

# ACTIEPLAN GELUID 2024-2029

## Deel B: gemeente Geldrop-Mierlo



OMGEVINGSDIENST  
ZUIDOOST-BRABANT



# Actieplan geluid 2024-2029

Deel B: gemeente Geldrop-Mierlo

In opdracht van

Gemeente Geldrop-Mierlo

Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant

Postbus 8035

5601 KA Eindhoven

Auteurs

Team geluid (RvB en MS)

Projectnummer

Z-2024-004853

Datum

13 mei 2024

Status

Ontwerp

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding	3
1.2 Introductie Actieplan Geluid Deel B	3
1.3 Reikwijdte Actieplan Geluid	5
1.3.1 Geluidbronnen van andere beheerders .....	5
1.3.2 Evenementen, vliegverkeer en stiltegebieden .....	5
1.4 END-Geluidbelastingskaarten (peiljaar 2021) 4 <sup>e</sup> tranche	6
1.5 Actieplan Geluid	6
1.6 Participatie	7
<b>2 Gemeente Geldrop-Mierlo</b>	<b>8</b>
2.1 Wat staat er op de geluidbelastingskaarten 2021	8
2.1.1 Wegverkeerslawaai berekend met CNOSSOS .....	9
2.1.2 IHD: Ischemische hartziekten (IHD) .....	13
2.1.3 Railverkeerslawaai berekend met CNOSSOS .....	13
2.1.4 Industrielawaai berekend met CNOSSOS .....	14
2.1.5 Vliegawaai .....	14
2.1.6 Wegverkeerslawaai berekend met SRM2 .....	14
<b>3 Wat heeft de gemeente Geldrop-Mierlo in de vorige tranche gedaan?</b>	
3.1 Evaluatie wegverkeerslawaai	17
3.1.1 Wegverkeer en geluidsaneringsopgave .....	20
3.2 Evaluatie railverkeerslawaai	21
3.3 Evaluatie industrielawaai	21
3.4 Evaluatie vliegawaai	21
3.5 Wijzigingen ten opzichte van de planning en bijgekomen uitgevoerde maatregelen	22
<b>4 Actieplan Geluid gemeente Geldrop-Mierlo</b>	<b>23</b>
4.1 Gemeentelijk gebiedsgericht beleid	23
4.1.1 Strategisch beheersplan onderhoud wegen .....	23
4.2 Geluidsaneringsopgave	23

<b>4.3</b>	<b>Wat gaat de gemeente Geldrop-Mierlo in de 4<sup>e</sup> tranche doen?</b>	<b>24</b>
4.3.1	Welke knelpunten gaan we oplossen?.....	24
4.3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen 2024-2029 .....	27
4.3.3	Welke generieke oplossingen zijn er al gekozen of worden onderzocht?.....	27
4.3.4	Werkgevers binnen de Brainport regio.....	29
<b>4.4</b>	<b>Omgevingsvisies</b>	<b>29</b>
4.4.1	Nationale Omgevingsvisie.....	30
4.4.2	Omgevingsvisie Noord-Brabant .....	30
4.4.3	Omgevingsvisie Geldrop-Mierlo.....	30
<b>4.5</b>	<b>Regionale aanpak en samenwerking</b>	<b>31</b>
<b>4.6</b>	<b>Wat zijn de effecten van mogelijke maatregelen</b>	<b>32</b>
<b>4.7</b>	<b>Kosten maatregelen</b>	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>Wat is de status van dit Actieplan?</b>	<b>33</b>

## **Bijlagen**

**Bijlage 1: Rapportage gemeente Geldrop-Mierlo tabellen 4<sup>e</sup> tranche**

**Bijlage 2: Rapportage gemeente Geldrop-Mierlo tabellen 3<sup>e</sup> tranche**

**Bijlage 3: Verschillen CNOSSOS en SRM2 gemeente Geldrop-Mierlo 4<sup>e</sup> tranche**

**Bijlage 4: Bepaling IHD**



## Samenvatting

Voor u ligt het *Deel B van Actieplan geluid* voor uitsluitend de gemeente Geldrop-Mierlo, dat is opgesteld in het kader van de EU-Richtlijn Omgevingslawaai. In dit deel B wordt uitsluitend de specifieke situatie van de (agglomeratie) gemeente Geldrop-Mierlo 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 omgevingslawaai. 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 plandempels 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 **Geldrop-Mierlo**. Andere actoren zoals Rijkswaterstaat, Prorail en de Provincies stellen actieplannen op voor hun 'eigen' geluidbronnen (respectievelijk rijkswegen, spoorwegen en provinciale wegen).

Het omgevingslawaai voor het Actieplan geluid betreft vier geluidsoorten die (verplicht) opgenomen worden: **wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtverkeerslawaai**.

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 Geldrop-Mierlo de volgende vragen aan bod:

***Wat hebben we gedaan?*** Hiervoor heeft er een evaluatie van het vorige Actieplan 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 wegverkeerslawaai 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.

Met het Actieplan is het niet mogelijk om alle knelpunten op te lossen. Redenen van stedenbouwkundige, verkeerstechnische of financiële aard liggen hieraan ten grondslag. De gemeente krijgt geen extra middelen om de knelpunten aan te pakken, deze moeten in de begroting van de gemeente gereserveerd worden. De gemeenten moeten hierbij steeds een afweging maken wat hun prioriteiten zijn. Daarnaast kunnen maatregelen nodig zijn die buiten de invloedssfeer van de gemeenten vallen, zeker bij vliegverkeer en railverkeer.

#### 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 rijkswegen 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 de OW) de toename van de geluidbelastingen door groei van het verkeer op de rijksinfrastructuur (snelwegen en spoorwegen als ook provinciale wegen) 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.

#### Leeswijzer

[Hoofdstuk 1](#) beschrijft het voor Geldrop-Mierlo relevante kader, de positie van het Actieplan deel B ten opzicht van deel A en beschrijft de reikwijdte van het Actieplan Geluid voor Geldrop-Mierlo 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<sup>e</sup> 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 ca. 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 omgevingslawaai. Deze richtlijn is in 2004 in de Wet geluidhinder verwerkt en in 2012 omgezet naar de Wet milieubeheer in hoofdstuk 11. De Europese richtlijn omgevingslawaai 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 geluidniveau 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<sup>e</sup> tranche of de 4<sup>e</sup> ronde.

De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB) geeft voor eerdergenoemde zes gemeenten uitvoering aan de EU-richtlijn Omgevingslawaai. 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.

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**.

## 1.2 Introductie Actieplan Geluid Deel B

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

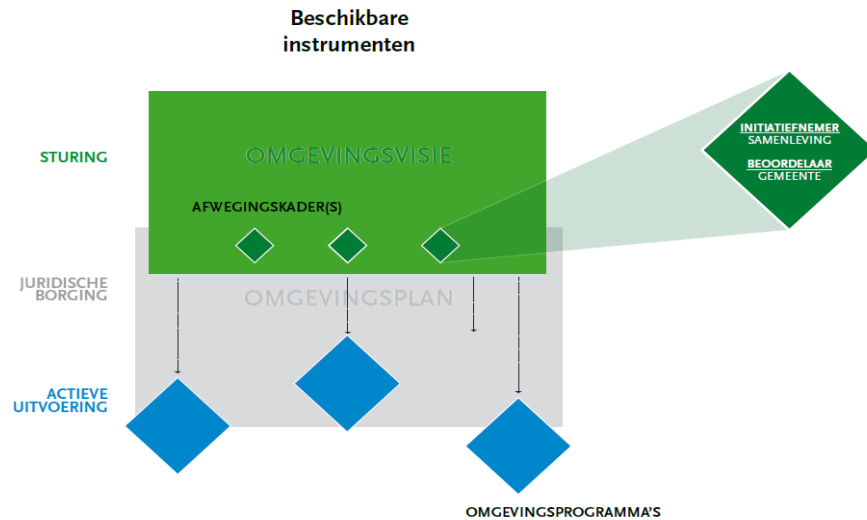
In het bijbehorende *algemene deel A van het Actieplan geluid* is eerst de wetgeving en opzet van het onderzoek beschreven voor de zes gemeenten binnen de agglomeratie Eindhoven. Deze elementen zijn voor alle agglomeratiegemeenten hetzelfde of vergelijkbaar. De verschillende landelijke, provinciale en 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 plandempels voor de geluidbelastingen te hanteren als in de vorige tranches. Hierbij is wederom aangesloten bij de wettelijke kaders.

