rijkswegen wegen aanwezig en er liggen geen contouren van vliegawaai van luchthavens.

Naast gemeenten in een agglomeratie moeten ook de bronbeheerders van autosnelwegen, provinciale wegen, landelijke spoorwegen en van de luchthaven Schiphol geluidbelastingsskaarten en actieplannen maken. Mogelijke maatregelen op deze bronnen worden in het actieplan van deze bronbeheerders (Rijkswaterstaat, Provincies waaronder Provincie Noord- Brabant, Schiphol en ProRail) opgenomen.

In het voorliggende rapport wordt geregeld verwezen naar een besluit of onderzoek van bijvoorbeeld het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

1.3.2 Evenementen, vliegverkeer en stiltegebieden

1.3.2.1 Evenementen

Hoewel dit regelmatig kan leiden tot geluidoverlast, zijn evenementen en feesten zijn in dit onderzoek niet betrokken. Daarvoor kan door een gemeente jaarlijks en per evenement ontheffing voor verleend in het kader van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De gemeente Helmond werkt aan een actualisatie van het evenementenbeleid en aan de vernieuwing van profielen voor evenementenlocaties.

1.3.2.2 Vliegawaai

Geluid van vliegverkeer Eindhoven Airport en Vliegbasis de Peel is niet betrokken in dit onderzoek, omdat er geen geluidcontouren van deze luchthavens over de gemeente Helmond liggen.

Eindhoven Airport

Voor Eindhoven Airport is het Ministerie van Defensie verantwoordelijk vanwege het feit dat Vliegbasis Eindhoven een militair vliegveld is, met Eindhoven Airport als civiele medegebruiker. Boven de gemeente Helmond zijn vliegroutes gelegen voor vertrekkende en landende vliegtuigen van Eindhoven Airport. De gemeente Helmond neemt deel aan het platform [Samenopdehoogte](#), van waaruit actief wordt gestuurd op minder geluidbelasting. Het doel is 30% minder geluidbelasting in 2030 ten opzichte van 2019 voor de burgerluchtvaart. Samenopdehoogte heeft tevens de functie van [COVM](#) voor de militaire luchthaven.

Vliegbasis de Peel

Voor Vliegbasis de Peel is het Ministerie van Defensie verantwoordelijk. Vliegbasis de Peel is momenteel niet actief. In het kader van Nationaal Programma Ruimte voor Defensie en overweegt Defensie heropening van Vliegbasis de Peel, waarbij de basis gebruikt wordt door straalvliegtuigen, helikopters of vrachtvliegtuigen die overlast kunnen veroorzaken. De gemeente Helmond is om die redenen aangesloten bij de Regionale Samenwerking Vliegbasis de Peel en vertegenwoordigd in het [COVM de Peel](#) en volgt de ontwikkelingen rondom een eventuele heropening.

1.3.2.3 Stiltegebieden

In de Omgevingsverordening van de Provincie Noord Brabant zijn geen gebieden aangewezen in Helmond als stilte gebied. Stilte gebieden zijn daarom niet meegenomen.

1.4 Bescherming tegen geluidoverlast en de handhavingsmogelijkheden

De reikwijdte van het Actieplan Geluid is beperkt en de focus ligt met name op wegverkeer. Om toch recht te doen aan het aspect van de bescherming van inwoners zijn informatiebladen toegevoegd aan het Actieplan. Deze zijn terug te vinden in 'Bijlage 5: Informatiebladen geluid Helmond'. Hier wordt voor de verschillende geluidbronnen op hoofdlijnen de bescherming van inwoners inzichtelijk gemaakt, waarbij de handhavingsmogelijkheden zijn meegenomen gelet op de geluidnormen specifiek voor wegverkeer, spoorwegverkeer, industrie en bedrijven, horeca, evenementen en luchtverkeer.

1.5 Programma Geluid en Lucht

De gemeente Helmond werkt in aanvulling op het Actieplan Geluid aan een programma Geluid en Lucht. Met dit programma wil de gemeente concrete maatregelen benoemen die moeten leiden tot het oplossen van knelpunten. Dit als logisch vervolg op het Actieplan Geluid, omdat de reikwijdte van het Actieplan geluid beperkt is.

Een Actieplan geluid heeft als doel om geluidbelaste locaties in kaart te brengen en te onderzoeken of maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Het is echter niet zo dat een Actieplan geluid direct leidt tot het oplossen van knelpunten. Daarvoor zijn aanvullende stappen nodig, zoals het prioriteren van knelpunten, het ontwerpen van maatregelen en het vrijmaken van financiële middelen die in de begroting van de gemeente gereserveerd moeten worden.

Met de vaststelling van het ontwerp Actieplan Geluid is het voornemen kenbaar gemaakt om de maatregelen te concretiseren vanuit een programma Geluid en Lucht.

1.6 Participatie

Op 9 januari 2024 is het [Beleidskader participatie](#) vastgesteld door de gemeenteraad van Helmond. Het beleidskader geeft kaders en hulpmiddelen voor participatie.

Het Actieplan Geluid is gebonden aan de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï en de Omgevingswet en daaruit voortvloeiende instructieregels. De inhoud en invulling van het Actieplan Geluid ligt daarmee vast in wettelijke voorschriften. Het Actieplan Geluid bevat verder alleen beleidsvoornemens en maatregelen en beperkt zich tot een inventarisatie en analyse. Het plan leidt daarmee niet tot concrete maatregelen. Het belang van participatie, de beïnvloedingsruimte en impact is voor wat betreft dit Actieplan betrekkelijk. Helmond wil gezien de ambities uit de [Koersnota Geluid](#) verder gaan en hecht echter veel waarde aan de ontwikkel- en meedenkkraft van inwoners. Om die redenen beoogd is de gemeente een vervolgitwerking in een [programma Geluid en Lucht](#) en is daarover in gesprek met de Stichting Gezond Leefbaar Helmond en stichting Aires. Bij het tot stand komen van het programma Geluid en Lucht wil Helmond in dit kader participatie meenemen.

Voor dit Actieplan Geluid volstaat het vooralsnog om de participatie in te vullen door burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen te informeren over het ontwerp Actieplan en daarnaast een ieder gedurende 6 weken in de gelegenheid te stellen om wensen en aanbevelingen kenbaar te maken. De resultaten van de inbreng van Burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen wordt vervolgens betrokken om te komen tot een definitief Actieplan Geluid..

Zie ook [Hoofdstuk 5 'Wat is de status van dit Actieplan?'](#). Daarmee is invulling gegeven aan artikel 10.8 Omgevingsbesluit en het participatiebeleid.

2 Geluidbelasting en blootstelling

2.1 Geluidbelasting in kaart

Op de in het kader van de Richtlijn omgevingslawaaï opgestelde geluidbelastingskaart kan de geluidbelasting per geluidbelastingsklasse per pand worden afgelezen. De gegevens op grond waarvan de berekeningen voor de geluidbelastingskaarten zijn uitgevoerd, hebben betrekking op het jaar 2021. Het gebruik van gegevens uit het jaar 2021¹ is een wettelijke verplichting op grond van de Richtlijn omgevingslawaaï. In bijlage 1, en in dit hoofdstuk zijn de overzicht met aantallen bewoners, ernstig gehinderden (HA) en slaapgestoorden (HSD) opgenomen, afgeleid uit de geluidbelastingskaarten. Voor meer informatie over de gebruikte gegevens voor de kaarten, wordt verwezen naar de toelichting kaarten en tabellen <https://www.odzob.nl/geluidbelastingskaarten>. De geluidbelastingskaarten zijn per gemeente in te zien.

Om een beeld te krijgen bij geluid en uitleg is informatie te vinden in Bijlage 5: Informatiebladen.

END-Geluidbelastingskaarten (peiljaar 2021) 4^e tranche

Voor gemeente Helmond zijn eerder de END-geluidbelastingskaarten opgesteld en vastgesteld. Ook de geluidbelasting van provinciale en rijkswegen en (hoofd)spoorwegen zijn in het kader van de kartering opgenomen.

In 2022 voor deze 4^e tranche of 4^e ronde zijn door de gemeenten de END-geluidbelastingskaarten en tabellen vastgesteld (peiljaar 2021²). Deze kaarten en tabellen zijn in 2022 aan de Minister toegezonden via de [Centrale VoorzieningGeluidGegevens](#) ook wel afgekort met de cvgg.

Voor de gegevens met betrekking tot vastgestelde kaarten en tabellen voor alle agglomeratiegemeenten wordt verwezen naar de volgende locatie: <https://odzob.nl/geluidbelastingskaarten>, waar per gemeente de gegevens zijn opgenomen.

Aan de hand van de END-geluidbelastingskaarten maakt de gemeente vervolgens plannen om in de daaropvolgende jaren de geluidkwaliteit te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Daarvoor is dit Actieplan Geluid vastgesteld, waaronder de voorgenomen plannen die om de geluidbelasting zo mogelijk te verlagen.

2.2 Wat staat er op de geluidbelastingskaarten 2021

Bij de in 2022 vastgestelde [END-geluidbelastingskaarten](#) en tabellen is een rapportage opgesteld welke op de website van de ODZOB is weergegeven. In bijlage 1 is deze rapportage opgenomen.

In deze ronde of tranche is (verplicht) de Europese rekenmethode CNOSSOS-EU gebruikt. De resultaten van de berekeningen met deze rekenmodule kunnen NIET vergeleken worden met de eerder gehanteerde rekenmethode SRM2. Hiervoor wordt tevens verwezen naar Deel A, paragraaf 3.5 en bijlage 3.

Door diverse grote wijzigingen in deze 4^e tranche kunnen de resultaten niet zondermeer vergeleken worden met die uit vorige tranches.

¹ Zie ook eerdere voetnoot 1 in Hoofdstuk 1.3 van Deel A. In de agglomeratie zijn de verkeersintensiteiten van 2019 gehanteerd. Dit in verband met Corona/ Covid- pandemie waardoor in 2020/2021 mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.

² Het peiljaar conform de richtlijn is 2021. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en provincies hebben de verkeersintensiteiten van 2019 gehanteerd voor het peiljaar 2021. Voor een uniform landelijk beeld heeft de agglomeratie Eindhoven hierbij aangesloten voor de geluidsbelastingkaarten. Dit in verband met Corona/ Covid- pandemie waardoor in 2020/2021 mogelijk geen representatief beeld geeft voor de verkeersintensiteiten.

In paragraaf 2.2.6 '[Wegverkeerslawaai berekend met SRM2](#)' zijn, met dezelfde invoergegevens voor wegen en de omgeving, tevens met de rekenmethode SRM2 berekeningen uitgevoerd. Deze kunnen voor de evaluatie gehanteerd worden.

2.2.1 Wegverkeerslawaai berekend met CNOSSOS

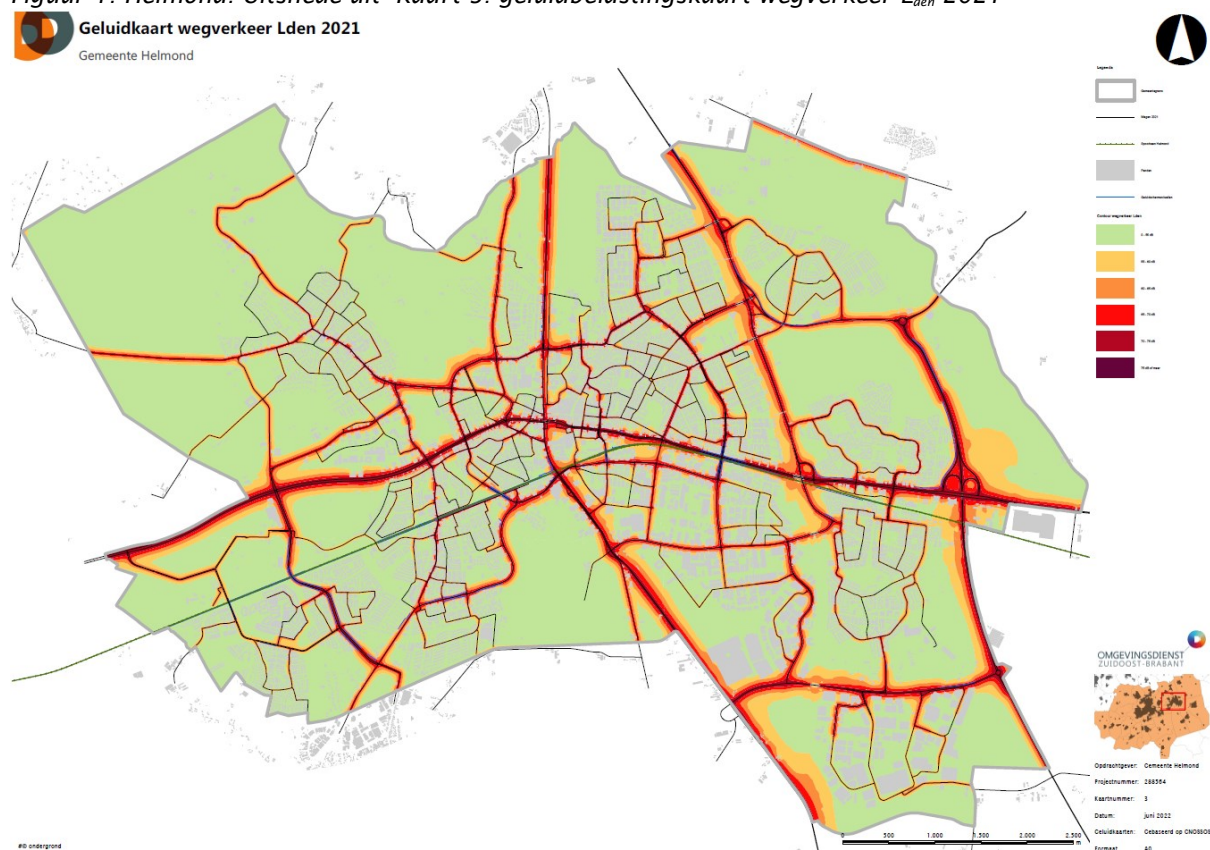
Wegverkeer is de belangrijkste geluidbron waaraan inwoners van Helmond worden blootgesteld. Binnen de gemeente Helmond rijdt het meeste verkeer over de doorgaande wegen zoals Kasteel- Traverse , Kanaaldijk N.W., Kanaaldijk Z.O., Europaweg/N270, Deurneseweg en Wolfsputterbaan/ N279, Engelseweg, Heeklaan, Geldropseweg, Jan van Brabantlaan, Julianalaan en President Rooseveltlaan. Deze wegen hebben meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

In tabel 1 en 2 wordt per geluidbelastingklasse het aantal woningen, bewoners³, ernstig gehinderden (HA), slaapgestoorden (HSD) en andere geluidgevoelige bebouwing weergegeven voor zowel de etmaal- als de nachtperiode met de rekenmethode CNOSSOS-EU.

In de etmaalperiode worden 39.100 (43 %) bewoners blootgesteld aan een geluidbelasting boven 55 dB L_{den} ten gevolge van wegverkeerslawaai, 7.290 (7,9 %) van de inwoners betreft ernstig gehinderden (HA).

2.2.1.1 Etmaalperiode

Figuur 1: Helmond: Uitsnede uit 'Kaart 3: geluidbelastingskaart wegverkeer L_{den} 2021'



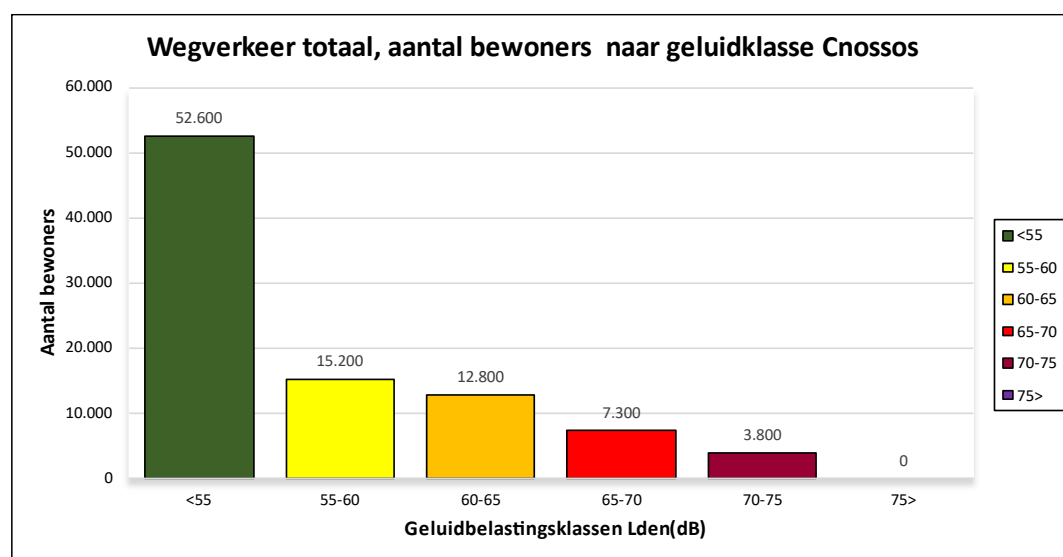
³ Hier is uitgegaan van een gemiddelde 2,14 bewoners per woning. Hierdoor kan het totaal aantal berekende inwoners wat afwijken ten opzichte van het aantal inwoners dat werkelijk in Helmond is ingeschreven.