Deel B van het Actieplan sluit aan bij de beschikbare instrumenten dat is verbeeld in de Omgevingsvisie. De uitvoering van doelen en ambities loopt via verschillende lijnen. In de eerste plaats vormt de omgevingsvisie een basis om medewerking te verlenen aan nieuwe initiatieven van inwoners, ondernemers of organisaties.





De doorwerking van de omgevingsvisie in het omgevingsprogramma zijn belangrijke instrumenten onder de Omgevingswet. Het programma kan ingezet worden voor de uitwerking van beleid of voor de uitvoering van beleid.



### Geldrop-Mierlo

De gemeente Geldrop-Mierlo is op 1 januari 2004 ontstaan uit een fusie van de voormalige gemeenten Geldrop en Mierlo. De gemeente Geldrop-Mierlo heeft 40.484 inwoners (per 1 januari 2023).

*Geldrop-Mierlo, twee dorpen met een eigen identiteit, samen een krachtige gemeente*

Eeuwenlang is de textielnijverheid in Geldrop de belangrijkste bron van inkomsten geweest. Het werd hierdoor een industrieel dorp, wat naar het stadse neigde.

Mierlo heeft van origine een agrarisch karakter. In het verleden lag de nadruk op de kersenteelt en huisnijverheid; door de tijd heen zijn er meer veehouderijen gekomen. Mierlo is een echt dorp, waar de mensen elkaar kennen en met een actief verenigingsleven.

Naar de toekomst toe zien we Geldrop en Mierlo ieder hun eigenheid behouden en verder uitgroeien tot een krachtig stel. Het stadteland in het Brainport Eindhoven, waar woongeluk van inwoners voorop staat, met veel voorzieningen in de gemeente of in de nabijheid en volop recreatiemogelijkheden. Twee mooie dorpen tussen twee steden in, waarmee Geldrop-Mierlo een rustigere, groene plek is temidden van stadse bedrijvigheid.

In de omgevingsvisie van de gemeente Geldrop-Mierlo is in het kader van de Omgevingswet vooruitgekeken hoe Geldrop-Mierlo eruit ziet in 2040. De Omgevingsvisie van Geldrop-Mierlo is te vinden op de website van de gemeente<sup>1</sup>.

Vanaf de jaren '70 zijn Geldrop en Mierlo sterk gegroeid met wijken zoals Neerakkers I en II, De Loo, Genoehuis en Luchen en is de verwevenheid met de regio verder versterkt.

<sup>1</sup> [https://www.geldrop-mierlo.nl/\\_flysystem/media/omgevingsvisief1-wcag\\_125\\_0.pdf](https://www.geldrop-mierlo.nl/_flysystem/media/omgevingsvisief1-wcag_125_0.pdf)



### 1.3 Reikwijdte Actieplan Geluid

Het omgevingslawaai voor het actieplan geluid betreft vier geluidsoorten die (verplicht) opgenomen worden: **wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtverkeerslawaai.**

#### Situatie gemeente Geldrop-Mierlo:

Dit is in eerste instantie voor de geluidbronnen waarvoor de gemeente bronbeheerder is zoals wegverkeerslawaai en industrielawaai. Dit zijn de bijvoorbeeld gemeentelijke wegen en industrie(terreinen) binnen de gemeentegrenzen.

De gemeente heeft alleen invloed op wegen waarvoor de gemeente Geldrop-Mierlo wegbeheerder is, de gemeentelijke wegen. Daar is dit Actieplan geluid in de 4<sup>e</sup> tranche dan ook met name op gericht.

#### 1.3.1 Geluidbronnen van andere beheerders

De gemeente Geldrop-Mierlo heeft (landelijke) spoorwegen binnen de gemeentegrenzen. Deze zijn ook in beeld gebracht. In geval van het spoorwegen is ProRail bronbeheerder. De hoofdspoorweg is meegenomen als geluidbron in dit Actieplan Geluid. Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo zijn tevens rijkswegen wegen waarvoor RWS bronbeheer is. Binnen de gemeente liggen er geen contouren van vliegkawaai van luchthavens.

Naast gemeenten in een agglomeratie moeten ook de bronbeheerders van autosnelwegen, provinciale wegen, landelijke spoorwegen en van de luchthaven Schiphol moeten geluidbelastingkaarten 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.

#### 1.3.2 Evenementen, vliegverkeer en stiltegebieden

##### 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 worden verleend in het kader van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

##### Vliegkawaai

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 Geldrop-Mierlo 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 Geldrop-Mierlo zijn vliegroutes gelegen voor vertrekkende en landende vliegtuigen van Eindhoven Airport. De gemeente 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 Geldrop-Mierlo 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.

## Stiltegebieden

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

## 1.4 END-Geluidbelastingskaarten (peiljaar 2021) 4<sup>e</sup> tranche

Voor gemeente Geldrop-Mierlo zijn eerder de END-geluidbelastingskaarten opgesteld en vastgesteld. Ook de geluidbelasting van provinciale en rijkswegen, (hoofd)spoorwegen en van Eindhoven Airport zijn in het kader van de kartering opgenomen. 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. Hiervoor zijn de geluidbelastingen uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) conform het luchthavenbesluit op de kaarten weergegeven.

In 2022 voor deze 4<sup>e</sup> tranche of 4<sup>e</sup> ronde zijn door de gemeenten de END-geluidbelastingskaarten en tabellen vastgesteld (peiljaar 2021<sup>2</sup>). 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. Voor de gemeenten Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen ca. en Veldhoven staat het actieplan geluid van de vorige 3<sup>e</sup> tranche daar ook opgenomen.

## 1.5 Actieplan Geluid

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, die uiterlijk in 2024 wordt geactualiseerd voor de periode van 2024-2029. Hierin worden de plannen van de gemeente om de geluidbelasting zo mogelijk te verlagen voor de komende jaren vastgelegd.

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.

---

<sup>2</sup> 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.

## 1.6 Participatie

Het Actieplan Geluid is gebonden aan de Europese Richtlijn Omgevingslawaai 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.

Voor dit Actieplan Geluid volstaat het voornamelijk 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 Gemeente Geldrop-Mierlo

De geluidbelasting op woningen in de gemeente Geldrop-Mierlo wordt veroorzaakt door wegen, spoorwegen en industrie.

Op de in het kader van de Richtlijn omgevingslawaai 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 2021<sup>3</sup> is een wettelijke verplichting op grond van de Richtlijn omgevingslawaai. In bijlage 1 en hoofdstuk 2 is het overzicht met aantallen bewoners, ernstig gehinderden (HA) en slaapgestoorden (HSD) in de gemeente Geldrop-Mierlo opgenomen, afgeleid uit de geluidbelastingskaarten.

### 2.1 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<sup>e</sup> tranche kunnen de resultaten niet zondermeer vergeleken worden met die uit vorige tranches.**

Omdat er in deze ronde verplicht de rekenmethode CNOSSOS is gehanteerd en als ook andere dosis-effect relaties toegepast zijn, kunnen de resultaten niet vergeleken worden met de 3e tranche.

In hoofdstuk 2.1.6 zijn, met dezelfde invoergegevens voor wegen en de omgeving, tevens met de rekenmethode SRM2 berekeningen uitgevoerd. Deze kunnen voor de evaluatie gehanteerd worden.

<sup>3</sup> Zie ook eerdere voetnoot 1 in Hoofdstuk 1.3. 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.



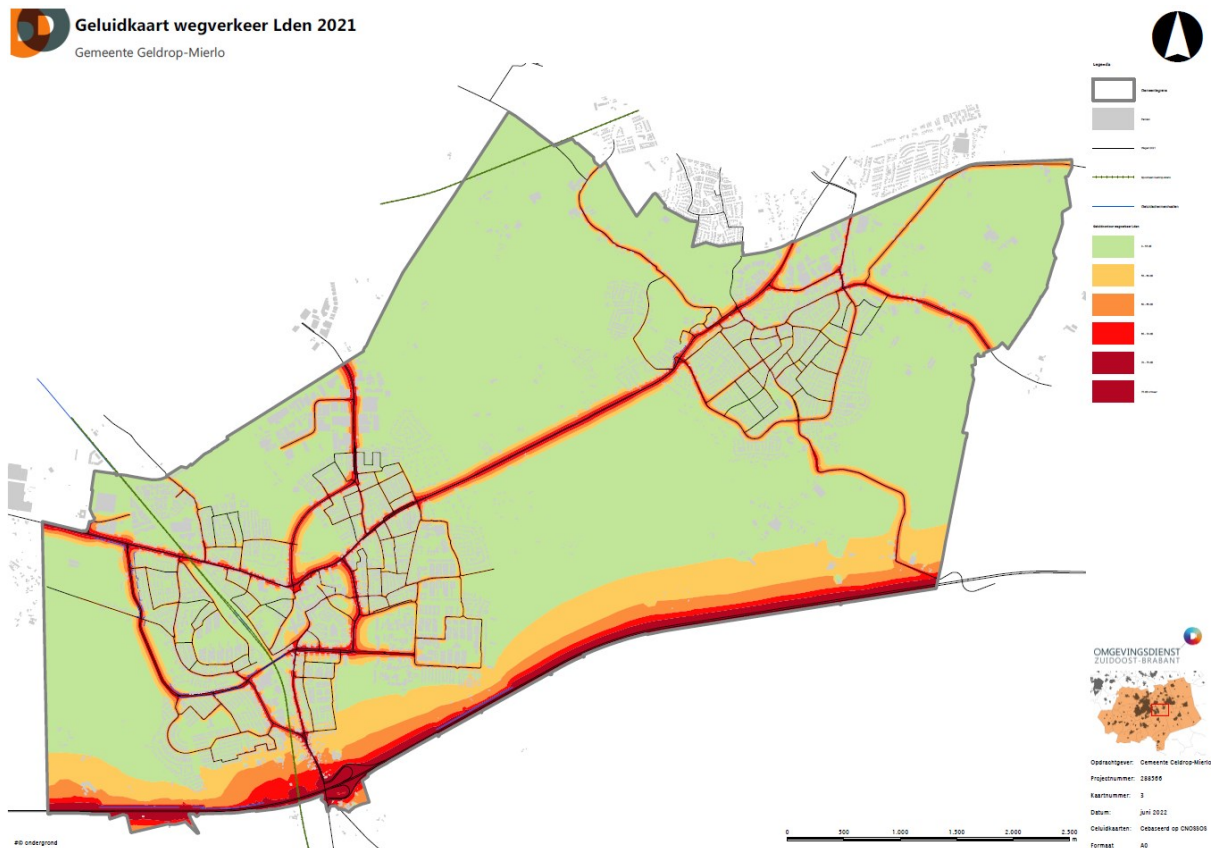
### 2.1.1 Wegverkeerslawaaï berekend met CNOSSOS

Wegverkeer is de belangrijkste geluidbron waaraan inwoners van Geldrop-Mierlo worden blootgesteld. Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo rijdt het meeste verkeer over de doorgaande wegen in Geldrop Bogardeind, Emopad, Gijzenrooijseweg, Eindhovenseweg, Nieuwendijk, Mierloseweg, Johan Peijnenburgweg, Laan der vier Heemskinderen, Helze, Wielewaal en Nuenenseweg. In Mierlo betreft het de doorgaande wegen Geldropseweg, Industrierweg, Brugstraat en Bekelaar. Ook de Rijkswegen in en nabij de gemeente Geldrop-Mierlo vormen geluidbronnen voor het wegverkeerslawaaï.

In tabel 1 en 2 wordt per geluidbelastingklasse het aantal woningen, bewoners<sup>4</sup>, 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 14.100 ( 36,2 %) bewoners blootgesteld aan een geluidbelasting boven 55 dB  $L_{den}$  ten gevolge van wegverkeerslawaaï, 2.221 (5,7 %) van de inwoners betreft ernstig gehinderden (HA).

### Etmaalperiode



Figuur 1: Geldrop-Mierlo: Uitsnede uit kaart 3: geluidbelastingskaart wegverkeer  $L_{den}$  2021

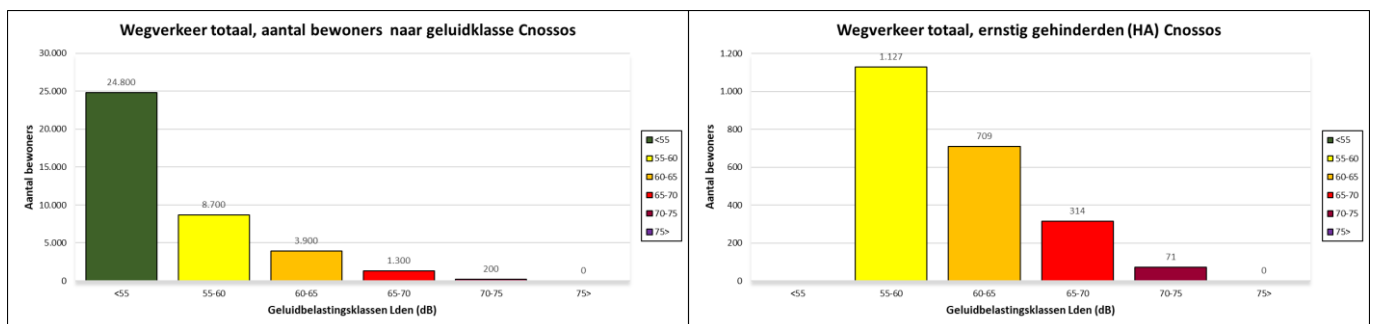
<sup>4</sup> Hier is uitgegaan van een gemiddelde 2,14 bewoners per woning. Hierdoor kan het totaal aantal berekende inwoners wat afwijken ten opzichte van het aantal inwoners dat werkelijk in Geldrop-Mierlo is ingeschreven.

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

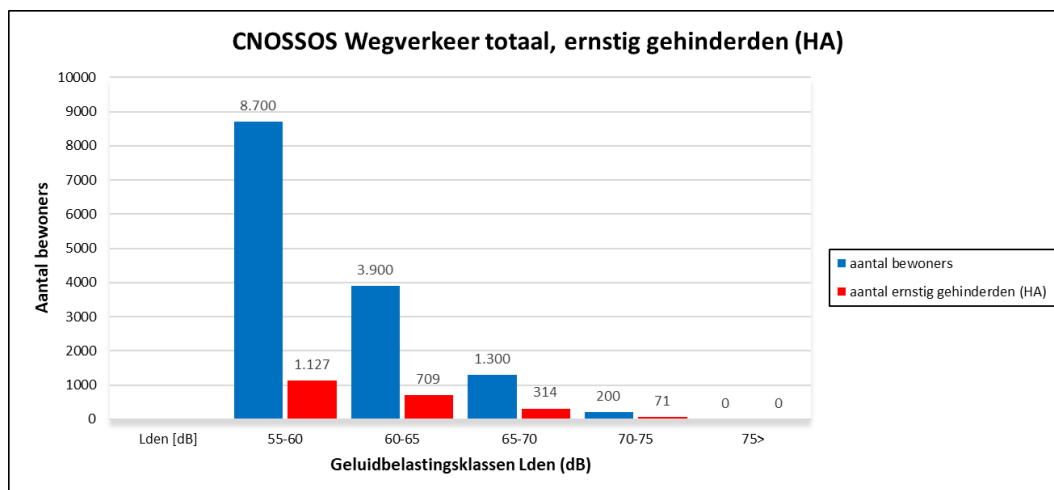
Geluidbelastingsklasse in dB (excl. aftrek)	<55	55-60	60-65	65-70	70-74	$\geq 75$	Totaal
woningen		4.051	1.840	611	101	0	6.603
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*		8.700	3.900	1.300	200	0	14.100
ernstig gehinderden (HA)*		1.127	709	314	71	0	2.221
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		17+22	20+3	5+1	4+0	0	72

\* Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai

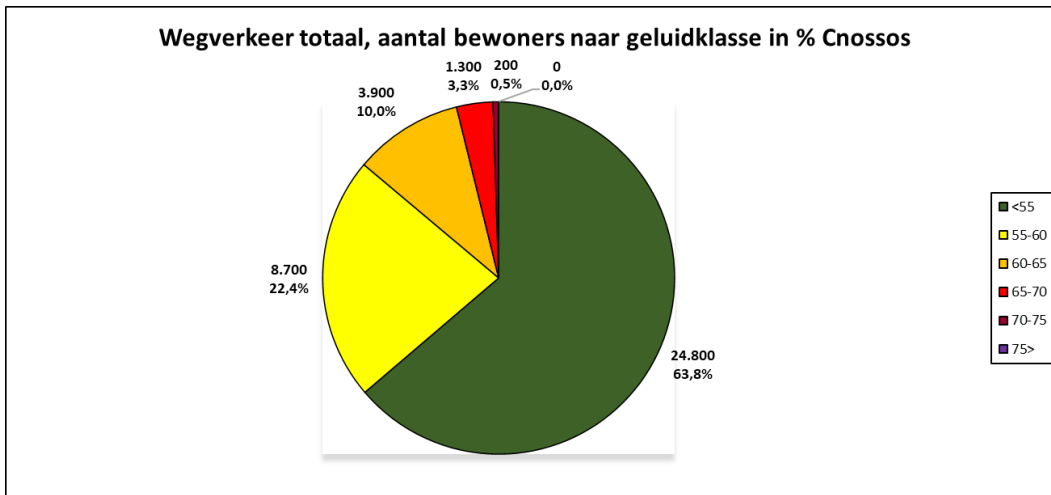
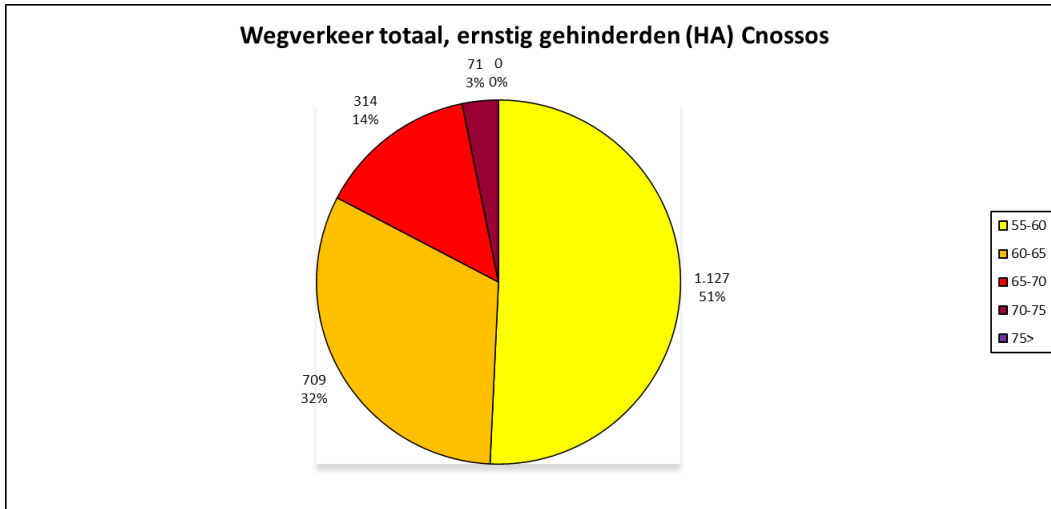
Figuren 2: Gemeente Geldrop-Mierlo wegverkeerslawaai (totaal) etmaalperiode ( $L_{den}$ ) in dB



Figuren 2a en 2b



Figuur 2c: ernstig gehinderden (HA) met Cnosos



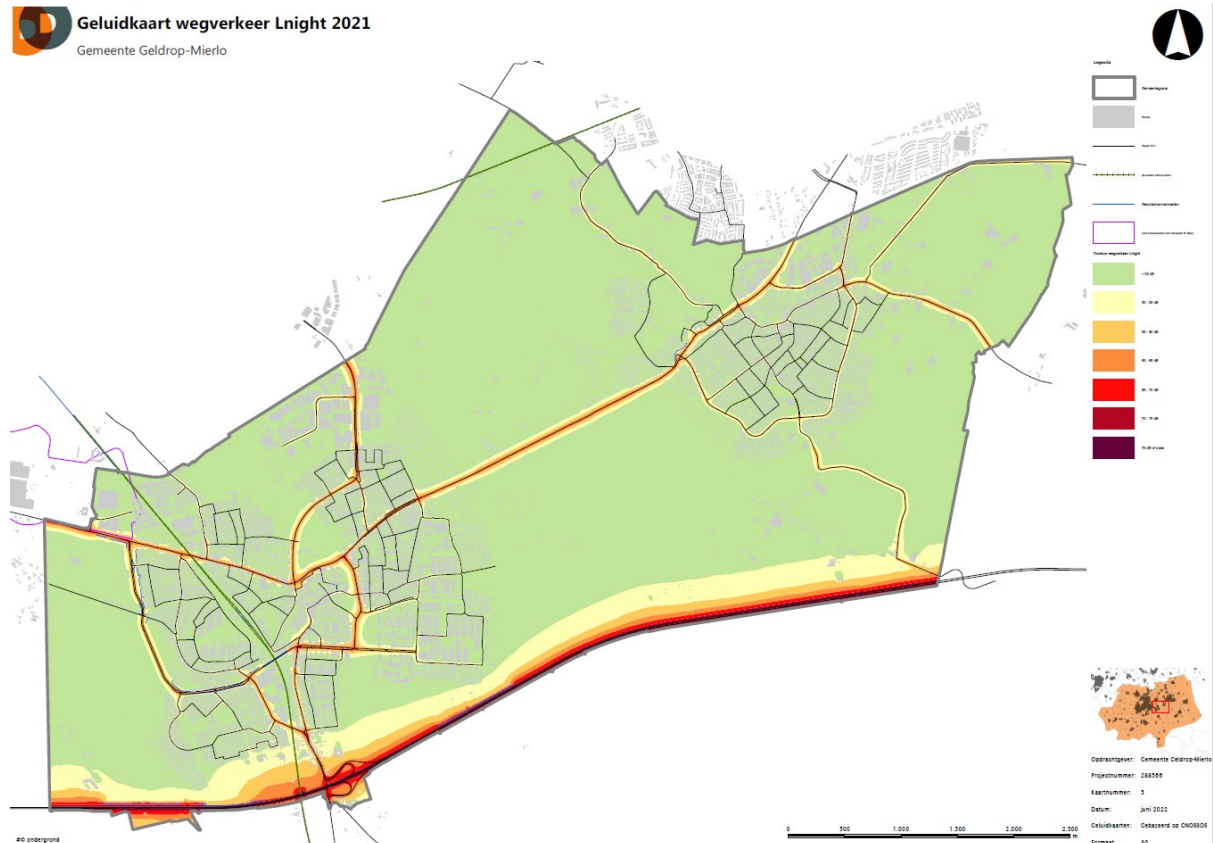
Figuren 2d en 2e: aantal bewoners naar geluidklasse met Cnossos



## Nachtperiode

In tabel figuur 3 en tabel 2 is de situatie voor de nachtperiode ( $L_{\text{night}}$ ) opgenomen. Dit is ook met de rekenmethode CNOSSOS bepaald.