Tabel 1: aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{den}$ 55 dB t.g.v. wegverkeerslawaaai (hinder) CNOSSOS

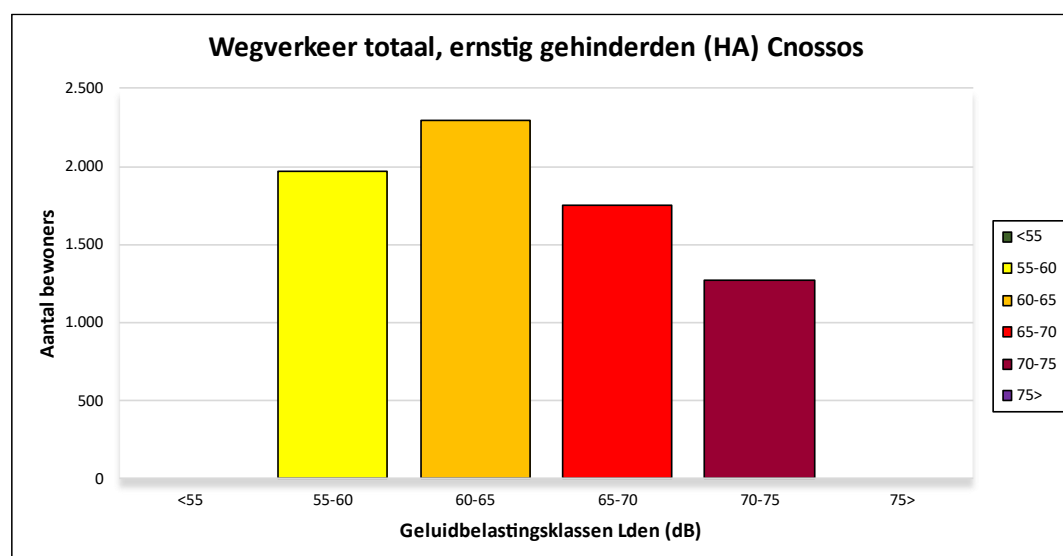
Geluidbelastingsklasse in dB (excl. aftrek)	<55	55-60	60-65	65-70	70-74	≥ 75	Totaal >55
woningen		7.082	5.969	3.412	1.796	0	18.259
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*	52.600	15.200	12.800	7.300	3.800	0	39.100
ernstig gehinderden (HA)*		1.970	2.299	1.752	1.268	0	7.290
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		17+22	20+3	5+1	4+0	0	72

* Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaaai

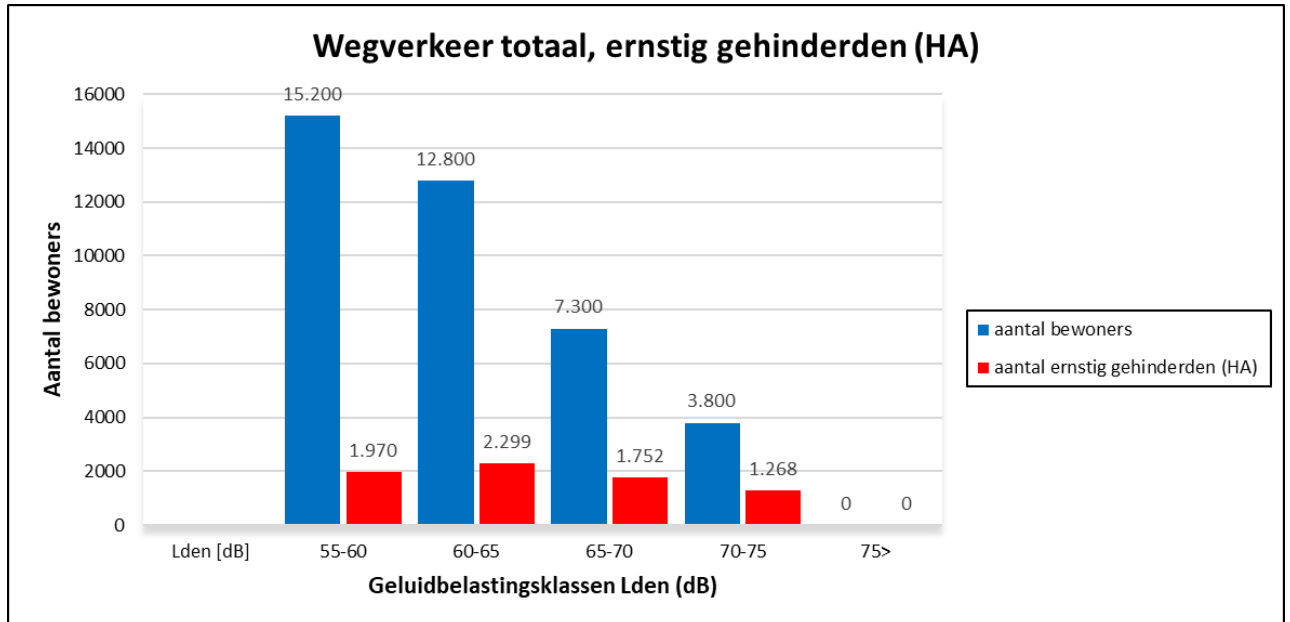
Figuur 2: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaai (totaal) bewoners naar geluidsklasse etmaalperiode (L_{den}) in dB, berekend met Cnossos.



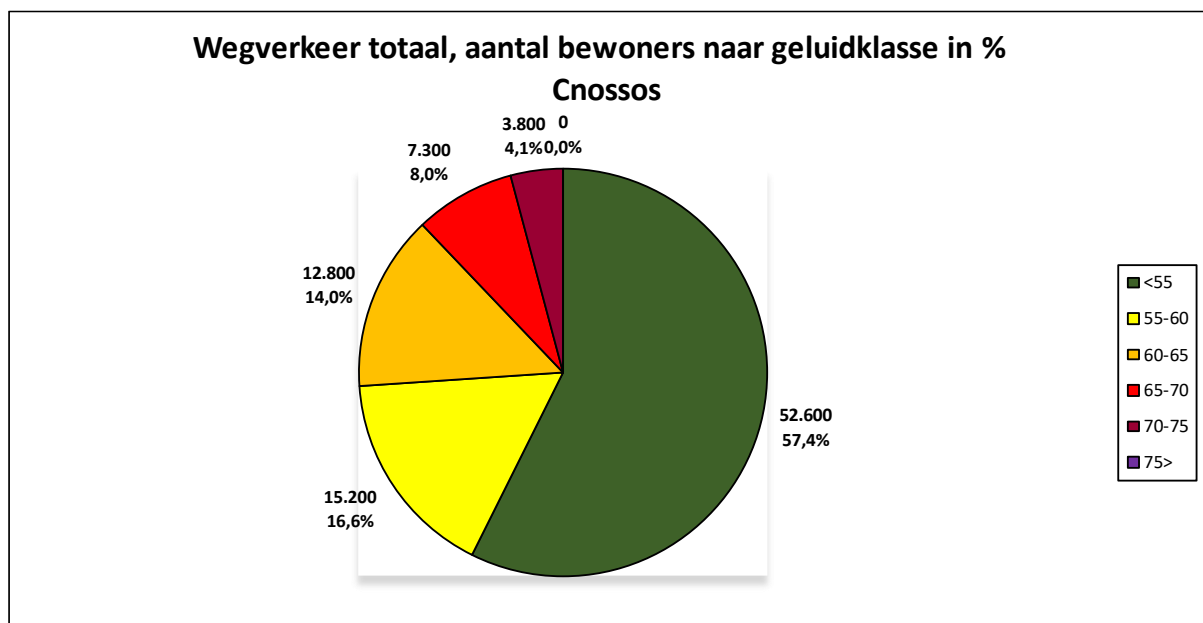
Figuur 3: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaai (totaal) ernstig gehinderden naar geluidsklasse etmaalperiode (L_{den}) in dB, berekend met Cnossos.



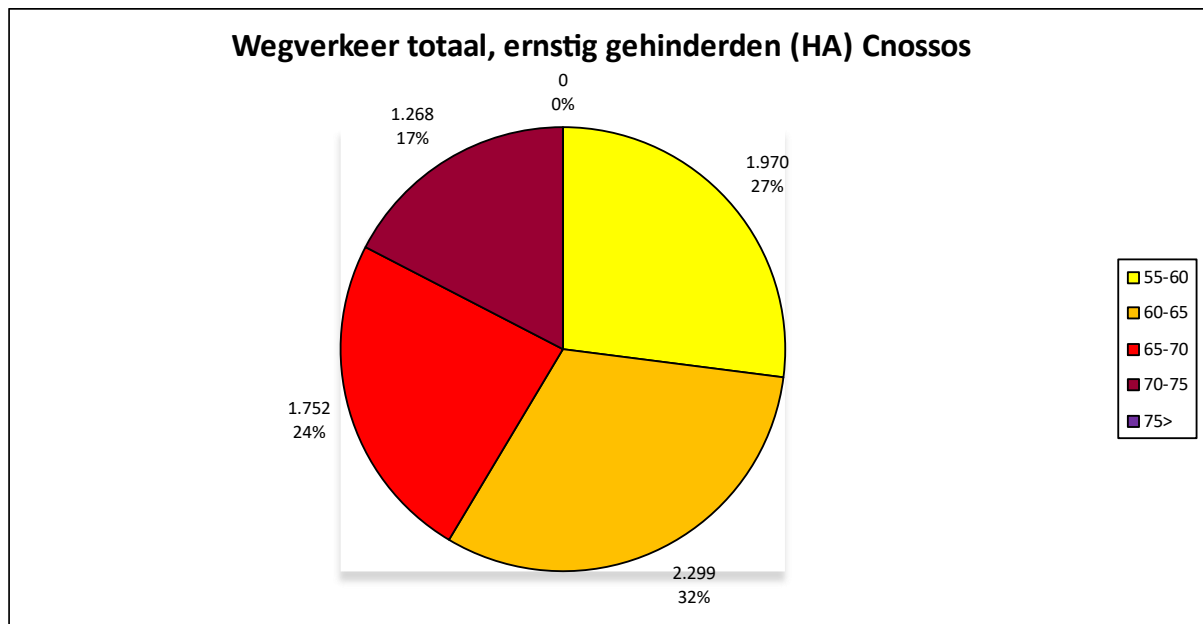
Figuur 4: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaï (totaal) bewoners en ernstig gehinderden naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend met Cnossos (combinatie figuur 2 en 3).



Figuur 5: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaï (totaal) bewoners naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend met Cnossos.

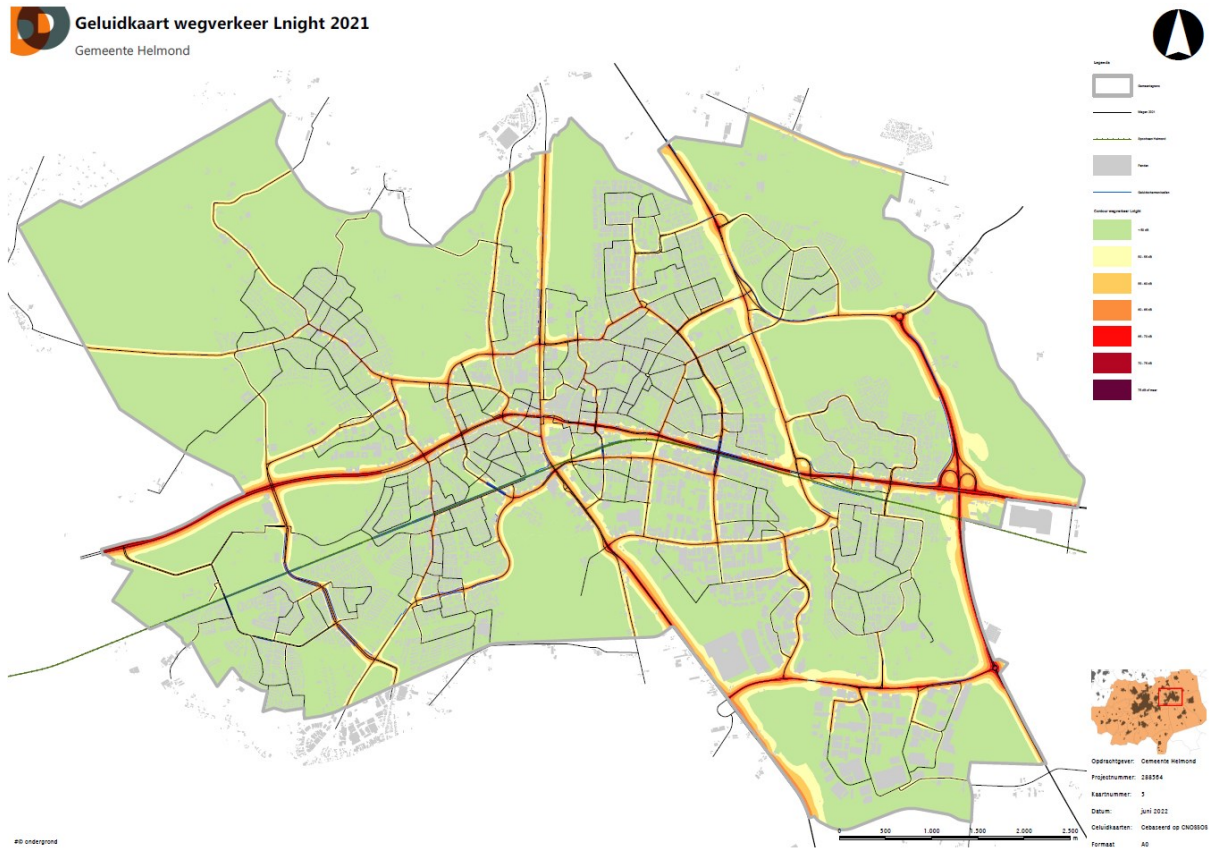


Figuur 6: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaï (totaal) ernstig gehinderden naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend met Cnossos.



2.2.1.2 Nachtperiode

In figuur 7 en tabel 2 is de situatie voor de nachtperiode (L_{night}) opgenomen. Dit is ook met de rekenmethode CNOSSOS bepaald.



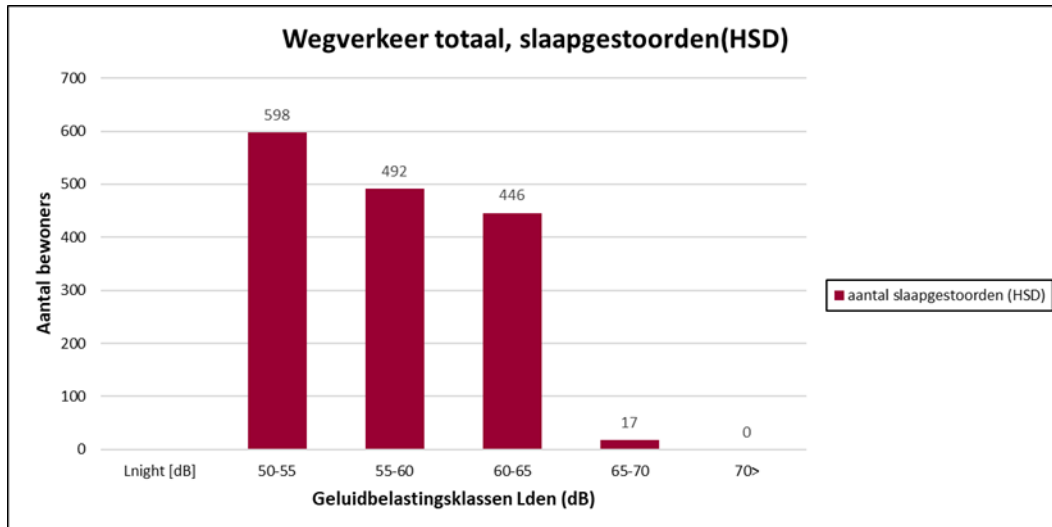
Figuur 7: Helmond Uitsnede uit kaart 5 : geluidbelastingskaart wegverkeer L_{night} 2021

Tabel 2: aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{night}$ 50 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (hinder) CNOSSOS

Geluidbelastingsklasse (excl. aftrek) in dB	<50	50-55	55-60	60-65	65-70	≥ 70	Totaal
woningen		5.585	3.284	2.083	58	0	11.010
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen		12.000	7.000	4.500	100	0	23.600
aantal slaapverstoorden (HSA)		598	492	446	17	0	1.553
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		2+3	1+1	1+0	0	0	4+4

In figuur 8 is per geluidbelastingsklasse (nachtperiode), het percentage en aantal slaapverstoorde bewoners inzichtelijk gemaakt.

Figuur 8: Gemeente Helmond Wegverkeerslawaai Slaapgestoorden (HSD) 2021 CNOSSOS



2.2.2 IHD: Ischemische hartziekten (IHD)

Op basis van CNOSSOS is voor de gemeente Helmond het aantal gevallen IHD toe te schrijven aan geluid ten gevolge van wegverkeer bepaald. Het aantal is hieronder opgenomen.

Indicator	Aantal
Aantal inwoners in studiegebied	91.714
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (L_{den}) of meer	39.074
Aantal gevallen IHD toe te schrijven aan geluid wegverkeer	9

2.2.3 Railverkeerslawaai berekend met CNOSSOS

Binnen de gemeente Helmond lopen spoorlijnen. In de onderstaande tabel is dit opgenomen.

Tabel 3: aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{den}$ 55 dB t.g.v. railverkeerslawaai (hinder) CNOSSOS

Geluidbelastingsklasse in dB	<55	55-60	60-65	65-70	70-74	≥ 75	Totaal > 55
woningen		372	161	22	2	4	561
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*		800	300	0	0	0	1.100
ernstig gehinderden (HA)*		111	72	14	2	4	203
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		4+0	1+0	1+0	0	0	6+0

2.2.3.1 Nachtperiode

In tabel 4 is de situatie voor de nachtperiode (L_{night}) opgenomen. Dit is ook met de rekenmethode CNOSSOS bepaald.

Tabel 4: aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{\text{night}} 50$ dB t.g.v. railwegverkeerslawaai (hinder) CNOSSOS

Geluidbelastingsklasse in dB	<50	50-55	55-60	60-65	65-70	≥ 70	Totaal >50
woningen		336	99	4	2	3	444
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen		700	200	0	0	0	900
aantal slaapverstoorden (HSA)		58	30	2	1	3	93
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		1+0	1+0	0+0	0+0	0+0	2+0

2.2.4 Industrielawaai berekend met CNOSSOS

Binnen de gemeente Helmond zijn 741 woningen die, wettelijk vergund, ten gevolge van industrie of bedrijven een geluidbelasting op de gevel van meer dan 55 dB(A) hebben. bepaald met de rekenmodule CNOSSOS. Deze (bedrijf-)woningen zijn gelegen in de klasse van 55-60 dB. Voor de geluidbelasting veroorzaakt door bedrijven zijn de drie gezoneerde bedrijventerreinen Hoogeind, Vlisco en BZOB meegenomen alsmede het horecaconcentratiegebied.

Voor de nachtperiode L_{night} zijn er geen woningen met een geluidbelasting van 50 dB hoger.

2.2.5 Vliegslawaai

De contouren vliegslawaai ten gevolge van Eindhoven Airport en Vliegbasis de Peel liggen niet binnen de gemeentegrens van Helmond, waardoor vliegslawaai niet meegenomen is. Voorts zijn er geen resultaten met de rekenmethode CNOSSOS mogelijk, omdat deze voor vliegslawaai niet beschikbaar is gesteld.

2.2.6 Wegverkeerslawaai berekend met SRM2

In de voorgaande 3^e tranche zijn de berekeningen uitgevoerd met de (Nederlandse) Standaard Rekenmethode SRM2.

Met dezelfde dataset als invoer zijn voor deze 4^e tranche ook berekeningen uitgevoerd met de SRM2 rekenmethode. Zoals uit de onderstaande tabellen en figuren is op te maken blijkt met dezelfde dataset als invoer maar een andere rekenmethode er grote verschillen zijn. Met rekenmethode CNOSSOS worden binnenstedelijk hogere geluidbelastingen berekend dan met de SRM2.

Voor de evaluatie van de vorige 3^e tranche zijn tevens in deze 4^e tranche extra berekeningen uitgevoerd met de SRM2 rekenmethode. De resultaten voor L_{den} en L_{night} zijn in de onderstaande tabellen en figuren opgenomen.