Figuur 3: Geldrop-Mierlo Uitsnede uit kaart 5 : geluidbelastingskaart wegverkeer  $L_{\text{night}}$  2021



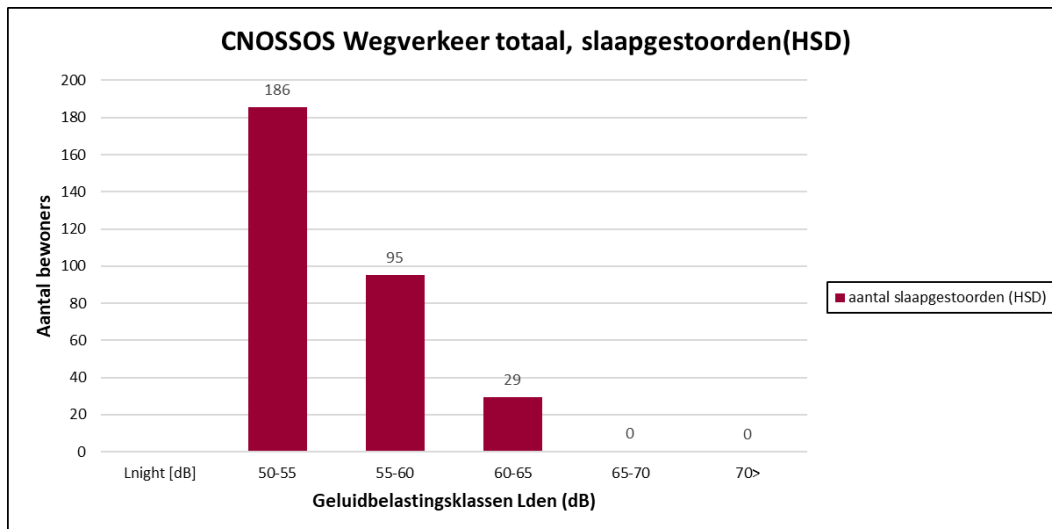
Tabel 2: aantal woningen/bewoners met geluidbelasting  $\geq L_{\text{night}}$  50 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (hinder) CNOSSOS

Klasse (excl aftrek) in dB	<50	50-55	55-60	60-65	65-70	$\geq 70$	Totaal
woningen		1.734	635	137	1	0	2.507
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen		3.700	1.400	300	0	0	5.400
aantal slaapverstoorden (HSA)		186	95	29	0	0	310
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		2+3	1+1	1+0	0	0	8

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

In figuur 4 is per geluidbelastingsklasse (nachtperiode), het percentage en aantal slaapverstoorde bewoners inzichtelijk gemaakt.

Figuur 4: Geldrop-Mierlo Wegverkeerslawaai Slaapgestoorden (HSD) 2021 CNOSSOS



### 2.1.2 IHD: Ischemische hartziekten (IHD)

Op basis van CNOSSOS is voor de gemeente Geldrop-Mierlo 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	38.901
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB ( $L_{den}$ ) of meer	14.131
Aantal gevallen IHD toe te schrijven aan geluid wegverkeer	2

### 2.1.3 Railverkeerslawaai berekend met CNOSSOS

Binnen de gemeente Geldrop 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	$\geq 75$	Totaal >55
woningen		158	262	10	0	0	
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*		300	600	0	0	0	900
ernstig gehinderden (HA)*		10	34	2	0	0	46
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		0 +0	3+0	0	0	0	0

## 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  $\geq L_{night}$  50 dB t.g.v. railverkeerslawaai (hinder) CNOSSOS

Geluidbelastingsklasse in dB	<50	50-55	55-60	60-65	65-70	$\geq 70$	Totaal >50
woningen		199	121	1	0	0	430
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen		400	300	0	0	0	700
aantal slaapverstoorden (HSA)		13	13	0	0	0	26
andere geluidgevoelige gebouwen/terreinen		0	0	0	0	0	0

### 2.1.4 Industrielawaai berekend met CNOSSOS

Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo zijn geen woningen die, wettelijk vergund, ten gevolge van industrie of bedrijven een geluidbelasting  $L_{den}$  op de gevel van meer dan 55 dB hebben bepaald met de rekenmodule CNOSSOS.

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

### 2.1.5 Vliegawaai

Voor vliegawaai zijn geen resultaten met rekenmethode CNOSSOS mogelijk, de rekenmethode is in de CNOSSOS niet beschikbaar gesteld.

Er is uitgegaan van het eerder genomen luchtvaartbesluit voor Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven, waarin de contouren zijn vastgesteld. Deze contouren zijn in Kosteneenheden, de wettelijk voorgeschreven dosismaat voor het geluid van groot (militair en civiel) vliegverkeer in verband met de militaire status. De Ke-rekenmethodiek, is de wettelijk voorgeschreven dosismaat voor geluid en wordt in Nederland gebruikt bij alle militaire luchthavens.

De contouren vliegawaai ten gevolge van Eindhoven Airport liggen niet binnen de gemeentegrens van Geldrop-Mierlo.

### 2.1.6 Wegverkeerslawaai berekend met SRM2

In de voorgaande 3<sup>e</sup> tranche zijn de berekeningen uitgevoerd met de (Nederlandse) Standaard Rekenmethode SRM2.

Met dezelfde dataset als invoer zijn voor deze 4<sup>e</sup> tranche ook berekeningen uitgevoerd met de SMR2 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<sup>e</sup> tranche zijn tevens in deze 4<sup>e</sup> 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 4: 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	$\geq 75$	Totaal > 55
woningen		2.225	964	245	28	0	3.462
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*		4.800	2.100	500	100	0	7.500
ernstig gehinderden (HA)*		627	371	126	20	0	1.114

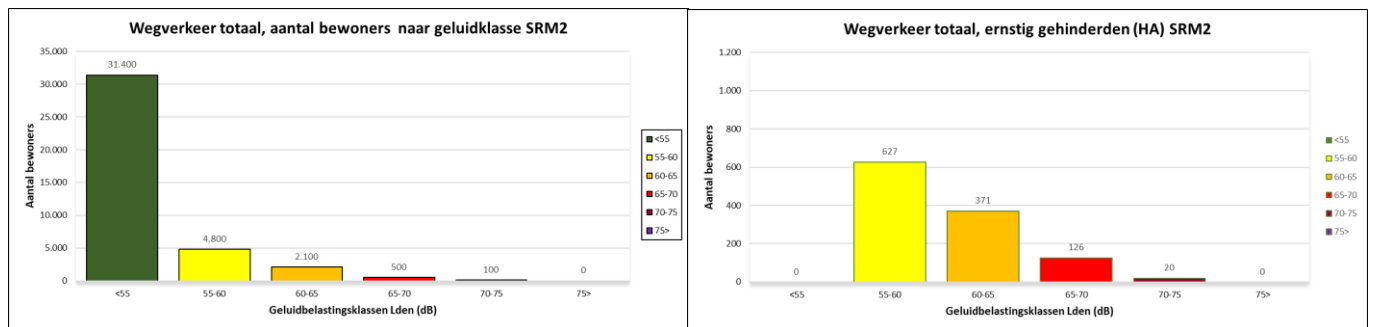
\* Met nieuwe dosis effectrelatie voor wegverkeerslawaai, deze wijken af van de vorige.

Tabel 5: aantal woningen/bewoners met geluidbelasting  $\geq L_{night}$  50 dB t.g.v. wegverkeerslawaai (hinder) SMR2

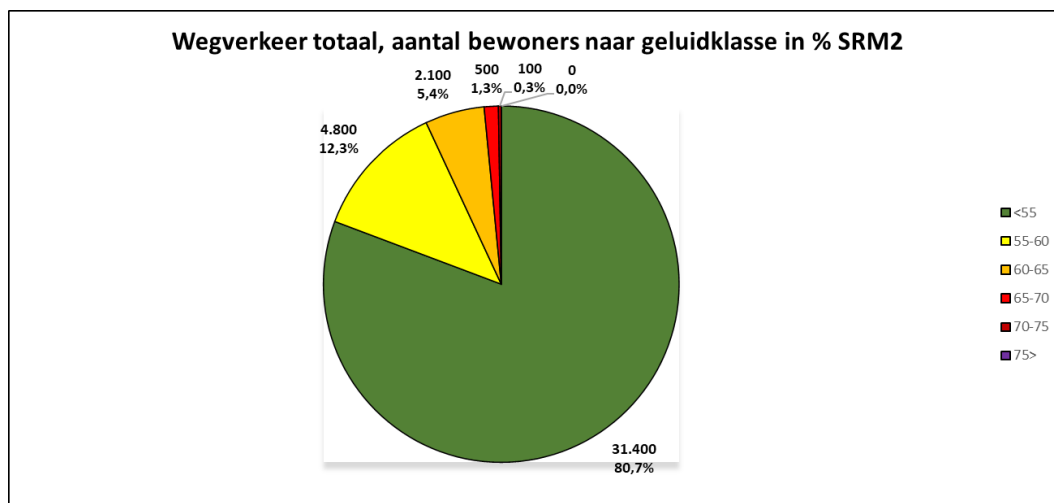
Geluidbelastingsklasse in dB (excl. aftrek)	<50	50-55	55-60	60-65	65-70	$\geq 70$	Totaal > 50
woningen		1.073	305	39	0	0	1.417
bewoners (2,14 per woning) in honderdtallen*		2.300	700	100	0	0	3.100
aantal slaapverstoorden (HSA) *		115	46	8	0	0	169

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

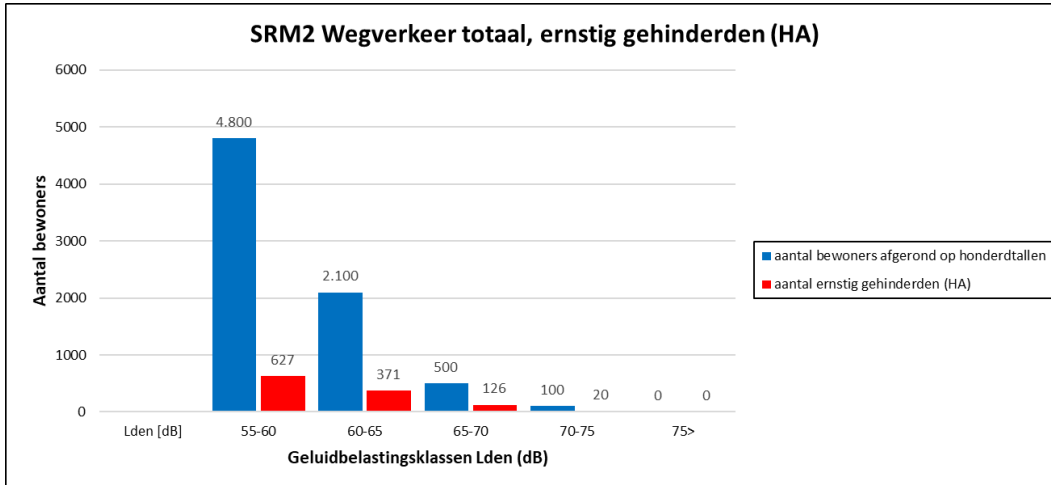
Figuren 5: Gemeente Geldrop-Mierlo wegverkeerslawaai (totaal) etmaalperiode ( $L_{den}$ ) in dB SMR2



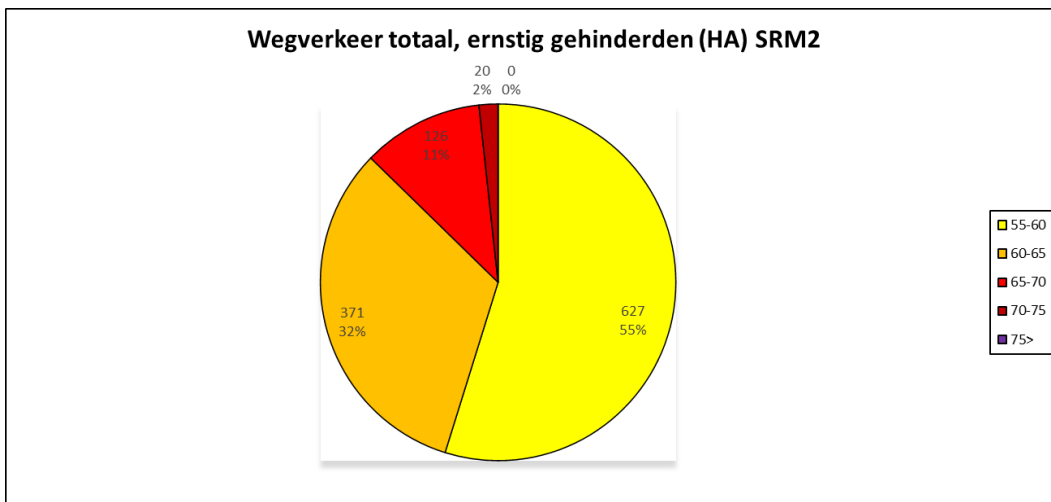
Figuren 6a en b



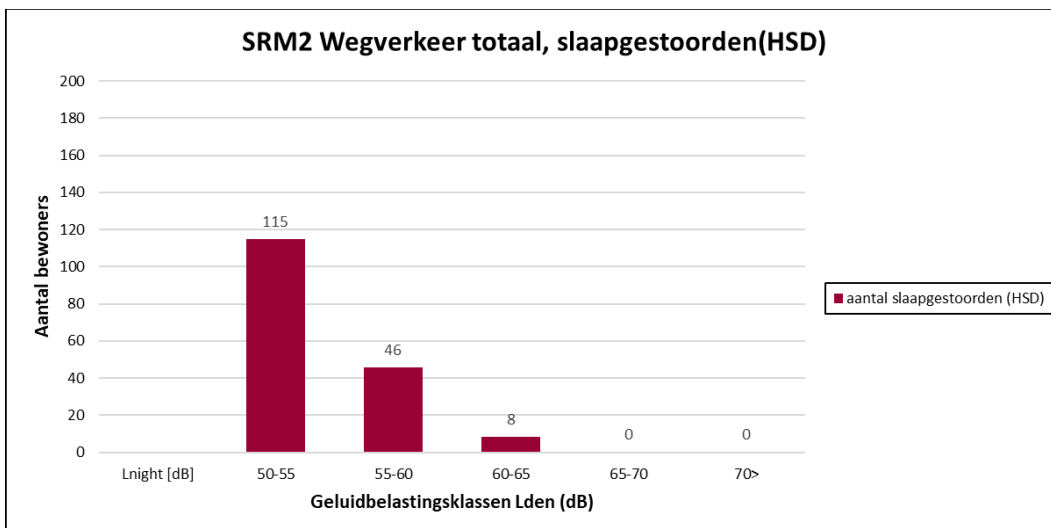
Figuur 6c



Figuur 6d



Figuur 6e



Figuur 6f



### 3 Wat heeft de gemeente Geldrop-Mierlo in de vorige tranche gedaan?

In deze paragraaf geven we aan wat de gemeente Geldrop-Mierlo voor wat betreft de verschillende geluidsoorten in de afgelopen periode heeft gedaan.

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

#### 3.1 Evaluatie wegverkeerslawaaï

Het complete actieplan van de derde en vorige tranche is in te zien op de website van de ODZOB via <https://odzob.nl/geluidbelastingskaarten> bij de gemeente Geldrop-Mierlo onder het kopje 3<sup>e</sup> tranche.