Tabel 5: Aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{den}$ 55 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (hinder) SMR2

Geluidbelastingsklasse in dB (excl. aftrek)	<55	55-60	60-65	65-70	70-74	≥ 75	Totaal >55
woningen		5.841	3.871	2.411	199	0	12.322
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*	65.300	12.500	8.300	5.200	400	0	26.400
ernstig gehinderden (HA)*		1.625	1.491	1.238	141	0	4.495

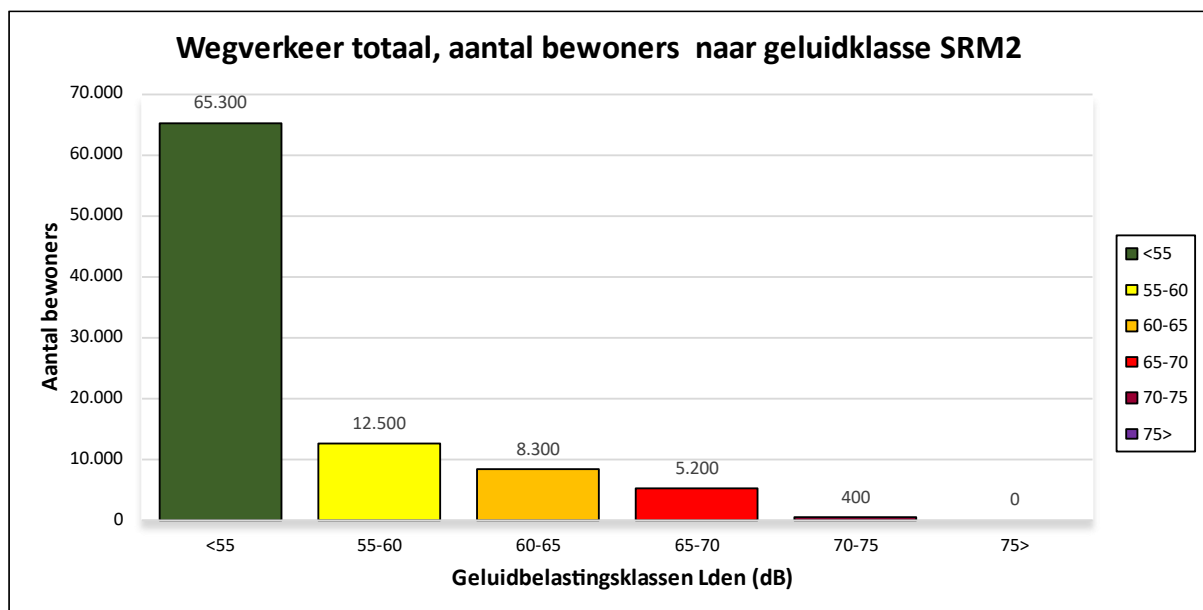
* Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.

Tabel 6: Aantal woningen/bewoners met geluidbelasting $\geq L_{night}$ 50 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (hinder) SMR2

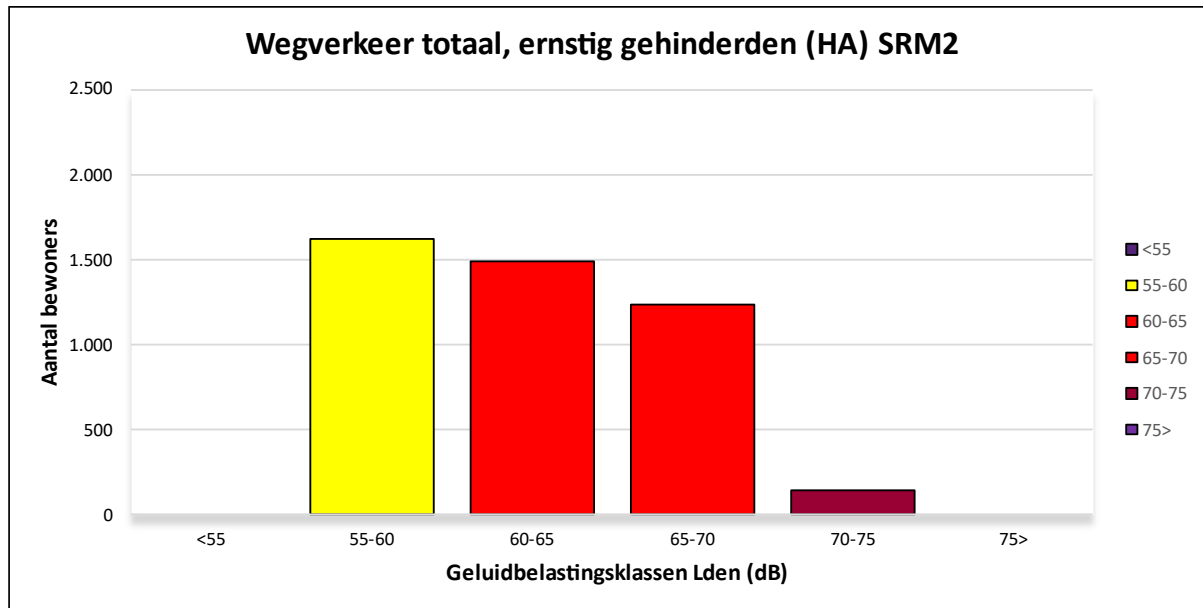
Geluidbelastingsklasse in dB (excl. aftrek)	<50	50-55	55-60	60-65	65-70	≥ 70	Totaal > 55
woningen		3.585	2.544	433	0	0	6.562
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen		7.700	5.400	900	0	0	14.000
aantal slaapverstoorden (HSD) *		384	381	93	0	0	857

* Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.

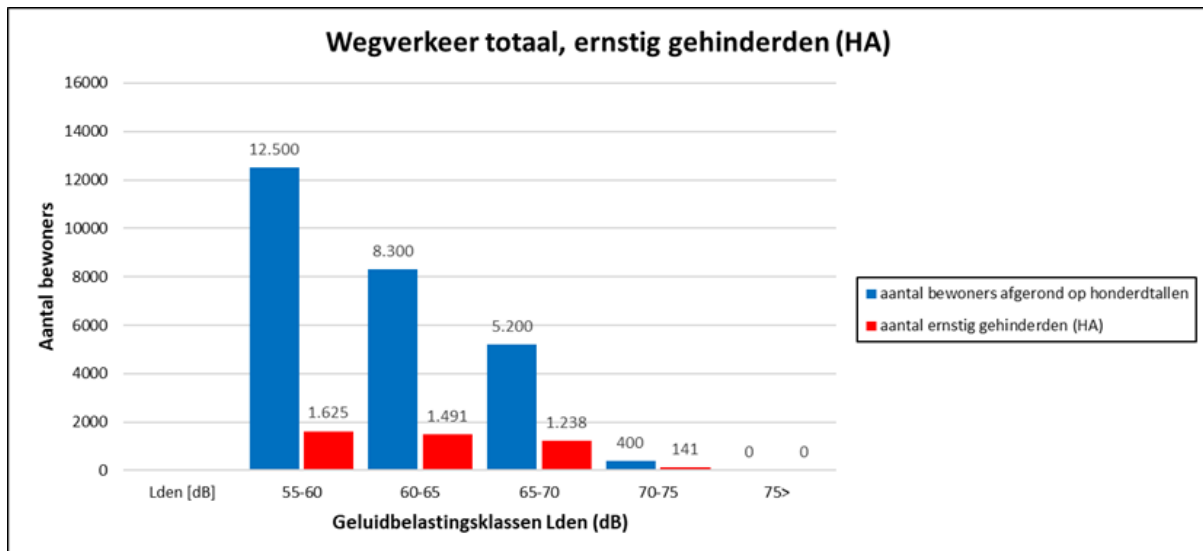
Figuur 9: Gemeente Helmond wegverkeerslawaai (totaal) bewoners naar geluidsklasse etmaalperiode (L_{den}) in dB, berekend SMR2



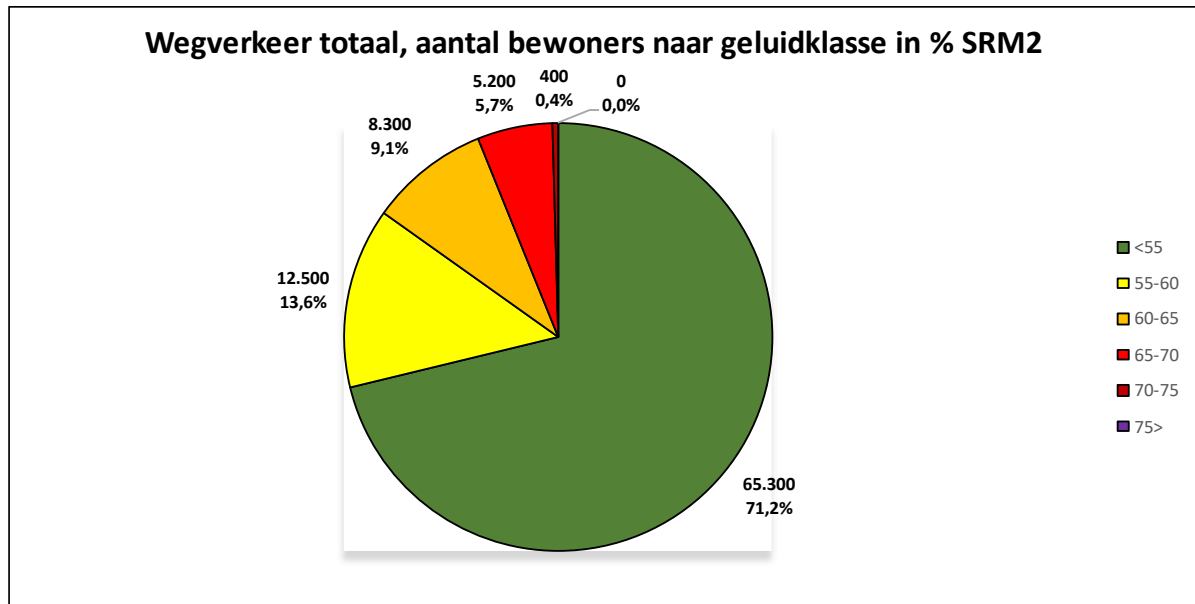
Figuur 10: Gemeente Helmond wegverkeerslawaai (totaal) ernstig gehinderden naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend SMR2



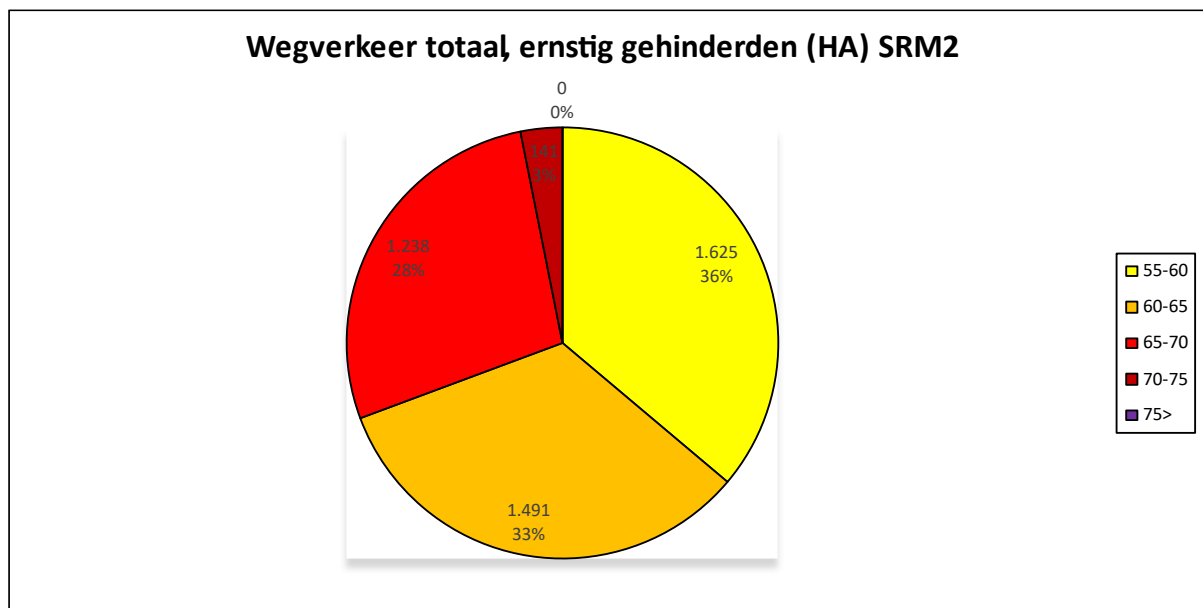
Figuur 11: Gemeente Helmond wegverkeerslawaai (totaal) bewoners en ernstig gehinderden naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend met SMR2 (combinatie figuur 10 en 11).



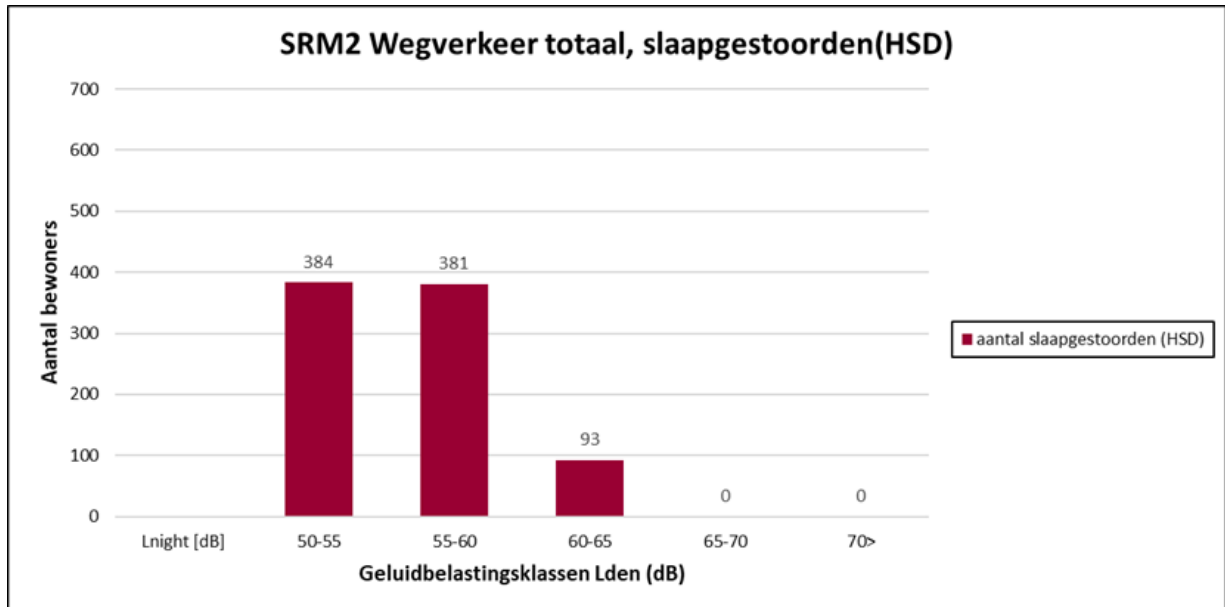
Figuur 12: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaï (totaal) bewoners naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend met SMR2



Figuur 13: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaï (totaal) ernstig gehinderden naar geluidsklasse etmaalperiode (Lden) in dB, berekend met SMR2.



Figuur 14: Gemeente Helmond Wegverkeerslawaai Slaapgestoorden (HSD) 2021 CNOSSOS.



3 Evaluatie vorige planperiode

Het complete actieplan van de derde en vorige tranches zijn in te zien op de website van de gemeente Helmond via <https://www.helmond.nl/geluid>. In dit hoofdstuk geven we aan wat de gemeente Helmond voor wat betreft de verschillende geluidsoorten in de afgelopen periode heeft gedaan.

De tabellen van de vorige tranche zijn in bijlage 2 van dit actieplan Helmond opgenomen.

De verschillen tussen de rekenmethodes CNOSSOS en SRM2 zijn opgenomen in bijlage 3. De data invoer voor beide rekenmethodes zijn hetzelfde.

Tabel 7: *Getroffen maatregelen 3^e tranche 2018-2023/2024 gemeente Helmond*

Nr	Bestaande knelpunten aanpakken	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
1.	Uitvoeringsprogramma Geluidsanering 2016 - 2020	Realisatie geluidschermen Engelseweg en Churchilllaan/ Molenstraat, raildempers Engelseweg	Opgeleverd in 2019	
2.	Uitvoeringsprogramma Geluidsanering 2016 - 2020	Sanering B-lijstwoningen wegverkeer Awb procedure	Geheel uitgevoerd in 2019	
Nr	Gezondheid	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
3.	Fietsagenda Helmond 2016 - 2025	Uitvoeren	Loopt nog steeds	De uitvoering van de Fietsagenda Helmond loopt naar volle tevredenheid
4.	Omgevingswet	Onderzoek naar Gebiedsgericht geluidbeleid	Niet uitgevoerd.	Wordt meegenomen in het programma Geluid en Lucht.
5.	Vergroening	Meer natuur realiseren	Onderdeel van natuur -en landschapsvisie, onderdeel hiervan is straks ook een uitvoeringsprogramma	Start vergroening Varendschut, Bundertjes en Groot Goor en herijking aanpak Kloostereind/ Brouhuissche Heide
Nr	Bouwen en wonen	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
6.	Nieuwbouwprojecten	Toetsen en toepassen Ontheffingenbeleid bij ruimtelijke en infrastructurele projecten	In de periode 2018-2023 zijn 50 procedures hogere grenswaarde doorlopen.	De procedure wijzigt in het kader van de Omgevingswet.
7.	Herbestemmen van gebouwen tot woningbouw	Inventarisatie mogelijke locaties en onderzoek naar het creëren van een aantrekkelijk woonmilieu, met aandacht voor geluid	Inwoners kunnen via de meldingservice van rijksoverheid op de hoogte worden gesteld over besluiten hogere waarden.	Wijzigt in het kader van de Omgevingswet
8.	Sensorenproject Brainport Smart District	Resultaten sensorenproject meenemen in ontwikkeling woningbouw	In geval van BSD wordt het stedenbouwkundig plan herzien. Geluid en luchtkwaliteit worden meegenomen	

Nr	Mobiliteit	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
9.	Regionale verkeersmilieukaart	Updaten en opstellen geluidkaarten 2021 en actieplan (Omgevingswet)	Wordt elk jaar geactualiseerd en uitgevoerd.	
10.	Uitvoeringsprogramma Helmond Verbonden Bereikbaarheid en parkeren centrum	Studie bereikbaarheid en parkeren centrum. Aspect geluid en lucht nadrukkelijk meenemen	Centrumperspectief wordt op gericht op onderdelen uitgewerkt, dus is er geen specifiek scenario uit deze studie gekozen	Helmond Verbonden is vervallen met Mobiliteitsvisie
11.	Helmond: Aanpassing N279 (SmartwayZ.nl) (Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost)	(Onderzoek naar) de inzet van extra geluidreducerende maatregelen	Vorige PIP (Provinciaal InpassingsPlan) N279 is vernietigd door RvS	In 2024 start Provincie NBr. met een nieuw PIP. De gemeente Helmond maakt zich hard voor passende geluidmaatregelen op/aan de N279
Nr	Mobiliteit	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
12.	Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant Bundelroute	Studie Bundelroute	Bundelroute maatregelen voor Helmond zijn op gebied van leefbaarheid uitgesplitst in (uitwerking van) verkeersmanagement maatregelen bij VRI's en toepassen van geluidarm asfalt op de Traverse (ihkv POW)	Geluidarm asfalt tussen Zuidende en Brandweerkazerne. Verkeersmanagement maatregelen bij VRI's centrumdeel (vanaf Eikendreef t/m Smalstraat) meer prioriteit voor langzaam verkeer in de noord/zuid relatie en vv. Verkeersmanagement maatregelen bij VRI's Europaweg (Boerhaavelaan tot Neervoortse Dreef) voor betere doorstroming N270.
13.	Landelijk verbeterprogramma overwegen: Kanaaldijk/Heeklaan	Onderzoek naar infrastructurele aanpassing Kanaaldijk/Heeklaan	Hangt samen met uitwerking Houtsdonk(tracé)	In 2024 vindt voorbereiding/uitwerking plaats van het Houtsdonk(tracé). Met het Houtsdonktracé komt een knip in de Kanaaldijk thv Cacaofabriek. Daardoor wordt ook de overweg overzichtelijker en minder druk.
Nr	Luchtkwaliteit	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
14.	Monitoren fijn stof en stikstofdioxide	Jaarlijkse monitoring	Het ILM meetnet is sinds 2020 in gebruik. Een viertal luchtkwaliteitsmeters zijn opgesteld in Helmond. Locaties: Kasteel-Traverse /Zuid Koninginnewal, Kanaaldijk/ Eikendreef/N279.	Met het programma Geluid en Lucht wordt een herijking en evaluatie van het plan van aanpak Luchtkwaliteit Helmond meegenomen