##### Wegverkeerslawaaï totaal:

In de 3<sup>e</sup> tranche waren in totaal 4.576 woningen met geluidbelastingen tussen de 55 en 75 dB voor  $L_{den}$  en 1.921 woningen in de klasse 50-65 dB voor  $L_{night}$  op basis van de SRM2 rekenmethode.

In de 4<sup>e</sup> tranche waren in totaal 3.462woningen met geluidbelastingen tussen de 55 en 75 dB voor  $L_{den}$  en 1.471 woningen in de klasse 50-75 dB voor  $L_{night}$  op basis van de SRM2 rekenmethode.

- Voor de  $L_{den}$  betekent dit een afname van het aantal woningen met 1.084 woningen, met name in de hogere klassen van 60-75 dB.
- Voor de  $L_{night}$  betekent dit een afname van het aantal woningen met 450 woningen, met name in de hogere klassen van 65-75 dB.

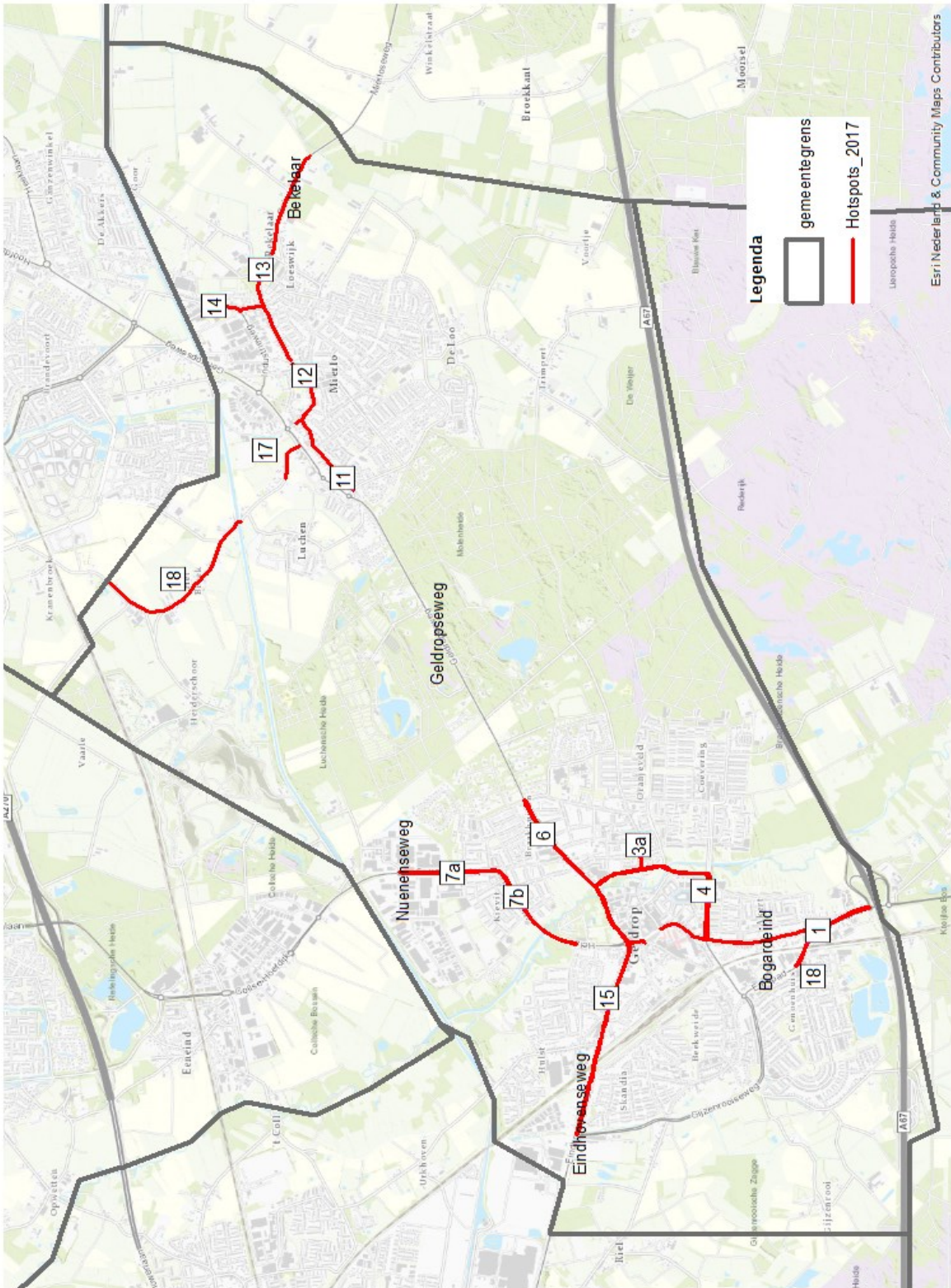
En de gemeente Geldrop-Mierlo is, (rekentechnisch gezien) sinds het vorige actieplan in aantal woningen gegroeid van 17.679 naar 18.178. Een toename van 499 woningen. Deze woningen zijn ook langs wegen met een hogere geluidbelasting gelegen dan 55 dB en dienen een betere geluidwering te bezitten.

Daarnaast zijn (geluid)saneringwoningen op de (geluid-)saneringslijst in projectvorm gesaneerd.

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

In figuur 7 is voor de gemeente Geldrop-Mierlo aangegeven op welke locaties de gemeente Geldrop-Mierlo sinds de vorige tranche maatregelen heeft getroffen of onderzocht. In tabel 7 is voor de knelpunten kort aangegeven welke maatregel(en) zijn getroffen.





Figuur 6: Hotspots 2017 (3e tranche)



Tabel 6: Getroffen maatregelen 3<sup>e</sup> tranche 2018-2023/2024 gemeente Geldrop-Mierlo

NR	Knelpunt	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
1	Bogardeind	bronmaatregel	Toplaag vervangen tussen Emopad en Rijksweg A67	Uitgevoerd in 2023
		gevelisolatie	Geluidsanering A-lijst, B-lijst en Eindmeldingslijst uitgevoerd	Uitgevoerd 2019/2020
3a	Sluisstraat	Geen maatregelen voorzien	geen	
4	Laan der Vier Heemskinderen/ Dommeldalseweg/ Johan Peijnenburgweg	Bronmaatregel	Kruising Johan Peijnenburgweg / Dommeldalseweg: 2018 voorzien van VRI; wegdek SMA0/5	Uitgevoerd in 2022
			Laan der vier Heemskinderen: meest zuidelijke rijstrook wordt busbaan van Bogardeind tot rotonde. Noordelijke rijbaan iets versmald en vervangen door SMA 0/5 Johan Peijnenburgweg wordt vanaf Sluisstraat tot Mierloseweg voorzien van SMA 0/5	Uitgevoerd 2023  Uitgevoerd 2020
6	Mierloseweg	Bronmaatregel	Nabij Nuenenseweg (TWEKA) herinrichting. VRI toegevoegd en wegdek voorzien van SMA 0/5	Uitgevoerd in 2020
7a	Nuenenseweg (Nuenen en Wielewaal)	Gevelisolatie	Geluidsanering A-lijst, B-lijst en Eindmeldingslijst uitgevoerd	Uitgevoerd 2023
7b	Wielewaal	Bronmaatregel en gevelisolatie	Nieuwe slijtlaag aangebracht en geluidsanering A-lijst, B-lijst en Eindmeldingslijst uitgevoerd	Uitgevoerd in 2023
11	Burg. Verheugtstraat	Geen maatregelen voorzien	geen	
12	Dorpsstraat/ Marktstraat	Geen maatregelen voorzien	geen	
13	Bekelaar	• Wegonderhoud	Uitgevoerd in 2019	
		• Reconstructie Bekelaar komgrens-rotonde Marktstraat	Reconstructie is niet uitgevoerd in 2019. De reconstructie met het inrichten als 50 km/u weg gaat plaatsvinden in 2025	
		• Weg wordt ingericht als 50 km/u	2024/2025	