Nr	Bedrijven	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
15.	Bewaken geluidzone/ bewaken geluidbelasting door bedrijven	Maatwerkvoorschriften voor bedrijven opstellen en toezicht op voorschriften	In de periode 2018-2023 is een procedure hogere grenswaarde doorlopen- herontwikkeling Annawijk.	In het kader van de Omgevingswet wordt de systematiek herzien. De herziening en actualisatie wordt door de OBZOB uitgevoerd en loopt tot 2029.
16.	Onderzoek leefbaarheid wijk Brouwhuis	Onderzoek naar gezonde leefomgeving Brouwhuis in relatie tot uitbreiding industrieterreinen Hoogeind en BZOB	In 2019 zijn geluidreducerende maatregelen getroffen aan de N279 In 2023 heeft het college een beleidsregel voor geur vastgesteld.	De beleidsregel wordt in 2024 vertaald in het kader van de Omgevingswet.
Nr	Horeca en evenementen	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
17.	Gehoorschade bij horeca- en evenementen	Bewustmaken van de gevaaren en de consequenties van gehoorschade	Campagne gevoerd. Geluidbeschermende maatregelen worden verstrekkt bij evenementen.	Komt terug bij de uitvoering van het evenementen beleid.
Nr	Beheer en onderhoud wegen	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
18.	Opstellen onderhoudsprogramma wegen	Inzet afhankelijk van beheer en onderhoud asfalttypen	Met IBOR is een leidraad opgesteld die ondersteuning geeft bij het maken van keuzes voor stiller asfalt (SMA 0/5, SMA NL8G+ en ZSA).	Als gevolg van de Omgevingswet moet de leidraad moet worden geactualiseerd.
19.	Jaarlijkse evaluatie Programma Geluid	Acties Programma Geluid monitoren		

3.1.1 Evaluatie wegverkeerslawaai

3.1.1.1 Wegverkeerslawaai totaal

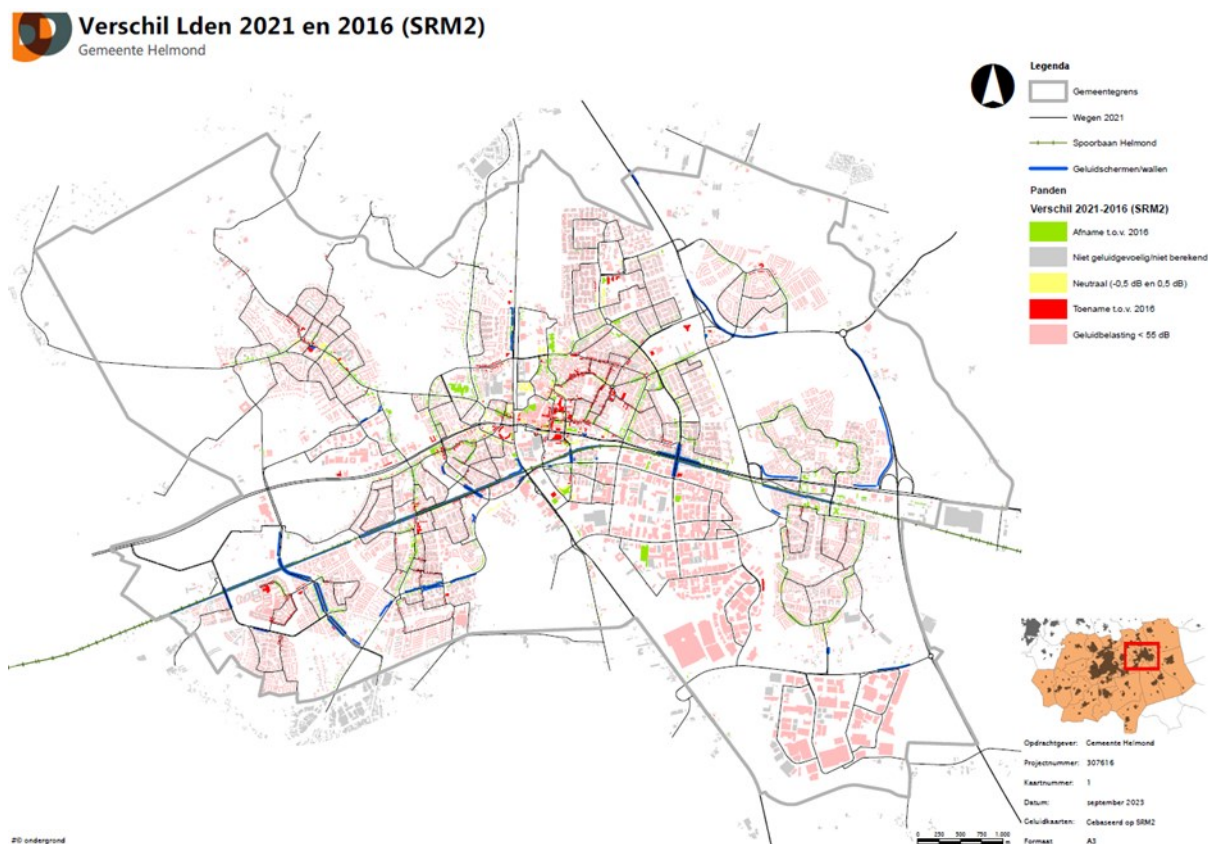
In de 3^e tranche waren in totaal 12.409 woningen met geluidbelastingen tussen de 55 en 75 dB voor L_{den} en 5.795 woningen in de klasse 55-60 dB voor L_{night} op basis van de SRM2 rekenmethode.

In de 4^e tranche waren in totaal 12.322 woningen met geluidbelastingen tussen de 55 en 75 dB voor L_{den} en 6.562 woningen in de klasse 55-60 dB voor L_{night} op basis van de SRM2 rekenmethode.

- Voor de L_{den} betekent dit een afname van 1 % het aantal woningen met 87 woningen, met name in de hogere klassen van 65-75 dB.
- Voor de L_{night} betekent dit een toename van 13 % het aantal woningen met 767 woningen, met name in de hogere klassen van 65-75 dB.

En de gemeente Helmond is, (rekentechnisch gezien) sinds het vorige actieplan in gegroeid van 41.947 naar 42.857 woningen, een toename van 910 woningen of te wel 2,2 %. Deze woningen zijn ook langs wegen met een hogere geluidbelasting gelegen dan 55 dB en dienen een betere geluidwering te bezitten.

Figuur 15: Gemeente Helmond wegverkeerslawaaï (totaal) verschil etmaalperiode (Lden) 2021 en 2016 SMR2



Er kunnen wel verschillen zijn in de berekende geluidbelastingen. Dit heeft o.a. te maken met gewijzigde uitgangspunten tussen de 3^e en de 4^e tranche, waaronder de locatie van de toetspunten. Voor meer informatie zie bijlage in deel A.

Door Helmond lopen 2 belangrijke verkeersaders van west naar oost (Eindhoven-Deurne) en van noord naar zuid (Kanaaldijk) die in de gemeente Helmond hoge geluidbelastingen veroorzaken. Verder is er in Helmond nog een aantal smalle straten waar de geluidbelasting op woningen hoog is.

De meeste geluidbelaste woningen zijn gelegen langs de stedelijke wegen gesitueerd. De meeste woningen vallen in de geluidbelastingsklassen L_{den} 55-64 dB en L_{night} 50-59 dB.

Bij vervanging van het asfalt wordt standaard SMA 0/5 overwogen en zo mogelijk toegepast. Afhankelijk van de situatie en de haalbaarheid wordt ook SMA-NL8G+ dan wel ZSA-SD overwogen.

Daarnaast heeft de gemeente plannen om veel wegen in de wijken 30km/uur in te gaan stellen volgens de [Mobiliteitsvisie 2040](#).

3.1.1.2 Wegverkeer en geluidsaneringsopgave

Binnen de gemeente Helmond zijn diverse (geluid) saneringswoningen bekend. De woningen die op de zogenaamde A-lijst staan opgenomen hebben allemaal éénmaal de mogelijk gehad om deel te nemen aan een saneringsproject. Op de saneringslijst staan eveneens woningen op de B- en eindmeldingslijst opgenomen. Via het Uitvoeringsprogramma Geluidsanering is gewerkt aan het oplossen van de geïntervieweerde knelpuntsituaties waarbij de gemeente gebruik heeft gemaakt van een rijkssubsidie.

[Actieplan geluid Deel B: Helmond d.d. 30 april 2024]

Met behulp van deze subsidie zijn gevelmaatregelen getroffen zoals het aanbrengen van geluidsisolerende beglazing of geluiddempende ventilatie. Het gaat om een omvangrijk en daardoor langlopend proces (in totaal ca. 2.500 woningen bij de start van de sanering).

In 2017-2020 zijn de laatste woningen op de A-lijst, B-lijst en de Eindmeldingenwoningen gesaneerd. In 2019 zijn de laatste bron- en overdrachtsmaatregelen bij woningen op de Raillijst aangebracht. Concreet gaat het om de realisering van een geluidscherm en raildempers ter hoogte van de Engelseweg en het plaatsen van een geluidscherm ter hoogte van de Churchill-laan/Molenstraat. In 2020 is de geluidsanering in Helmond afgerond.

3.1.2 Evaluatie railverkeerslawaai

In het document van het RIVM naar de effecten implementatie CNOSSOS op geluidkartering en actieplannen is gekeken naar het railverkeer/ spoorverkeer. De verschillen bij hoofdspoorwegen tussen CNOSSOS met de SRM2 zijn zeer afhankelijk van de locatie. Voor het hoofdspoor is ProRail de bronbeheerder, in hun Actieplan geluid dan wel in eigen programma's zal hier naar verwachting verder aandacht aan besteed worden. De hoofdspoorwegen in onze regio hebben al een GPP-systematiek.

- De berekende waarden op basis CNOSSOS worden opgenomen en zal op hoofdlijnen worden bekeken. Op sommige locaties zal het verschil negatief, positief of rond nul bedragen. Er zijn derhalve niet opnieuw berekenen op basis van de SMR2 of de OR/ Areg uitgevoerd.
- De dosis-effect relatie voor railverkeer ten gevolge van de hoofdspoor wegen zijn aanzienlijk gewijzigd, waardoor een vergelijk niet mogelijk is.

3.1.2.1 Situatie Helmond:

Binnen de gemeente Helmond loopt de spoorlijn van Eindhoven naar Venlo. Het railverkeer zorgt voor hoge geluidbelastingen op woningen aan het spoor. Om de geluidbelasting op deze woningen (de meeste staan op de Raillijst) te verminderen is subsidie aangevraagd. In november 2006 is subsidie toegekend voor de voorbereidende werkzaamheden voor het realiseren van geluidschermen. Resultaat van de voorbereidende werkzaamheden is dat destijds een saneringsprogramma is ingediend en gehonoreerd.

Maatregelen: In 2011 zijn de raildempers geplaatst en tussen 2012-2019 zijn de geluidschermen en grondwallen gerealiseerd.

4^e tranche: 2021: Voor de L_{den} waarde zijn in de 4^e tranche totaal 561 woningen in de klasse 55-70 dB met CNOSSOS bepaald. Voor de L_{night} zijn dit 444 woningen in de klasse 50-70 dB.

3^e tranche 2016: In de vorige 3^e tranche waren voor L_{den} dit 1.565 woningen en voor L_{night} 1.199 woningen in deze klassen.

Er zijn tevens verschuivingen in het aantal woningen in de verschillende klassen te zien.

Hoewel vergelijking niet goed mogelijk is door verschil in rekenmethode kan grofweg kan gesteld worden dat er behoorlijk minder woningen zijn voor zowel L_{den} en voor de L_{night} .

Het verschil is groot, naast de rekenmethode ook door de diverse getroffen maatregelen van de afgelopen jaren.

3.1.3 Evaluatie industrielawaai

Binnen de gemeente Helmond zijn 741 woningen die, wettelijk vergund, ten gevolge van industrie of bedrijven een geluidbelasting op de gevel van meer dan 55 dB(A) hebben. Dat is hetzelfde gebleven.

3.1.4 Evaluatie vlieglawaaï

Geluid van vliegverkeer Eindhoven Airport en Vliegbasis de Peel is niet betrokken in dit onderzoek, omdat er geen geluidcontouren van deze luchthavens over de gemeente Helmond liggen. Dat wil niet zeggen dat er geen mogelijke overlast wordt ervaren. De gemeente Helmond is om die redenen aangesloten bij [Samenopdehoogte](#) en [COVM de Peel](#). Zie paragraaf [1.3.2.2 Vlieglawaai](#).

4 Actieplan geluid gemeente Helmond

In dit hoofdstuk wordt overzicht van belangrijke infrastructurele werken gegeven die in de komende 5 jaar zijn voorgenomen en andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de geluidhindersituatie. Vervolgens wordt ingegaan op het beleidsvoornemens om de geluidbelasting beperkt kan worden. Tot slot is een overzicht toegevoegd met een aanpak hotspots, waarmee inzichtelijk wordt welke hotspots mogelijk worden aangepakt en aansluitend worden generieke maatregelen beschreven.

4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen - Schaalsprong

Kenmerkend voor de gemeente Helmond is een verleden van metaal- en textielindustrie. De straatnamen die op -wal eindigen duiden op de voormalige omwalling van de vestingstad, waar het veertiende-eeuwse kasteel onderdeel van was.

De gemeente Helmond heeft vier kernen: De stad Helmond, onderverdeeld in een aantal wijken en de voormalige dorpen Stiphout, Mierlo-Hout en Brouwhuis. De laatste drie hebben het dorpse karakter weten te behouden. Helmond is de afgelopen 30 jaren flink gegroeid met name op het gebied van woningbouw met de wijken Brouwhuis, Dierdonk en Brandevoort. Helmond telt momenteel circa 96.000 inwoners en een kleine 9.300 bedrijven, waarvan een groot aantal op de bedrijventerreinen Hoogeind en B.Z.O.B.

Om haar rol als slimme regio te kunnen blijven spelen, moet de Brainport-regio ervoor zorgen dat de bedrijven voldoende kenniswerkers kunnen aantrekken. Die kenniswerkers moeten samen met hun gezinnen ook in de regio kunnen wonen, boodschappen kunnen doen, leren, sporten, recreëren etc. Daarmee ontstaat een enorme verstedelijkingsopgave. Met het Rijk en de Provincie zijn inmiddels afspraken gemaakt over hoe de opgave tot 2040 eruit ziet en hoe deze over de regio verdeeld wordt. Helmond als tweede stad in de Brainport-regio krijgt een flink deel van de verstedelijkingsopgave toebedeeld: de schaalsprong.

De schaalsprong is niet alleen een stedelijke bouwopgave. Ook moet er een aantal maatschappelijke doelen worden verwezenlijkt, zoals meer kansengelijkheid en verbetering van de gezondheid van de inwoners. Ook de verdere verduurzaming van buurten en wijken komt aan de orde. Zo wordt de sociale basis onder de stad versterkt. Na afronding van de schaalsprong is het aantal inwoners van Helmond gegroeid naar 115.000 en zijn circa 15.000 woningen aan de bestaande voorraad toegevoegd.

Volgens de [woonvisie](#) zijn 2.000 woningen voorzien in de uitbreidingslocatie Brainport Smart District, 10.000 woningen in/rond het centrum door stedelijke verdichting en met het Stationskwartier en Houtsdonk. Voor bestaande wijken is dit 3.000 woningen, met een mogelijk voor een aanvullende uitbreiding met 1.000 woningen.

Ook wordt in de stad extra werkgelegenheid gecreëerd. Hierbij wordt uitgegaan van minimaal 15.000 extra arbeidsplaatsen. De extra inwoners en arbeidsplaatsen leiden tot meer dan 100.000 extra vervoersbewegingen per dag. Het beleid in Helmond zet in op de zogenaamde schaalsprong.

De invulling van de schaalsprong betekent volgens De schaalsprong gaat invloed hebben op de woningen, verkeersbewegingen en daarmee de geluidhindersituatie.

4.2 Beleidsvoornemens om geluidbelasting te beperken

4.2.1 Koersnota Geluid Gemeente Helmond

Met de [Koersnota Geluid](#) heeft de gemeente Helmond ambities voor geluid vastgelegd.

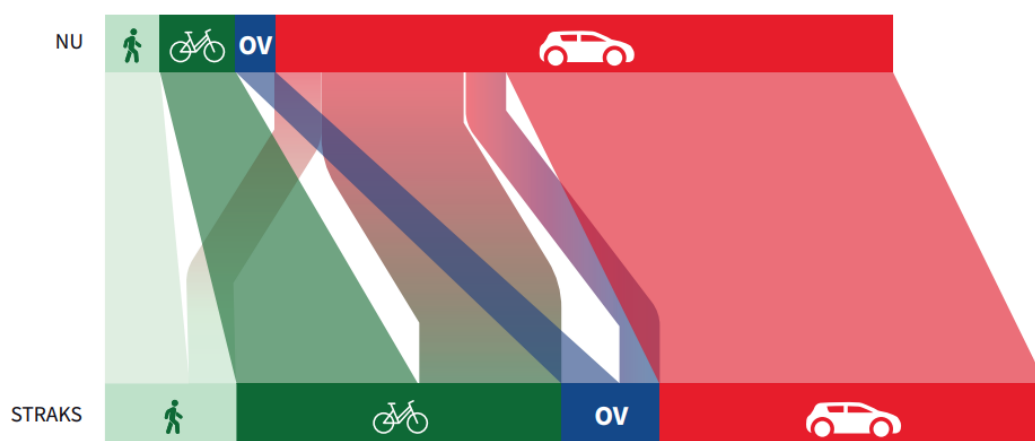
Volgens de Koersnota Geluid wil de Helmond in geval van wegverkeer stapsgewijs toewerken naar de advieswaarde van 53 dB van de World Health Organisation (WHO) als 'de stip op de horizon' voor 2040. Om dit doel te bereiken wordt uitvoering gegeven langs een viertal beleidslijnen: meer prioriteit voor gezondheid, focus op wegverkeerslawaaai, aanpak andere geluidbronnen en geluidbeleving, luchtkwaliteit en integrale leefomgevingskwaliteit. Volgens de Koersnota kiest Helmond bij het beheer en onderhoud aan hoofdwegen standaard voor geluidreducerend asfalt (tenminste SMA-NL 0/5, met uitzondering van kruisingsvlakken, opstelstroken bij kruispunten en rotondes). Er wordt bewust omgegaan met de toepassing van klinkerbestrating en maken daarover afspraken om de geluidbelasting te beperken.

4.2.2 Mobiliteitsvisie Helmond 2040

4.2.2.1 Algemeen

De mobiliteitsvisie gaat over hoe we ons in de toekomst verplaatsen en zorgen voor het bereikbaar maar tegelijkertijd ook leefbaar houden van Helmond. Er zijn maatschappelijke ontwikkelingen die nu een visie op mobiliteit nodig maken. In de vorm van een Mobiliteitsvisie Helmond 2040 heeft de gemeente Helmond ambities voor de mobiliteit in de gemeente vastgelegd. Deze zijn te raadplegen op: <https://www.helmond.nl/1/stad/alle-onderwerpen/mobiliteitsvisie>.

Het gaat dan om de verplaatsingen te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, met deelmobiliteit, met de auto en met goederen. Volgens de Mobiliteitsvisie moeten stapsgewijs de oude patronen en gebruiken in ons verplaatsingsgedrag ingewisseld worden voor nieuwe: de mobiliteitstransitie. Dus een verandering in de modalsplit: minder autoverkeer en meer fiets, voetganger en OV. Deze mobiliteitstransitie vereist een grote inspanning.



Figuur 16: verplaatsingsgedrag vóór en na de mobiliteitstransitie

In de Mobiliteitsvisie is een belangrijke plaats opgenomen voor het vergroten van de kwaliteit van leven. Het verkleinen van de hinder door autoverkeer hoort daar bij. De mobiliteitsvisie is richtinggevend in de keuzes die in toekomstige ruimtelijke en sociale projecten op het gebied van

mobiliteit worden gemaakt. In de visie zijn de vervoerswijzen nader uitgewerkt en bevat maatregelen voor de korte termijn (5 jaar), middellange termijn (tot 2030) en lange termijn (10 jaar of meer)

De positie van de auto in het Helmondse verkeer moet minder prominent worden, om zo letterlijk meer ruimte te creëren voor verbetering van de leefkwaliteit. In de visie worden per verplaatsingen in diverse figuren inzichtelijk gemaakt. Maatregelen van directe invloed op geluid zijn GOW30, werken aan een autoluw centrum en het vraagstuk Kasteel Traverse worden hierna kort belicht.

Daar waar mogelijk zijn de maatregelen meegenomen in paragraaf 4.3 [Knelpunten en aanpak hotspots](#) in tabel 9 'Aanpak hotspots 2024-2027 Helmond'.

4.2.2.2 GOW 30

Op basis van de mobiliteitsvisie 2040 wordt voor de genoemde wegen geleidelijk en rekening houdend met de doorstroming van het verkeer 30km/uur ingesteld.



Figuur 17: Kaart uit de Mobiliteitsvisie 2040 – met wijkontsluitingswegen die in aanmerking komen voor GOW30.

4.2.2.3 Werken aan een autoluw centrum

Aan de westzijde van het centrum wordt de Kanaaldijk NW heringericht. Uitgangspunt is dat doorgaand autoverkeer via deze route niet langer wordt gefaciliteerd en dat de openbare ruimte ten goede komt aan verblijven en actieve mobiliteit. De consequenties van deze ingreep worden deze periode onderzocht. Centrum Koninginnewal Midden in het centrum wordt de route via de Zuid en Noord-Koninginnewal en het Ameidewal grotendeels ontmanteld. De openbare ruimte wordt heringericht tot verblijfsruimte.

4.2.2.4 De Kasteel-Traverse

De Kasteel-Traverse zorgt voor de afwikkeling van het grootste deel van het oostwest verkeer door de stad, met een intensiteit tussen 25.000 en meer dan 40.000 motorvoertuigen per dag. Het extra verkeer als gevolg van de schaa sprong maakt de problematiek rond de Kasteel-Traverse waarschijnlijk alleen maar groter: de bouwopgave levert tenminste 100.000 nieuwe verplaatsingen per dag extra op. Rondom de Kasteel-Traverse en langs de aanverwante verkeersstructuur liggen de meeste knelpunten. Beperken van verkeer op de Kasteel-Traverse levert elders weer meer verkeersbewegingen en daarmee hinder op. De Kasteel-Traverse is daarmee een van de meest complexe vraagstukken als het gaat om geluid.

Het voornemen is om de Kasteel-Traverse uiteindelijk af te schalen of zelfs te ontmantelen. Komende Actieplanperiode wordt gezocht naar mogelijkheden rekening houdend met de bijwerkingen. Verkeerskundige ingrepen kunnen namelijk leiden tot het verleggen van problemen en nieuwe knelpunten. Om het autoverkeer zoveel mogelijk om de stad heen te leiden wordt gewerkt aan de zogenaamde Robuuste Rand aan de oost- en zuidzijde en alternatieve routing in afstemming met de Bundelroutes. Onderzoeken lopen nu in het kader van MIRT studie Zuidelijke Ontsluiting Helmond.

4.2.3 Omgevingsvisie

In Nederland wordt gewerkt aan nieuwe ruimtelijke opgaven en de vertaling naar de Omgevingsvisie. Het Rijk, de Provincies en gemeenten hebben hiervoor ook Omgevingsvisies opgesteld. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) kent vier prioriteiten en 21 'Nationale Belangen' waarmee het Rijk de kwaliteit van de fysieke leefomgeving wil behouden en versterken.

4.2.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Meer hierover is in hoofdstuk 4 van deel A te lezen of op de website van de provincie.

4.2.3.2 Omgevingsvisie Helmond

In februari 2024 heeft de raad de Omgevingsvisie Helmond 2040 vastgesteld. De omgevingsvisie is een beleidsinstrument voor de gemeente, voortkomend uit de omgevingswet. In de Omgevingsvisie staat hoe we de komende 20 jaar in Helmond om willen gaan met verkeer, wonen en werken, natuur, energie, milieu, klimaat, water en cultuurhistorie. Ook de fysieke aspecten van gezondheid zijn opgenomen in de Omgevingsvisie.

De gehele omgevingsvisie van Helmond is te downloaden via de website van de gemeente <https://www.helmond.nl/omgevingsvisie>.

Helmond is in 2040

- een inclusieve stad
- een vitale en levendige stad
- natuurlijk en stad aan het water
- duurzaam bereikbaar
- klimaatneutraal en in 2050 klimaatbestendig
- een gezonde en veilige stad.

Hierin is hoofdstuk 6 in gebiedsgerichte uitwerking opgenomen voor o.a. het centrum, de werkgebieden, woonwijken en het buitengebied.

4.3 Knelpunten en aanpak hotspots

In deze paragraaf is aangegeven waar we nu staan en welke knelpunten er binnen de gemeente aanwezig zijn. Deze knelpunten zijn bepaald op grond van de geluidbelastingskaarten en door de gemeente Helmond zijn enkele “hotspots” aangewezen. Voor een aantal knelpunten en “hotspots” is opgenomen wat de gemeente voor maatregelen in de planning heeft om het knelpunt/hotspots aan te pakken.

Uitgangspunten:

In het actieplan deel A is onder 3.3 opgenomen hoe de hotspots voor de aanpak van wegverkeer tot stand zijn gekomen.

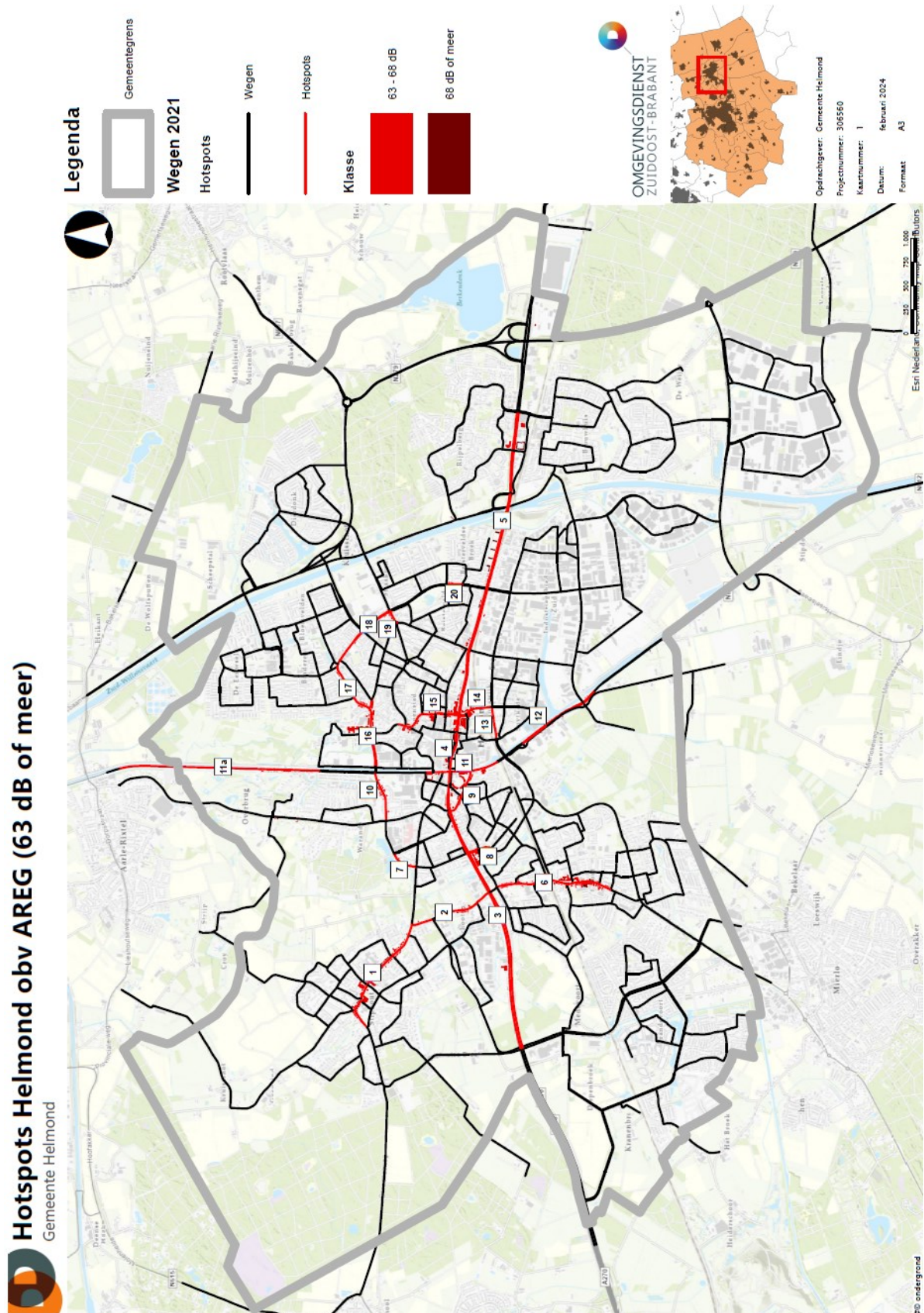
Er zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd met de Omgevingsregeling (Or⁴) die vanaf de inwerkingtreding van de omgevingswet geldig is. In de Omgevingswet is de Standaard rekenmethode SRM2 vervangen door de Omgevingsregeling (Or). Ook zijn tussen de Or en de SRM2 diverse verschillen, wel beperkter dan CNOSSOS. Omdat de resultaten met de CNOSSOS niet vergeleken kunnen worden met de vorige tranche en ook niet met de Or is gekozen om aan te sluiten bij de Nederlandse wet- en regelgeving. Met de omgevingsregeling zullen ook de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen bekeken worden.

De gemeente heeft voor wegverkeerslawaaï alle hotspots vanaf 63 dB in beeld laten brengen. Om beleidsneutraal over te gaan is zo mogelijk uitgegaan van de plandrempel van de vorige tranche, zie hiervoor tabel 6 opgenomen in paragraaf 4.8.2 van deel A.

De maatregelen die opgenomen zijn voor de hotspots zijn gekoppeld aan de [Mobiliteitsvisie Helmond 2040](#). De gemeente zal afhankelijk van andere ontwikkelingen en de beschikbaarheid van budgetten binnen de gemeente en regio keuzes maken met [programma Geluid en Lucht](#) aangezien daarin uiteindelijk concrete maatregelen komen om knelpunten op te lossen.

⁴ Let op: De Or is eerder ook aangeduid als de rekenmethode Areg, hiermee wordt dezelfde rekenmethode aangeven.

Figuur 18. Gemeente Helmond hotspots 2021 wegverkeerslawaaï obv Or/Areg



Tabel 8: Aanpak hotspots 2024-2027 Helmond

Hotspots Helmond				
Nummer	Locatie	klasse (L _{den})	Mogelijke maatregelen/ opmerkingen	Effect
1	Gerwenseweg/ Dorpsstraat	63 – 68 dB/ 68 dB of meer	30 km (GOW30 Mobiliteitsvisie)	Snelheidsverlaging circa 2 à 3 dB
2	Hortsedijk	63 – 68 dB	Geen maatregelen voorzien. 30 km of stille klinkers overwegen in programma Geluid en Lucht.	-Verlaging geluidbelasting circa 2 à 3 dB -Stille klinkers circa 1 dB
3	N270/Europalaan	63 – 68 dB	Geen maatregelen voorzien. SMA 0/5 of SMA NL8G+, ZSA-SD / schermen / snelheid overwegen in programma Geluid en Lucht.	-SMA 0/5 geluidreductie circa 1 dB -SMA-NL8G+ geluidreductie circa 2,5 dB -ZSA-SD geluidreductie 4 dB - Snelheidsverlaging circa 1 à 2 dB
4	Kasteel-Traverse	63 – 68 dB/ 68 dB of meer	Rehabilitatie in 2025. De mogelijkheden om SMA 0/5 of SMA NL8G+ toe te passen worden onderzocht op haalbaarheid ihkv de uitvoering project	- SMA 0/5 geluidreductie circa 1 dB - SMA-NL8G+ geluidreductie circa 2,5 dB
5	Deurneseweg	63 – 68 dB/ 68 dB of meer	Voornemen in 2026 levensduurverlengend onderhoud. Vervangen van tussen- en deklaag. SMA 0/5 of SMA NL8G+, schermen / snelheid overwegen met programma Geluid en Lucht.	-SMA 0/5 geluidreductie circa 1 dB -SMA-NL8G+ geluidreductie circa 2,5 dB -ZSA-SD geluidreductie 4 dB - Snelheidsverlaging circa 1 à 2 dB
6	Mierloseweg/ Hoofdstraat	63 – 68 dB/ 68 dB of meer	30 km (GOW30 Mobiliteitsvisie)	Snelheidsverlaging circa 3 dB
7	Jan van Brabantlaan	63 – 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op herinrichting Kanaaldijk N.W. (Mobiliteitsvisie)	N.t.b.

Hotspots Helmond				
Nummer	Locatie	klasse (L_{den})	Mogelijke maatregelen/ opmerkingen	Effect
8	Cortenbachstraat	63 - 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op plan Houtsdonktracé.	N.t.b.
9	Eikendreef	63 - 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op plan Houtsdonktracé.	N.t.b.
10	Julianalaan	63 - 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op herinrichting Kanaaldijk N.W. (Mobiliteitsvisie).	N.t.b.
11	Kanaaldijk NW (nabij Kasteel- Traverse)	63 - 68 dB	Herinrichting Kanaaldijk NW. Onderzoek loopt nog.	N.t.b.
11a	Kanaaldijk NW (Zoete kers - gemeente grens)	63 - 68 dB	Geen maatregelen voorzien	N.t.b.
12	Kanaaldijk ZW	63 - 68 dB	Houtsdonk tracé gaat voor ontlasting zorgen. Onderzoek loopt.	N.t.b.
13	Engelseweg	63 - 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op plan Houtsdonktracé.	N.t.b.
14	Stationsstraat	63 - 68 dB	Herinrichting. Plan moet nog nader worden uitgewerkt.	N.t.b.
15	Zuidende	63 - 68 dB	Herinrichting, ontmoediging interwijkverkeer noord en oostzijde.	N.t.b.
16	Oostende	63 - 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op herinrichting Kanaaldijk N.W. (Mobiliteitsvisie).	N.t.b.
17	Uiverlaan	63 - 68 dB	Onbekend. Maatregelen volgen op herinrichting Kanaaldijk N.W. (Mobiliteitsvisie).	N.t.b.

Hotspots Helmond				
Nummer	Locatie	klasse (L_{den})	Mogelijke maatregelen/ opmerkingen	Effect
18	Wethouder Ebbenlaan	63 - 68 dB	Geen maatregelen voorzien. SMA 0/5 of SMA NL8G+, ZSA schermen / snelheid overwogen in programma Geluid en Lucht.	- SMA 0/5 geluidreductie circa 1 dB -SMA-NL8G+ geluidreductie circa 2,5 dB -ZSA-SD geluidreductie 4 dB - Snelheidsverlaging circa 2 à 3 dB
19	Bakelsedijk (Burg. Van Houtstraat - Wethouder Ebbenlaan)	63 - 68 dB	30 km (GOW30 Mobiliteitsvisie)	-Snelheidsverlaging circa 3 dB
20	Wethouder van Wellaan	63 - 68 dB	Geen maatregelen voorzien. SMA 0/5 of SMA NL8G+, ZSA schermen / snelheid overwogen in programma Geluid en Lucht.	- SMA 0/5 geluidreductie circa 1 dB -SMA-NL8G+ geluidreductie circa 2,5 dB -ZSA-SD geluidreductie 4 dB - Snelheidsverlaging circa 2 à 3 dB

4.4 Generieke maatregelen

In deze paragraaf worden belangrijke infrastructurele werken en ruimtelijke ordeningsplannen opgesomd, die een impact hebben op de afwikkeling van het verkeer (langzaam en snel) en daarmee ook op de door het verkeer veroorzaakte geluidbelastingen. Dit zijn zowel gemeentelijk, in de regio, provinciaal en landelijk. Het zijn maatregelen met een generieke werking en een indirect effect hebben in het beperken van de geluidsbelasting. Deze oplossingen komen niet terug in *Tabel 8: Aanpak hotspots 2024-2027 Helmond*.

4.4.1 Fietsverbindingen

De gemeente Helmond zoekt naar een goede, snelle en veilige verbinding voor fietsverkeer. De gemeente vindt goede fietsverbindingen belangrijk. Dit stimuleert fietsgebruik, wat gezond en duurzaam is.

4.4.1.1 Fietsverbinding Helmond – Eindhoven

Tussen Eindhoven en Helmond zijn vele dagelijkse verplaatsingen. Die vinden vooral plaats per auto, gebruik makend van de A270. Ook vanuit Nuenen is er veel dagelijks autoverkeer van en naar Eindhoven en Helmond. De afstand is met 10 tot 15 kilometer echter zodanig dat de fiets en de e-bike een uitstekend alternatief vervoersmiddel is.

De bestaande fietsroute tussen Helmond en Nuenen wordt opgewaardeerd tot snelle fietsroute. Ontbrekende delen worden gerealiseerd.

4.4.1.2 Fietsverbinding Helmond – Someren

Om het gebruik van de fiets in het daily urban system te bevorderen moet het fietsnetwerk compleet zijn en van goede kwaliteit. Dat is op nog niet alle relaties in de regio het geval. Zo wordt een fietsvoorziening gerealiseerd op Lungendonk/Eindje.

4.4.1.3 fietsverbinding Helmond - Asten

Een goede fietsverbinding tussen Asten en Helmond kan, ook gelet op de afstand, concurreren met de auto. Voor mensen die dagelijks met de auto pendelen op deze relatie wordt het aantrekkelijker daarvoor de fiets te gebruiken indien de fietsverbinding op orde is. De druk op de autoverbindingen neemt daardoor af.

De ontbrekende schakels in de fietsroute tussen Asten en Helmond worden aangevuld.

4.4.1.4 Snel fietsroute Helmond – Deurne

Een uitmuntende fietsverbinding tussen Eindhoven, Helmond en Deurne kan, ook gelet op de afstand, concurreren met de auto. Veel mensen pendelen dagelijks met de auto over de N270 tussen Deurne en Helmond en A270 tussen Helmond en Eindhoven. Door het aanbieden van goede en veilige fietsvoorzieningen kan de druk op de A270/N270 verminderen. Vooral in de ochtend- en avondspits loopt deze weg tegen de grenzen van de capaciteit aan. Dit leidt tot dagelijkse files en vertragingen.

Het doortrekken van het fietspad ten noorden van de spoorlijn tussen de Kanaaldijk ZW en Verlengde Stationsstraat in Helmond. Het aanleggen van de ontbrekende schakel in het fietspad ter hoogte van de Deurneseweg/Deltaweg in Helmond.

Inmiddels zijn afgerond:

- deel Binnenparallelweg
- deel Smalstraat

Het tracé is inmiddels aangemerkt als Snelfietsroute (SFR).

4.4.1.5 Fietsroute Helmond – Beek en Donk

Om het gebruik van de fiets in het daily urban system te bevorderen moet het fietsnetwerk compleet zijn en van goede kwaliteit. Dat is op nog niet alle relaties in de regio het geval.

Tussen Beek en Donk en Helmond wordt de bestaande fietsroute geoptimaliseerd.

4.4.1.6 Snelfietsroute Helmond – Gemert

De afstand tussen Gemert en Helmond (oa centrum, station en de regionale zuidelijke bedrijventerreinen Helmond) is met 10 tot 15 km zeer geschikt voor het gebruik door fietsers en e-bikers. Daarom wordt een kwalitatief hoogwaardige en directe verbinding tussen Gemert en de noordzijde van Helmond (Dierdonk) gerealiseerd. Via Dierdonk wordt de route aangesloten op de stedelijke fietsroutes in Helmond.

4.4.1.7 Fietsroute Helmond – Geldrop – Eindhoven

Tussen Eindhoven en Helmond zijn vele dagelijkse verplaatsingen. Die vinden vooral plaats per auto, gebruik makend van de A270. Ook vanuit Geldrop-Mierlo is er veel dagelijks autoverkeer van en naar Eindhoven en Helmond. De afstand is met 10 tot 15 kilometer echter zodanig dat de fiets en de e-bike een uitstekend alternatief vervoersmiddel is.

Om het fietsen tussen Eindhoven en Helmond zo aantrekkelijk mogelijk te maken wordt de bestaande fietsroute tussen Eindhoven en Helmond via Geldrop-Mierlo opgewaardeerd en waar nodig gecompleteerd. Dit projectonderdeel betreft het wegvak in Helmond.

4.4.1.8 Fietsdeelsysteem

Op de Automotive-campus Helmond en de zuidelijke bedrijventerreinen in Helmond ontbreekt goed voor- en natransport (last mile) rondom het openbaar vervoer. Door de invoering van fietsdeelsystemen wil de gemeente Helmond hierin verbetering aanbrengen en het gecombineerd gebruik fiets & OV bevorderen.

Daarnaast zijn er ontwikkelingen rondom innovatieve vervoersconcepten. Een voorbeeld hiervan zijn verschillende auto- en fietsdeelsystemen. Het is aan de vervoersmarkt om dit soort concept door te ontwikkelen en die is hier al volop mee bezig. Vanuit deze regio worden deze initiatieven omarmd en gestimuleerd. De gemeente Helmond werkt hierin samen met de B5 steden in Brabant.

4.4.2 Project Bundelroutes

De Bereikbaarheidsagenda ZO-Brabant gaat uit van het naar buiten brengen van doorgaand autoverkeer naar de robuuste randen: N279-A67-A2-A58-A50. In het Middengebied/Rijk van Dommel en Aa blijven diffuse stromen rijden over wegen die hiervoor niet geschikt zijn en daarbij voor leefbaarheidsproblemen zorgen in kernen en het buitengebied. De bundelroutes zou deze diffuse stromen moeten opvangen en de overlast verminderen. Het resultaat is een breed pakket aan maatregelen om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren.

- De N270/Europaweg in Helmond wordt geoptimaliseerd voor wat betreft doorstroming en capaciteit. Een goede leefbaarheid voor de bewoners van de stad is hierbij van groot belang. Er worden maatregelen genomen om de leefbaarheid langs de Kasteel-Traversal in het centrumdeel van Helmond te verbeteren. Aandachtspunten zijn geluid, lucht en oversteekbaarheid.

4.4.3 Inprikkers N612 en N270

4.4.3.1 N612 – Kanaaldijk ZW

De N612 en Kanaaldijk ZW vormen een belangrijke verbinding tussen de A67 en Helmond en tussen Someren en Helmond. De route draagt bij aan de ontsluiting van de economische kerngebieden Helmond-centrum, Automotive Campus en de zuidelijke bedrijventerreinen van Helmond. Uit een wegscan van de provincie NB uit 2015 blijkt dat er zich op het wegvak meerdere problemen op het gebied van doorstroming en veiligheid voordoen.

Capaciteit van het wegvak Kanaaldijk ZW Helmond wordt uitgebreid.

4.4.3.2 Inprikker N270 Oost

De N270 heeft een belangrijke stroomfunctie voor het oostelijk deel van de regio. Voor Deurne is het een van de twee verbindingen met de westzijde van de regio. Het westelijk deel van N270 vormt de inprikker naar de N279. Voor het goed functioneren van de gemeenten is het belangrijk dat een goede doorstroming op de N270 gewaarborgd is. Momenteel doet zich bijna dagelijks congestie voor. Mede daarom is een reconstructie nodig op het wegvak Deurne-Limburgse grens. Daardoor verbeteren de doorstroming en leefbaarheid (geluid) langs de route.

4.4.4 Openbaar vervoer (OV)

4.4.4.1 Snelle busverbinding (OV)

De gemeente Eindhoven, gemeente Veldhoven en provincie Noord-Brabant onderzoeken een nieuwe snelle busverbinding - hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) - van Eindhoven Centrum naar De Run. De precieze route van deze busverbinding is nog niet bepaald. Het onderzoek gaat hier duidelijkheid over geven. Grofweg gaat de buslijn vanuit het station en het centrum van Eindhoven via de Karel de Grotelaan en Kempenbaan naar het terrein van ASML, met een aftakking naar de High Tech Campus.

4.4.4.2 OV doorstroomas Geldrop-Helmond

Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer leidt tot een hogere kwaliteit, grotere betrouwbaarheid en minder reistijd. Dit alles draagt bij aan toename van het gebruik. Voor de route Geldrop-Helmond worden enkele verbetering gerealiseerd. Het betreft het realiseren van bus beïnvloeding op de geregelde kruispunten op de Engelseweg en de Heeklaan, beide in Helmond.

4.4.4.3 Bushaltes BZOB en Automotive Campus Helmond

Om het gebruik van het openbaar vervoer in het daily urban system te bevorderen wordt de kwaliteit van enkele bestaande buslijnen zoveel mogelijk verbeterd. Zo worden op het bedrijventerrein BZOB en de Automotive Campus twee bushaltes Helmond opgewaardeerd tot multimodaal knooppunt, onder andere door toevoeging van een deelfietssysteem. Goede overstapmogelijkheden dragen bij aan een co-modaal vervoerssysteem.

4.4.4.4 OV knooppunten stations Helmond

Helmond heeft vier stations, die van cruciaal belang zijn voor de openbaar vervoer bereikbaarheid van de stad en de omliggende gemeenten. Goede overstapmogelijkheden dragen bij aan een co-modaal vervoerssysteem. Om de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stations verder te verbeteren worden ze uitgebreid met extra voorzieningen voor de fiets, deelmobiliteitssystemen (fiets en/of nieuwe mobiliteitsvormen) en P+R-voorzieningen. Tevens worden de locaties zelf aantrekkelijker gemaakt door bijvoorbeeld het realiseren, comfortabele wacht-mogelijkheden, extra verlichting, flexibele werkplekken, ophaalpunten van goederen en horeca. Daarmee krijgen de NS-stations steeds meer de functie van mobiliteitshub voor Helmond en de regio.

4.4.5 Werkgevers binnen de Brainport regio.

Ook de werkgevers hebben een werkgeversaanpak: Brainport Bereikbaar. Op hun website staan tal van initiatieven opgenomen om de regio en ook Helmond bereikbaar te houden. Op deze locatie kan meer informatie gevonden worden <https://www.brainportbereikbaar.nl/>.

4.4.6 Regionale aanpak en samenwerking

4.4.6.1 Smartwayz.nl

SmartwayZ.NL is het innovatieve mobiliteitsprogramma in Zuid-Nederland. Binnen het programma realiseren ze de belangrijke schakels in de verstedelijking en het mobiliteitssysteem van de toekomst. De aanpak varieert van het ontwikkelen van slimme oplossingen en het stimuleren van duurzaam reisgedrag tot het verbreden van snelwegen en het verbeteren van vervoersknooppunten. Meer dan 200 partners werken binnen het programma samen, waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de provincies Noord-Brabant en Limburg, diverse gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen. Samen werken aan een slim, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland. Op de website <https://www.smartwayz.nl/nl/> staan tal van initiatieven opgenomen, waarvan een aantal invloed hebben op geluidhinder in de gemeente Helmond:

4.4.6.2 N279 Veghel - Asten

De N279 verbindt woon- en werklocaties tussen Veghel en Asten en is een belangrijke verkeersader in het oosten van Brabant. Om de krachtige positie van deze regio te behouden, is het belangrijk om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de N279 tussen Veghel en Asten te verbeteren.

De provincie, de gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat werken samen aan een nieuw plan voor een robuuste oplossing daarvoor. Dat nieuwe plan is nodig, nadat de Raad van State het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Veghel – Asten in december 2021 vernietigde. Maar ook gezien de snelle groei van verkeer in deze regio, dat vraagt om een duidelijke koers voor deze weg.

Tempo, zorgvuldigheid en betrokkenheid zijn belangrijk bij dit project, maar het moet ook haalbaar, duurzaam en toekomstbestendig zijn. In 2022 is een start gemaakt met het inventariseren van de belangen en opgaven in het gebied. Het resultaat is eind 2022 vastgelegd in een plan van aanpak en vastgesteld door de Stuurgroep N279. Dat plan vormt de basis voor de verdere verkenning, waarin met input van partijen uit de omgeving de opgave en de oplossingsrichtingen een verdiepingsslag moeten krijgen.

Onderdeel van de verkenning is ook een nieuw verkeersonderzoek om op basis van actuele cijfers en berekeningen inzicht te verkrijgen in de toekomstige verkeersdrukten en de gevolgen daarvan (in 2030-2040). Dit onderzoek vormt de feitelijke basis voor de nog te nemen besluiten. Bij de uitwerking van oplossingen zal nadrukkelijk gekeken worden naar de mogelijkheden van brede mobiliteit, zoals beoogd in het Beleidskader Mobiliteit.

Parallel aan de verkenning naar oplossingsrichtingen voor de gehele gebiedsopgave, kijken de partijen of er maatregelen zijn die al vooruitlopend op een onherroepelijk totaalplan uitgevoerd kunnen worden. Het gaat om maatregelen die de verkeersveiligheid direct verbeteren en waarvan de uitvoering mogelijk is zonder dat dit later nog te maken keuzes in de weg zit. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van gevaarlijke oversteken en onveilige uitritten. www.brabant.nl/n279

4.4.6.3 MIRT-Onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport 2030-2040

De bereikbaarheid van de Brainport-regio komt onder druk te staan door de economische groei en de invulling van de woningbouwopgave. Het MIRT⁵-onderzoek Bereikbaarheid en Verstedelijking Brainport Eindhoven moet inzichtelijk maken welke grote opgaven de regio te wachten staan. Het integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is afgerond. Rijk en regio zijn eensgezind over de koers en zullen gezamenlijk inzet plegen om de Brainportregio richting 2040 verder te ontwikkelen. <https://www.smartwayz.nl/nl/infrastructuur/mobiliteit-en-verstedelijking-brainportregio/>.

Bij het uitwerken van de woningbouwplannen zal er volop aandacht zijn voor de klimaatopgave en het leefmilieu. Er komt daarnaast een verdiepende studie naar de concurrentiekracht van de economische toplocaties en campussen op lange termijn. Ook zal er worden gekeken hoe het centrum van Helmond en het centrale station Helmond toekomstvast kunnen worden ontwikkeld.

SGE: afsprakenkader en verstedelijkingsakkoord

Helmond werkt samen met de gemeenten Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond, Nuenen c.a., Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven en Waalre op de thema's Wonen, Economie, Voorzieningen en Ruimte in het Stedelijk Gebied Eindhoven, kortweg SGE. Ook de provincie is bij deze samenwerking betrokken. In het SGE is afgesproken dat gemeenten op het gebied van woningbouw handelen 'als ware we één gemeente'.

4.5 Wat zijn de effecten van mogelijke maatregelen

Zoals uit het actieplan blijkt is de gemeente en regio volop bezig om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit wordt in een breder kader bekeken en uitgevoerd.

Het effect van de maatregelen uit hoofdstuk 4 laat zich lastig vertalen in aanpassingen van de geluidbelastingen als ook in kosten. Helder is dat er volop aandacht is om de situatie niet te laten verslechteren, maar juist te verbeteren.

4.6 Kosten maatregelen

Met de concretisering van maatregelen in het [programma Geluid en Lucht](#) moet duidelijk worden in hoeverre aanvullend budgetten beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van maatregelen of dat als het gaat om maatregelen aansluiting wordt gezocht bij de programma's vanuit de [Mobiliteitsvisie Helmond 2040](#) in geval van ontwikkelingen met de schaa sprong.

⁵ MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

5 Wat is de status van dit actieplan?

Het document betreft een ontwerp-actieplan.

Het ontwerp actieplan is op 7 mei 2024 door het college van burgemeester en wethouder van de gemeente Helmond vastgesteld. Vervolgens heeft in het Gemeenteblad en op de website van de gemeente Helmond publicatie van deze vaststelling en de ter inzagelegging plaatsgevonden. De duur van de ter inzage legging is 6 weken. Eenieder heeft daarmee de mogelijkheid gehad tot het indienen van wensen en aanbevelingen. Dit betroffen zowel de inwoners van Helmond als de gemeenteraad.

Bijlagen

Bijlage 1: Rapportage gemeente Helmond tabellen 4^e tranche

Tabellen bij de END geluidbelastingsskaarten 4^e tranche peiljaar 2021

Rapportage gemeente Tabellen bij de END geluidbelastingskaarten 4e tranche

Gemeente

HELMOND

Peiljaar

2021

Opmerkingen

Geluidbelasting bij woningen mini 55 dB Lden; 50 dB Lnight

Invoer niet afronden: aantal woningen, aantal andere geluidgevoelige gebouwen en aantal geluidgevoelige terreinen

*) bron:

Regeling Omgevingslawaaai.

Wegverkeerslawaaai Stedelijke wegen	Totaal adressen	42.857	91.714	overige geluidgevoelige bestemmingen		
	Totaal woningen	43.576				
			aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
		aantal woningen				
	Lden [dB]					
	55-59	7.005	15.000	17	22	actieplan 4 ^e
	60-64	5.939	12.700	20	3	actieplan 4 ^e
	65-69	3.411	7.300	5	1	actieplan 4 ^e
	70-74	1.794	3.800	4	0	actieplan 4 ^e
	75>	0	0	0	0	actieplan 4 ^e
overige geluidgevoelige bestemmingen						
		aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering	
	aantal woningen					
Lnight [dB]						
50-54	5.570	11.900	2	0	actieplan 4 ^e	
55-59	3.267	7.000	1	3	actieplan 4 ^e	
60-64	2.082	4.500	1	1	actieplan 4 ^e	
65-69	57	100	0	0	actieplan 4 ^e	
70>	0	0	0	0	actieplan 4 ^e	

Wegverkeerslawaaai Provinciale wegen	overige geluidgevoelige bestemmingen					
		aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
	Lden [dB]					
	55-59	84	200		0	actieplan 4 ^e
	60-64	13	0		0	actieplan 4 ^e
	65-69	8	0		0	actieplan 4 ^e
	70-74	2	0		0	actieplan 4 ^e
	75>	0	0		0	actieplan 4 ^e
	overige geluidgevoelige bestemmingen					
		aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
	Lnight [dB]					
	50-54	12	0		0	actieplan 4 ^e
	55-59	12	0		0	actieplan 4 ^e
	60-64	1	0		0	actieplan 4 ^e
	65-69	1	0		0	actieplan 4 ^e
	70>	0	0		0	actieplan 4 ^e

Wegverkeerslawaaai Rijkswegen	overige geluidgevoelige bestemmingen					
		aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
	Lden [dB]					
	55-59	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0
	75>	0	0	0	0	0
	overige geluidgevoelige bestemmingen					
		aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
	Lnight [dB]					
	50-54	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0
	70>	0	0	0	0	0

	Totaal adressen	44.954	91.714			
Wegverkeerslawaaai Totaal	Totaal woningen	44.182		overige geluidgevoelige bestemmingen		
			aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
		aantal woningen				
	Lden [dB]					
	55-59	7.082	15.200	17	22	actieplan 4 ^e
	60-64	5.969	12.800	20	3	actieplan 4 ^e
	65-69	3.412	7.300	5	1	actieplan 4 ^e
	70-74	1.796	3.800	4	0	actieplan 4 ^e
	75>	0	0		0	actieplan 4 ^e
				overige geluidgevoelige bestemmingen		
		aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering	
	aantal woningen					
	Lnight [dB]					
	50-54	5.585	12.000	2	3	actieplan 4 ^e
	55-59	3.284	7.000	1	1	actieplan 4 ^e
	60-64	2.083	4.500	1	0	actieplan 4 ^e
	65-69	58	100	0	0	actieplan 4 ^e
	70>	0	0			

Railverkeerslawaai	overige geluidgevoelige bestemmingen				
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
Lden [dB]					
55-59	372	800	4	0	actieplan 4 ^e
60-64	161	300	1	0	actieplan 4 ^e
65-69	22	0	1	0	actieplan 4 ^e
70-74	2	0	0	0	actieplan 4 ^e
75>	4	0	0	0	actieplan 4 ^e
overige geluidgevoelige bestemmingen					
Lnicht [dB]					
50-54	336	700	1	0	actieplan 4 ^e
55-59	99	200	1	0	actieplan 4 ^e
60-64	4	0	0	0	actieplan 4 ^e
65-69	2	0	0	0	actieplan 4 ^e
70>	3	0	0	0	actieplan 4 ^e

Industrielawaai	overige geluidgevoelige bestemmingen				
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
Lden [dB]					
55-59	741	1.600	0	0	actieplan 4 ^e
60-64	0	0	0	0	0
65-69	0	0	0	0	0
70-74	0	0	0	0	0
75>	0	0			
overige geluidgevoelige bestemmingen					
Lnicht [dB]					
50-54	0	0	0	0	0
55-59	0	0	0	0	0
60-64	0	0	0	0	0
65-69	0	0	0	0	0
70>	0	0	0	0	0

Luchtvaartlawaai	overige geluidgevoelige bestemmingen				
	aantal woningen	aantal bewoners afgerond op honderdtallen	aantal andere geluidgevoelige gebouwen	geluidgevoelige terreinen	woningen voorzien van extra geluidwering
KE					
35-39	0	0	0	0	0
35-39	0	0	0	0	0
40-44	0	0	0	0	0
45-54	0	0	0	0	0
55-64	0	0	0	0	0
65=>	0	0	0	0	0

Bijlage 2: Rapportage gemeente Helmond tabellen 3^e tranche

Tabellen bij de END geluidbelastingsskaarten 3^e tranche peiljaar 2016

Rapportage voor gemeenten

Opmerkingen

Het aantal bewoners van woningen wordt berekend op basis van artikel 6 Regeling geluid milieubeheer.

Het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden wordt berekend op basis van het niet-afgeronde aantal bewoners in de geluidsbelastingklassen.

Het percentage bewoners van woningen dat wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord, is vermeld in Bijlage 2 Regeling geluid milieubeheer.

Rond de aantallen niet af bij het invullen

Wegverkeerslawaai stedelijke wegen		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lden [dB]	55-59	5.910	13.000	2.730	1.040	3	14	145	5.927
	60-64	3.921	8.600	2.588	1.121	0	2	184	3.923
	65-69	2.286	5.000	2.062	1.006	1	0	337	2.287
	70-74	233	500	277	154	0	0	108	233
	≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	12.350	27.100	7.657	3.321	4	16	774	12.370
		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lnight [dB]	50-54	3.587	7.900	552		0	1	201	3.588
	55-59	1.942	4.300	427		0	0	317	1.942
	60-64	229	500	65		0	0	119	229
	65-69	0	0	0		0	0	0	0
	≥70	0	0	0		0	0	0	0
	Totaal	5.758	12.700	1.045		0	1	637	5.759

Wegverkeerslawaai provinciale wegen		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lden [dB]	55-59	9	0	4	2	0	0	0	9
	60-64	17	0	11	5	0	0	0	17
	65-69	2	0	2	1	0	0	1	2
	70-74	1	0	1	1	0	0	1	1
	≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	29	0	18	8	0	0	2	29
						Overige geluidgevoelige objecten			
		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen	Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
Lnight [dB]	50-54	16	0	2		0	0	0	16
	55-59	2	0	0		0	0	1	2
	60-64	2	0	1		0	0	0	2
	65-69	0	0	0		0	0	1	0
	≥70	0	0	0		0	0	0	0
	Totaal	20	0	3		0	0	2	20

Wegverkeerslawaai rijkswegen		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lden [dB]	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0
		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lnight [dB]	50-54	0	0	0		0	0	0	0
	55-59	0	0	0		0	0	0	0
	60-64	0	0	0		0	0	0	0
	65-69	0	0	0		0	0	0	0
	≥70	0	0	0		0	0	0	0
	Totaal	0	0	0		0	0	0	0

Wegverkeerslawaai totaal						Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen			
Lden [dB]									
55-59	5.946	13.100	2.747	1.046	3	14	147	5.963	
60-64	3.940	8.700	2.600	1.127	0	2	186	3.942	
65-69	2.289	5.000	2.065	1.007	1	0	339	2.290	
70-74	234	500	278	154	0	0	109	234	
≥75	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	12.409	27.300	7.690	3.335	4	16	781	12.429	
						Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond	Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen				
Lnight [dB]									
50-54	3.619	8.000	557		0	1	204	3.620	
55-59	1.945	4.300	428		0	0	319	1.945	
60-64	231	500	66		0	0	120	231	
65-69	0	0	0		0	0	0	0	
≥70	0	0	0		0	0	0	0	
Totaal	5.795	12.800	1.051		0	1	643	5.796	

Spoorweglawaai lokaal en regionaal spoor		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
	Lden [dB]								
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0
		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen	Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Lnight [dB]								
	50-54	0	0	0		0	0	0	0
	55-59	0	0	0		0	0	0	0
	60-64	0	0	0		0	0	0	0
	65-69	0	0	0		0	0	0	0
	≥70	0	0	0		0	0	0	0
	Totaal	0	0	0		0	0	0	0

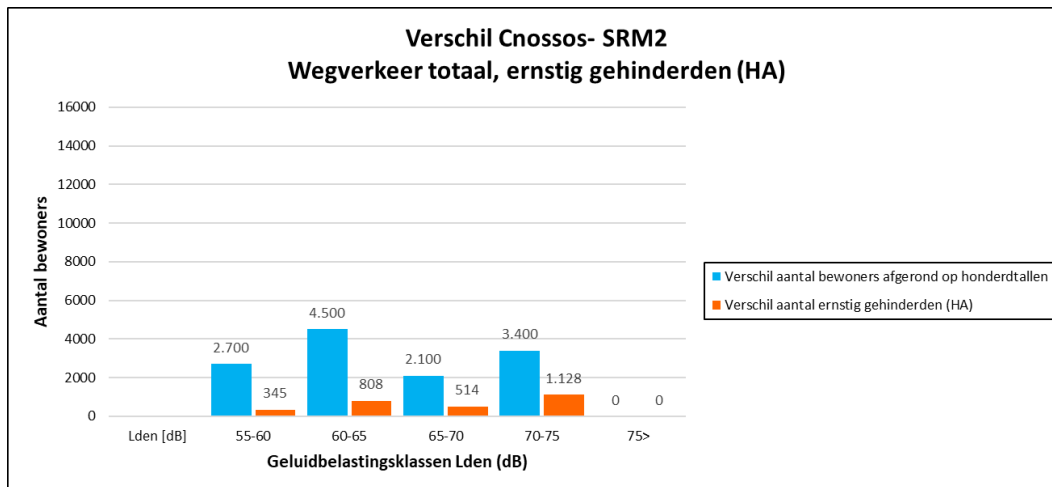
Spoorweglawaai hoofdspoorwegen		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
						Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
	Lden [dB]								
	55-59	909	2.000	240	60	0	0	234	909
	60-64	302	700	126	40	4	0	155	306
	65-69	267	600	164	65	2	0	12	269
	70-74	87	200	77	34	0	0	3	87
	≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	1.565	3.500	607	199	6	0	404	1.571
		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen	Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Lnight [dB]								
	50-54	659	1.400	43		0	0	213	659
	55-59	407	900	45		0	0	85	407
	60-64	63	100	8		0	0	9	63
	65-69	70	200	12		0	0	2	70
	≥70	0	0	0		0	0	0	0
	Totaal	1.199	2.600	109		0	0	309	1.199

Spoorweglawaai totaal						Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen			
	Lden [dB]								
	55-59	909	2.000	240	60	0	0	234	909
	60-64	302	700	126	40	4	0	155	306
	65-69	267	600	164	65	2	0	12	269
	70-74	87	200	77	34	0	0	3	87
	≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	1.565	3.500	607	199	6	0	404	1.571
		Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen	Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Lnight [dB]								
	50-54	659	1.400	43		0	0	213	659
	55-59	407	900	45		0	0	85	407
	60-64	63	100	8		0	0	9	63
	65-69	70	200	12		0	0	2	70
	≥70	0	0	0		0	0	0	0
	Totaal	1.199	2.600	109		0	0	309	1.199

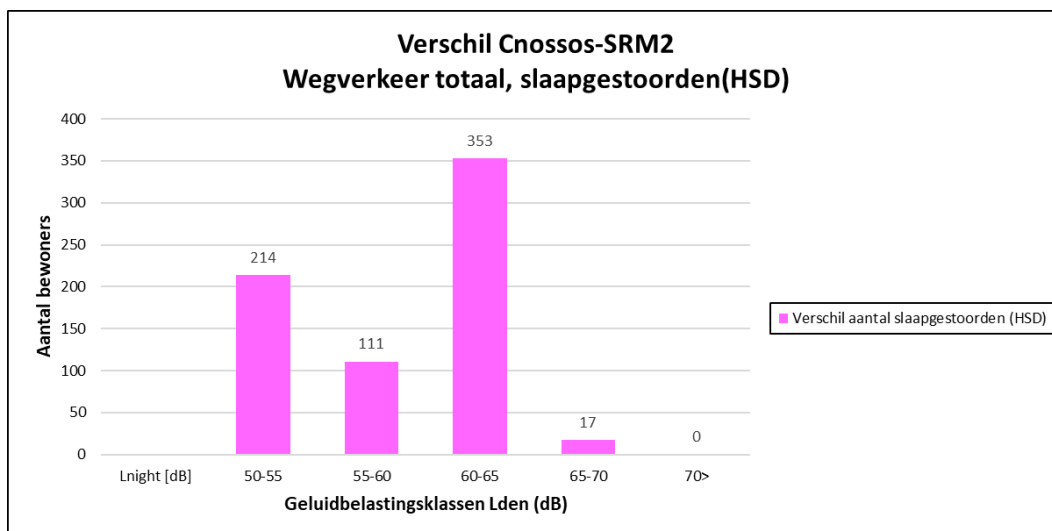
Industrielawaai					Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond	Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lden [dB]								
55-59	592	1.300	339	143	0	0	0	592
60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
≥75	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	592	1.300	339	143	0	0	0	592
					Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaapverstoorden niet afgerond		Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lnicht [dB]								
50-54	0	0	0		0	0	0	0
55-59	0	0	0		0	0	0	0
60-64	0	0	0		0	0	0	0
65-69	0	0	0		0	0	0	0
≥70	0	0	0		0	0	0	0
Totaal	0	0	0		0	0	0	0

Luchtvaartlawaai					Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen			Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lden [dB]								
55-59	0	0			0	0	0	0
60-64	0	0			0	0	0	0
65-69	0	0			0	0	0	0
70-74	0	0			0	0	0	0
≥75	0	0			0	0	0	0
Totaal	0	0			0	0	0	0
					Overige geluidgevoelige objecten		Aantal woningen voorzien van extra geluidwering	Totaal aantal geluidgevoelige objecten
	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen			Aantal andere geluidgevoelige gebouwen	Aantal geluidgevoelige terreinen		
Lnicht [dB]								
50-54	0	0			0	0	0	0
55-59	0	0			0	0	0	0
60-64	0	0			0	0	0	0
65-69	0	0			0	0	0	0
≥70	0	0			0	0	0	0
Totaal	0	0			0	0	0	0

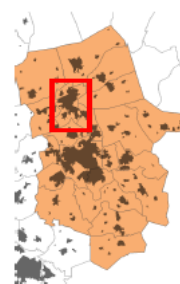
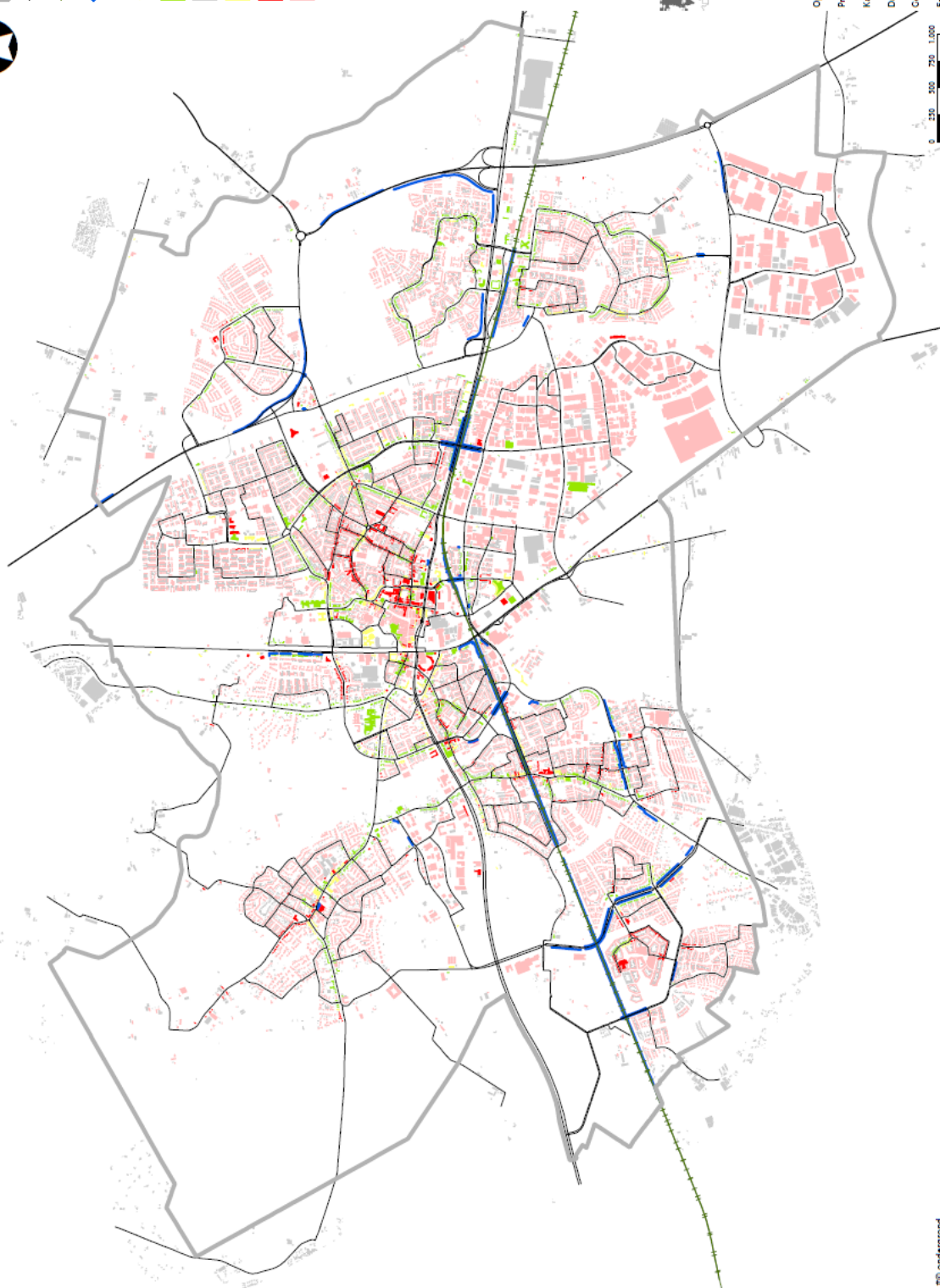
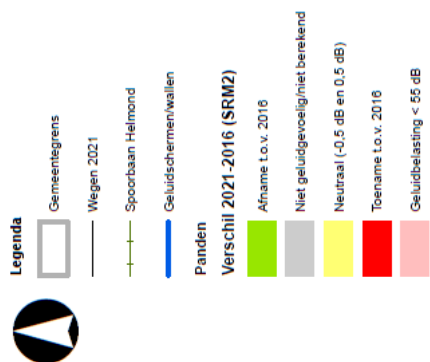
Bijlage 3: Verschillen CNOSSOS en SRM2 gemeente Helmond 4^e tranche



Figuur 19: verschil Cnossos en SRM2 gemeente Helmond 4e Tranche



Figuur 20: Verschil Cnossos-SRM2 Wegverkeer totaal, slaapgestoorden



Opdrachtgever: Gemeente Helmond
Projectnummer: 307616
Kaartnummer: 1
Datum: september 2023
Geluidkaarten: Gebaseerd op SRM2
Formaat: A3

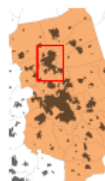
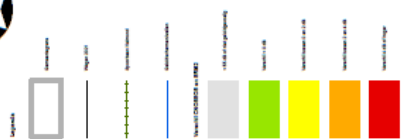
#0 ondergrond





Verschil CNOSSOS en SRM 2 Lden (END 2021)

Gemeente Helmond



Onderzocht: Gemeente Helmond

Projectnummer: 24024

Kaartnummer: 1

Datum: december 2022

Celidnummers: CNOSSOS

Formaat: A0



Bijlage 4: Bepaling IHD

Indicator	Aantal
Aantal inwoners in studiegebied	91.714
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	39.074
Aantal gevallen IHD toe te schrijven aan geluid wegverkeer	9

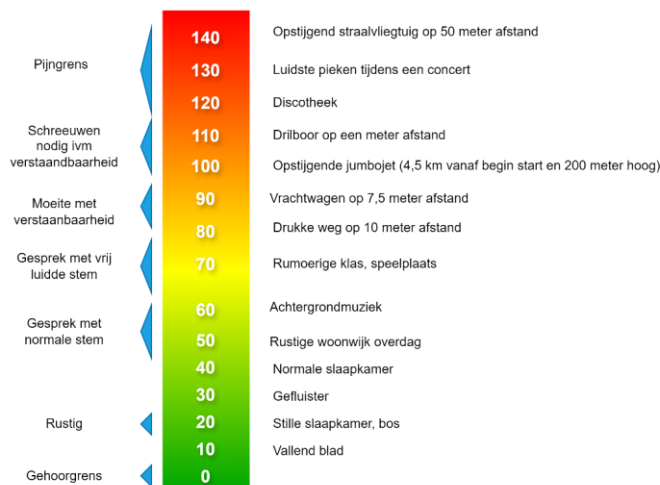
Bijlage 5: Informatiebladen geluid Helmond

Wat is geluid

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Introductie

Geluidsniveaus worden gemeten in decibel (dB) met een geluidmeter. Een geluidmeter heeft een speciale sensor die luchtdrukverschillen detecteert. Decibel (dB) is geen echte eenheid, maar een verhouding tussen luchtdrukken. Om de verhouding te vertalen in gemakkelijk vatbare cijfers wordt uitgegaan van zogenaamde logaritmes. Dat maakt het tegelijk ook weer lastig omdat logaritmes, andere rekenregels hebben met optellen. De volgende afbeelding die een indruk geeft van de hoeveelheid decibel en de beleving.



Figuur 1: beleving van gemeten decibellen.

Geluid berekenen en/of meten

Geluidsbelasting en geluidsniveaus worden gemeten of berekend volgens de Omgevingsregeling. De geluidbelasting is het geluidsniveau op een woning of ander gevoelig gebouw. De geluidbelasting wordt voor wegverkeer, railverkeer en industrielaawaai op gezonedeerde industrieterreinen uitgedrukt in Lden (Level day evening night) en Lnight. In Lden staat de L voor 'Level' en 'den' voor 'day, evening and night' (vertaald: dag, avond en nacht). Het is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus gedurende de dag (tussen 7u 's ochtends en 7u 's avonds), de avond (tussen 7u en 11u 's avonds) en de nacht (tussen 11u 's avonds en 7u 's ochtends). Lden geeft de gemiddelde geluidbelasting over alle etmalen van een jaar. Eerst worden dus de gemiddelden per etmaal (Lden) of nacht (Lnight) uitgerekend. Daarna wordt het gemiddelde per kalenderjaar berekend. Bij de berekening van Lden telt de geluidbelasting 's avonds zwaarder mee dan overdag. Geluid 's nachts telt nog wat zwaarder mee.

De geluidbelasting wordt in geval van milieubelastende activiteiten uitgedrukt in het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau LAR, LT en gemiddelde geluidsniveau voor de dag, avond en nacht het maximale geluidsniveau Lmax. Dat is de maximumwaarde gemeten met meetinterval van 0,125 s.

Lden = Lday evening night	Europese maat voor geluid	Icoon
Overdag 7 - 19 u	telt 1x mee	
Avond 19 - 23 u	+5 dB	
Nacht 23-7 u	+10 dB	

Figuur 2: Lden tijdstippen met straffactor en iconen.

Rekenmodellen

Berekeningen met rekenmodellen worden gebruikt omdat metingen niet geschikt zijn voor voorspellingen. Het geluidseffect van een voorgenomen wegaanpassing of toekomstig bedrijf kan alleen berekend worden. Metingen kunnen vervolgens gebruikt worden om de berekeningen te controleren. In geval van berekening wordt rekening gehouden met bijvoorbeeld reflectie van geluid, harde of zachte bodem, bebouwing, beplanting en afscherming en hoogte van geluidsbronnen.

De rekenregels voor rekenmodellen zijn wettelijk voorgeschreven. Voorbeelden zijn CNOSSOS en Aanvullingsregeling Geluid onder de Omgevingswet. CNOSSOS volgt uit Europese richtlijnen en de rekenregels vanuit de Aanvullingsregeling Geluid onder de Omgevingswet liggen vast in de Omgevingsregeling.

Meer weten?

Atlas voor leefomgeving - [Geluid in je omgeving Kennis](#)



Geluid bij bedrijven

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Bescherming en geluid

Geluidregels voor bedrijven staan op verschillende plekken:

- 1 [Besluit activiteiten leefomgeving \(Bal\)](#)
- 2 [Tijdelijk deel omgevingsplan](#)
- 3 [Omgevingsvergunning milieubelastende activiteiten](#)
- 4 [Maatwerkvoorschriften omgevingsplan](#)
- 5 [Aanvullingsregeling voor geluid](#)

Geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en ligplaatsen voor woonschepen, krijgen bescherming tegen geluidshinder met geluidsregels.

Geluidsregels gelden voor bedrijven, horeca, winkels, sportterreinen en scholen. Bij evenementen en horeca gelden specifieke regels die te vinden zijn in het infoblad horeca en evenementen. Voor complexe bedrijven is de provincie Noord Brabant verantwoordelijk voor de handhaving van de regels. Op gezoneerde industrieterreinen gelden aparte regels, te vinden in het [infoblad gezoneerde industrieterreinen](#). Bedrijven moeten voldoen aan geluidsnormen die afhankelijk zijn van het type activiteit en de lokale wetgeving. De standaardwaarden worden over het algemeen gehanteerd.

Geluidsnormen	07:00-19:00 uur	19:00-23:00 uur	23:00-07:00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{ar,LT}$ als gevolg van activiteiten	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Maximaal geluidsniveau L_{amax} als gevolg van activiteiten	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Tabel 1: Geluidsnormen bedrijventerreinen.

Geluidsoverlast

Helmond heeft uitvoeringstaken voor onder andere toezicht en handhaving bij de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant (ODZOB) ondergebracht, waaronder voor geluid. De ODZOB werkt met de [MilieuKlachtenCentrale](#) waar 24 uur per dag klachten over geluid van bedrijven gemeld kunnen worden. Na het indienen van een melding ontvangt u per email een link waarmee u altijd de actuele status van uw melding kunt terugvinden.

De ODZOB beoordeelt de melding. De gebruikelijke aanpak is dat ODZOB in gesprek gaat bij over de melding, de oorzaak en oplossingen bij een bedrijfsbezoek. Als deze aanpak niet voldoet treedt de gemeente op. Bij een melding kan een meting nodig zijn, bijvoorbeeld bij structurele klachten.

Handhaving

De handhaving moet volgens het [Stappenplan Landelijke Handhavingstrategie Omgevingsrecht \(LHSO\)](#). Om overtredingen vast te stellen, moeten deze feitelijk worden geconstateerd. In geval van geluid is een meting nodig.

De overtreder krijgt de gelegenheid om binnen een bepaalde termijn de overtreding ongedaan te maken. Handhaving gebeurt op basis van formele besluiten, waarbij belangen tegen elkaar afgewogen moeten worden. De besluitvorming in geval van handhaving gebeurt volgens de Algemene Wet bestuursrecht. Bezwaar en beroep is mogelijk voor zowel de inwoner met overlast als het bedrijf.

Geluidsoverlast melden?

Geluidsoverlast van bedrijven moet gemeld worden bij de MilieuKlachtenCentrale
Telefoonnummer 073-681 28 21.
Digitaal melden kan via de [MilieuKlachtenCentrale](#)



Gezoneerde industrieterreinen

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Bescherming en geluid

Geluidregels voor gezoneerde industrieterreinen staan op verschillende plekken:

- 1 [Besluit activiteiten leefomgeving \(Bal\)](#)
- 2 [Tijdelijk deel omgevingsplan](#)
- 3 [Omgevingsvergunning milieubelastende activiteiten](#)
- 4 [Maatwerkvoorschriften omgevingsplan](#)
- 5 [Aanvullingsregeling voor geluid](#)

Wat is een gezoneerd industrieterrein?

In geval van gezoneerd industrieterrein zijn de functies zoals wonen en industrie gescheiden om zo geluidsoverlast van activiteiten die in aanzienlijke mate geluid kan veroorzaken te voorkomen. De gemeente Helmond heeft een drietal gezoneerde industrieterreinen, namelijk Vlisco, Hoogeind en B.Z.O.B. In geval van de milieubelastende activiteiten van de bedrijven op deze industrieterreinen is in het algemeen de gemeente Helmond bevoegd gezag bij de vergunningverlening. Bij [complexe bedrijven](#) is de provincie Noord Brabant bevoegd gezag. Voor het zonebeheer (zie hierna) is de gemeente verantwoordelijk.

Beschermen geluidgevoelig gebouw.

Geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en ligplaatsen voor woonschepen, buiten het gezoneerde industrieterrein krijgen bescherming tegen geluidshinder.

Om onaanvaardbare geluidhinder te voorkomen in geval van nieuwe geluidgevoelig gebouwen in de buurt van een gezoneerd industrieterrein of in geval van uitbreiding van een gezoneerd industrieterrein wordt uitgegaan van de systematiek van de Wet Geluidhinder onder de omgevingswet. De voorkeursgrenswaarde is het algemeen geaccepteerde geluidsniveau, maar onder bepaalde omstandigheden kunnen hogere waarden overwogen worden als er maatregelen worden genomen, zoals bronmaatregelen, overdrachts-maatregelen en maatregelen aan de woningen.

Geluid-bronsoort en	Standaard -waarde in L _{den} (dB)	Grenswaarde in L _{den} (dB)	
		Nieuwe geluid gevoelige Gebouwen	Aanleg of aanpassing bron
Industrie terreinen	50	55	60
	40 L _{night}	45 L _{night}	50 L _{night}

Tabel 1: Geluidsnormen zonebeheer industrieterreinen.

Bescherming door vergunningverlening

In geval van vergunningsaanvragen kijkt de gemeente naar de optelsom van het geluid van alle bedrijven samen op het industrieterrein op een geluidszone. De optelsom moet op de geluidszone voldoen aan 50 dB en vastgestelde waarden bij woningen.

Daarnaast gelden de Langtijdgemiddelde beoordeling-niveaus zoals omschreven in het informatieblad Geluid en bedrijven opgehoogd met 5 dB op 50 meter of de meest dichtbijgelegen geluidsgevoelig gebouw buiten het terrein.

Geluidsoverlast en handhaving

Het besluit om hogere waarden te verlenen maakt deel uit van het omgevingsplan.

In het algemeen is bezwaar en beroep mogelijk bij besluiten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bijvoorbeeld omgevingsplannen. Het bezwaar en beroep kan zich richten op de inhoud van het plan, inclusief het geluidaspect en de toetsing systematiek.

Om op de hoogte te blijven van omgevingsplannen, kunt u zich aanmelden bij de e-mailservice.

Zie ook het [informatieblad Geluid en bedrijven](#).

Geluidsoverlast melden?

Geluidsoverlast van bedrijven moet gemeld worden bij de
MilieuKlachtenCentrale
Telefoonnummer 073-681 28 21.
Digitaal melden kan via de [MilieuKlachtenCentrale](#)



Geluid bij evenementen en Horeca

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Bescherming en geluid

Geluidregels voor evenementen en horeca staan op verschillende plekken

- 1 Omgevingsplan
- 2 [Algemene Plaatselijke Verordening \(APV\)](#)
- 3 [Evenementenbeleid](#)
- 4 Uitvoeringsbesluit aanwijzing concentratiegebied horeca-
inrichtingen Helmond 2009

Geluidregelgeving horeca

Voor de reguliere horeca gelden de gebruikelijke regels voor bedrijven, zoals beschreven in het [informatieblad Geluid bij bedrijven](#). Voor bepaalde horeca-activiteiten, zoals collectieve festiviteiten tijdens Carnaval, Koningsnacht en de jaarwisseling, gelden in de gemeente Helmond tijdelijk ruimere geluidsnormen en afwijkende regels ten opzichte van de normale geluidsvorschriften op basis van de APV. Daarnaast is in Helmond een horecaconcentratiegebied aangewezen, waarin mogelijkheden zijn opgenomen voor incidentele festiviteiten, waarbij gedurende zes dagen per kalenderjaar tijdelijk meer geluidsruijnte is toegestaan. Het gebied beslaat het centrale deel van de stad en is begrensd wordt door de Steenweg, de Kasteeltraverse, de Noord en Zuid Koninginnewal, de Watermolenwal, de Havenweg en de Christinalaan.

Geluidregelgeving evenementen

Jaarlijks worden er meer dan 200 evenementen georganiseerd in Helmond. Deze evenementen variëren van festiviteiten tot kleinere bijeenkomsten, zoals straatbarbecues en buurtfeesten.

Evenementen dragen bij aan de leefbaarheid van de stad. Om evenementen mogelijk te maken, wordt tijdelijk meer geluidsruijnte toegestaan. Voor grotere evenementen vanaf 250 deelnemers is een evenementenvergunning nodig. In de evenementenvergunning staan geluidsnormen voor de organisatie van evenementen. Deze normen hebben betrekking op onder andere het geluidsniveau, het tijdstip van de activiteit en maatregelen om overlast te beperken.

Periode	Maximale eindtijd	Maximale gevelbelasting d B(A) dB(C)	
Dag/avond	23:00 uur	75	75
Dag/avond (Vr, za en dagen vooraf aan feestdag)	24:00 uur	75	83
Dag/avond	23:00 uur	80	95
Dag/avond (Vr, za en dagen vooraf aan feestdag)	01:00 uur	80	95
Dag/avond	23:00 uur	85	100
Dag/avond (Vr, za en dagen vooraf aan feestdag)	01:00 uur	85	100

Tabel 1: Geluidsnormen voor evenementen.

Geluidoverlast en handhaving

De gemeente controleert of de organisator de richtlijnen opvolgt, zoals deze door de gemeente zijn/worden meegegeven. Is dat niet het geval, dan kan er handhavend worden opgetreden.

Geluidsoverlast melden?

Klachten evenement – melden bij organiserende partij, is dit niet mogelijk? [Maak uw klacht kenbaar bij ons.](#)

Milieuklachten over o.a. reguliere horeca - [website van Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant.](#)



Wegverkeer en geluid

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Bescherming en geluid

Geluidregels voor wegverkeer staan op verschillende plekken

- 1 [Besluit kwaliteit leefomgeving \(Blk\)](#)
- 2 [Wet Geluidhinder onder de overgangsregeling](#)
- 3 [Aanvullingsregeling Geluid](#)
- 4 [Wegenverkeerswet 1994 \(WVV\)](#)

Beschermen nieuw geluidgevoelig gebouw.

Geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en ligplaatsen voor woonschepen, krijgen bescherming tegen geluidshinder. Om onaannvaardbare geluidhinder te voorkomen zijn voor plannen met nieuwe geluidgevoelige gebouwen instructieregels en in het Bkl een systematiek met waarden en eisen om de aanvaardbaarheid van geluid te beoordelen. De standaardwaarde is het algemeen geaccepteerde geluidsniveau, maar onder bepaalde omstandigheden kunnen hogere waarden overwogen worden als er maatregelen worden genomen, zoals bronmaatregelen, overdrachts-maatregelen en maatregelen aan de woningen.

Geluidsbron	Standaard-waarde in Lden (dB)	Grenswaarde in Lden (dB)	
		Nieuwe Geluid-gevoelige gebouwen	Aanleg of aanpassing bron
Rijks- en provinciale wegen	50	60	60
Gemeente- en Waterschaps-Wegen	53	70	70

Tabel 1: Geluidsnormen wegverkeer.

Overschrijding van de grenswaarde is alleen toegestaan met speciale gevelmaatregelen en als zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen dit rechtvaardigen. In het algemeen is bezwaar en beroep mogelijk bij besluiten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bijvoorbeeld omgevingsplannen. Het bezwaar en beroep kan zich richten op de inhoud van het plan, inclusief het geluidaspect en de toetsing systematiek. Om op de hoogte te blijven van omgevingsplannen, kunt u zich aanmelden bij de e-mailservice.

Beheersen geluidhinder Provinciale wegen

De provincie is verantwoordelijk voor het beheer van de provinciale wegen. Om onaannvaardbare geluidhinder door de autonome groei van verkeer op provinciale wegen te voorkomen, worden [Geluidproductieplafonds \(GPP's\)](#) gebruikt. Deze leggen de maximale acceptabele geluidsniveaus vast. U kunt het geluidregister raadplegen om de GPP's te bekijken.

Beheersen geluidhinder gemeentelijke weg

De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer van de gemeentelijke wegen. Om onaannvaardbare geluidhinder in geval van bijvoorbeeld een wijziging van een weg te voorkomen toetst de gemeente of het geluid door de wijziging niet meer dan 2 dB toeneemt.

Geluidsoverlast en handhaving

Als sprake is van geluidsoverlast van een weg, neem dan contact op met de gemeente. Dit kan met een melding. Als sprake is van geluidsoverlast door te hard rijden of bijvoorbeeld illegale uitlaten, moet contact worden opgenomen met de politie. Het handhaven van voertuigen op de weg en de snelheid valt onder de politie volgens de Wegenverkeerswet (WVV).

Geluidsoverlast melden?

- Wegverkeer lokale weg – [Melding doen / klacht indienen | Gemeente Helmond](#)
- Wegverkeer provinciale weg – [Provincie Brabant](#)
- Knallende uitlaten of straatrace – [Politie](#)



Spoorwegverkeer en geluid

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Bescherming en geluid

Geluidregels voor weg- en treinverkeer staan op verschillende plekken

- 1 Besluit kwaliteit leefomgeving (Blk)
- 2 Wet Geluidhinder onder de overgangsregeling
- 3 Aanvullingsregeling Geluid

Geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en ligplaatsen voor woonschepen, krijgen bescherming tegen geluidshinder. Om onaantoonbare geluidshinder door de autonome groei van spoorwegverkeer te voorkomen, worden Geluidproductieplafonds (GPP's) gebruikt. Deze leggen de maximale acceptabele geluidsniveaus vast. U kunt het geluidregister raadplegen om de GPP's te bekijken. Om onaantoonbare geluidshinder te voorkomen zijn voor plannen met nieuwe geluidgevoelige gebouwen instructieregels en in het Bkl een systematiek met waarden en eisen om de aanvaardbaarheid van geluid te beoordelen. De standaardwaarde is het algemeen geaccepteerde geluidsniveau, maar onder bepaalde omstandigheden kunnen hogere waarden overwogen worden als er maatregelen worden genomen, zoals bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen aan de woningen.

Geluidsbron	Standaard-waarde in L_{den} (dB)	Grenswaarde in L_{den} (dB)	
		Nieuwe Geluid-gevoelige gebouwen	Aanleg of aanpassing bron
Hoofd- en lokale spoorwegen	55	65	70

Tabel 1: Geluidsnormen spoorverkeer.

Overschrijding van de grenswaarde is alleen toegestaan met speciale gevelmaatregelen en als zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen dit rechtvaardigen.

In het algemeen is bezwaar en beroep mogelijk bij besluiten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bijvoorbeeld omgevingsplannen. Het bezwaar en beroep kan zich richten op de inhoud van het plan, inclusief het geluidaspect en de toetsing systematiek. Om op de hoogte te blijven van omgevingsplannen, kunt u zich aanmelden bij de e-mailservice.

Geluidsoverlast en handhaving

In geval van geluidsoverlast van het spoor kan contact worden opgenomen met ProRail. ProRail moet zorgen dat het geluid dat rijdende treinen onder de maxima van het geluidproductieplafond blijven.

- 1 Maakt de hoofdspoorweg meer geluid dan de GPP's dan moet de beheerder maatregelen voor omwonenden van het spoor nemen. Bijvoorbeeld een geluidswal of raildempers plaatsen. Of betere woningisolatie.
- 2 Als inwoners het niet eens zijn van het oordeel over de klacht van de beheerder kan een beroep worden gedaan op de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT bekijkt of het oordeel van de ProRail juist is. Als de ILT concludeert dat het oordeel niet klopt, dan neemt ILT de klacht verder in behandeling.

Geluidsoverlast melden?

Geluidsoverlast klachten bij spoorwegen? [Meld het bij ProRail.](#)



Geluid van luchtvaart

Informatieblad bij het Actieplan geluid – Deel B, bijlage 5

Bescherming en geluid

(Geluid)regels voor luchtvaartverkeer staan op verschillende plekken

- 1 Wet luchtvaart
- 2 Luchthavenbesluit Eindhoven Airport
- 3 [Besluit burgerluchthavens](#)
- 4 [Regeling beperking geluidhinder luchtvaart](#)

Het vliegverkeer valt doorgaans onder de verantwoordelijkheid van nationale autoriteiten, zoals een ministerie van luchtvaart of een luchtvaartautoriteit. Dit geldt met name voor zaken als vliegveiligheid, vliegroutes, luchthavenbeheer en geluidsnormen.

In geval van een militaire luchthaven kan een gemeente deelnemen aan een Commissie Overleg & Voorlichting Milieu. De Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) geeft gevraagd en ongevraagd advies over geluidhinder rond militaire vliegbases. Denk bijvoorbeeld aan maatregelen om geluidhinder rond de luchthavens te verminderen.

De gemeente Helmond sluit aan bij [COVM de Peel](#) en aan het platform [Samenopdehoogte](#). In geval van Samenopdehoogte wordt actief wordt gestuurd op minder geluidbelasting. Het doel is 30% minder geluidbelasting in 2030 ten opzichte van 2019 voor de burgerluchtvaart. Samenopdehoogte heeft tevens de functie van [COVM](#) voor de militaire luchthavens.

Voor Defensie geldt een [regeling](#) ter beperking van geluidsoverlast door luchtvaart, die aanvullende voorschriften bevat met betrekking tot vlieghoogtes, snelheden en vliegtijden voor militaire vliegtuigen en daarmee bescherming geeft tegen geluidsoverlast.

Vliegbasis de peel en Eindhoven Airport

In geval van vliegbasis De Peel en Eindhoven Airport zijn geluidscontouren vastgesteld om de geluidsoverlast te reguleren, zoals bepaald in het Luchthavenbesluit. Geluidscontouren zijn zones in de directe omgeving rond het vliegveld waar gedurende een bepaalde periode meer geluid wordt geproduceerd. In de gemeente Helmond liggen geen geluidscontouren van vliegbasis De Peel of Eindhoven Airport.

De burgerluchtvaart van Eindhoven Airport heeft vertrek- en landingsroutes over de gemeente Helmond. De vlieghoogte boven gebieden met aaneengesloten bebouwing en mensenverzamelingen is doorgaans ten minste 300 meter.

Vliegbasis de Peel is momenteel niet actief. In het kader van Nationaal Programma Ruimte voor Defensie en overweegt Defensie heropening van Vliegbasis de Peel, waarbij de basis gebruikt wordt door straalvliegtuigen, helikopters of vrachtvliegtuigen die overlast kunnen veroorzaken.

Geluidsoverlast en handhaving

Klachten over het vliegverkeer Eindhoven kunnen worden ingediend bij het platform Samen op de hoogte. Klachten over militaire luchtvaartuigen kunnen worden gemeld bij Defensie via een daarvoor bestemd klachtenformulier.

Geluidsoverlast melden?

Telefoonnummer: (040) 289 61 33 of (040) 289 61 44
U kunt ook een klacht indienen via [samenopdehoogte.nl](#)
Telefoonnummer: (040) 289 61 33 of (040) 289 61 44

Militaire luchtvaartuigen - [Defensie via een daarvoor bestemd klachtenformulier](#).