NR	Knelpunt	Maatregel bron/overdracht	Getroffen maatregel	Opmerkingen
15	Eindhovenseweg/ Nieuwendijk	Geen maatregelen voorzien	(rotonde in 2017 vernieuwd)	Geluidsanering uitgevoerd t/m 2023
		Gevelisolatie	Geluidsanering A-lijst, B-lijst en Eindmeldingslijst uitgevoerd	Uitgevoerd t/m 2023
16 (nieuw)	Broekstraat	Geen maatregelen voorzien	geen	
17 (nieuw)	Burg. Termeerstraat	Geen maatregelen voorzien	geen	
18 (nieuw)	Emopad	Geen maatregelen voorzien	geen	

Tabel 7: Overige projecten woningbouwprojecten 2017 - 2023

Locatie en project	Aantal woningen
Mierlo's Welkom (Hekelstraat)	32 woningen
De Jonkvrouw (Tournooveld)	226 wooneenheden
Talingstraat (Talingstraat/Mierloseweg)	65 woningen
Kleyndommel (Nieuwendijk)	32 wooneenheden
Tweka (Mierloseweg)	79 woningen
Topaterrein (Bogardeind)	27 wooneenheden

De snelweg Rijksweg A67 veroorzaakt hoge geluidbelastingen binnen de gemeente Geldrop-Mierlo. De gemeente Geldrop-Mierlo zelf is ruim van opzet. De meeste geluidbelaste woningen zijn gelegen langs de stedelijke wegen, enkele woningen zijn gesitueerd langs de rijkswegen. De meeste woningen vallen in de geluidbelastingsklassen  $L_{den}$  55-64 en  $L_{night}$  50-59 dB.

Rijkswaterstaat is met een Meerjarenprogramma Geluid (MJPG) bezig om na te gaan waar en wat noodzakelijk is.

### 3.1.1 Wegverkeer en geluidsaneringsopgave

Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo zijn diverse (geluid) saneringswoningen bekend ten gevolgen van wegverkeer. 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 regionale programma Geluidsanering is gewerkt aan het oplossen van de geïnventariseerde knelpuntsituaties waarbij de gemeente gebruik heeft gemaakt van een rijkssubsidie. Met behulp van deze subsidie zijn gevelmaatregelen getroffen zoals het aanbrengen van geluidisolerende beglazing of geluiddempende ventilatie. Het gaat om een omvangrijk en daardoor langlopend proces.

In 2017-2024 zijn de laatste woningen op de A-lijst, B-lijst en de Eindmeldingenwoningen gesaneerd. In 2024 zal de geluidsanering in Geldrop-Mierlo worden afgerond.



### 3.2 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.

#### Situatie Geldrop

Afgelopen jaren zijn er rondom het spoor diverse woningen en appartementen gerealiseerd, bijvoorbeeld De Jonkvrouw. Deze woningen zijn, indien nodig, voorzien van een hogere waarde en aanvullende gevelmaatregelen.

ProRail is met een MJPG programma bezig rondom het spoor waaronder in de gemeente Geldrop-Mierlo voor de woningen met hogere geluidbelastingen.

4<sup>e</sup> tranche 2021: Voor de  $L_{den}$  waarde zijn in de 4<sup>e</sup> tranche totaal 311 woningen in de klasse 55-70 dB met CNOSSOS bepaald. Voor de  $L_{night}$  zijn dit 197 woningen in de klasse 50-70 dB.

3<sup>e</sup> tranche 2016: In de vorige 3<sup>e</sup> tranche waren voor  $L_{den}$  dit 296 woningen en voor  $L_{night}$  248 woningen in deze klassen.

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

Hoewel vergelijking niet goed mogelijk door verschil in rekenmethode kan grofweg kan gesteld worden dat er wat meer woningen voor  $L_{den}$  zijn en voor de  $L_{night}$  wat minder. Ook is een beperkte verschuiving te zien naar een wat lagere geluidbelasting klasse. Het verschil blijft beperkt.

### 3.3 Evaluatie industrielawaai

Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo zijn geen woningen die, wettelijk vergund, ten gevolge van industrie of bedrijven een geluidbelasting op de gevel van meer dan 55 dB(A) hebben. Ook niet voor de nachtperiode.

### 3.4 Evaluatie vliegawaai

Geluid van vliegverkeer Eindhoven Airport is niet betrokken in dit onderzoek, omdat er geen geluidcontouren van deze luchthaven over de gemeente Geldrop-Mierlo liggen. Dat wil niet zeggen dat er geen mogelijke overlast wordt ervaren. Zie paragraaf 1.3.2. [Vlieglawaai](#).

### 3.5 Wijzigingen ten opzichte van de planning en bijgekomen uitgevoerde maatregelen

Alle geplande maatregelen zijn uitgevoerd. Overige (niet geplande) maatregelen die in de afgelopen periode zijn getroffen zijn:

- Integrale herinrichting van Papenvoort. De herinrichting hield een versmalling van het wegprofiel in. De snelheid was al 30 km/uur.

Naar aanleiding van de kaarten, tabellen en aanvullend gegevens worden de volgende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan:

1. Een groot aantal knelpunten wordt opgelost of beperkt door de in de diverse plannen, zoals reconstructieplannen, herinrichtingen van wegen en onderhoudsplannen voorgestelde maatregelen.
2. Bij onderhoud wordt op doorgaande wegen in Geldrop-Mierlo in principe SMA 0/6 aangebracht. Dit asfalt geeft een (beperkte) geluidreductie. Op de wegen met geluidknelpunten wordt gekeken of ZSA toegepast kan worden;
3. In Mierlo valt een aantal woningen in de klasse 65 tot 70 dB. De woningen die nog niet zijn gesaneerd, geen hogere waarde hebben of niet op de A-lijst staan, zijn aangemeld bij het Ministerie van I&W als saneringssituatie in het kader van de zogenaamde "eindmelding". Voor deze woningen is apart budget aangevraagd.
4. Op een aantal locaties is voor wegverkeerslawaai door het treffen van maatregelen aan de weg en/of gevelisolatie de gevelbelastingen en de binnenniveau's verlaagd. De effecten van deze maatregelen zijn met name voor de maatregelen aan de weg beperkt van één tot enkele dB' s. Hierdoor wordt wel verbetering behaald maar dit hoeft niet altijd te betekenen dat alle woningen aan de plandrempel voldoen, aan de voorkeursgrenswaarde of dat het binnenniveau voldoet. Dit speelt met name een rol als woningen dicht op een weg zijn gelegen die voorzien zijn van een klinkerbestrating.
5. In een plaats als Geldrop-Mierlo zijn eveneens gebieden en locaties te zien waar de geluidbelasting lager (< 55 dB) is ten gevolge van wegen, het spoor en de industrie. Dit is in het centrumgebieden van Geldrop en Mierlo, in diverse parken binnen de gemeente en in delen van woonwijken het geval.
6. Het geluid is in vele gevallen duidelijk herleidbaar, zeker voor wegverkeer en railverkeer.



## 4 Actieplan Geluid gemeente Geldrop-Mierlo

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie van de gemeente Geldrop-Mierlo op het gebied van geluid.

### Overige bronbeheerders

Een gemeente heeft geen invloed op bijvoorbeeld rijkswegen (Rijkswaterstaat), provinciale wegen (provincie Noord-Brabant), spoorwegen (Prorail) of vlieglawaai (Eindhoven Airport) aangezien daar andere partijen de zogenaamde bronbeheerders zijn.

Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo zijn geen provinciale wegen aanwezig. Industrielawaai leidt niet tot waarden boven de 55 dB.

### Gemeente als bronbeheerder

De gemeente heeft alleen invloed op wegen waarvoor de gemeente Geldrop-Mierlo wegbeheerder is, de gemeentelijke wegen. Daar is dit Actieplan geluid in de 4<sup>e</sup> tranche dan ook met name op gericht.

Daarnaast heeft de gemeente een klein gedeelte van DAF als gezoned industrie terrein binnen de gemeentegrenzen liggen. Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo zijn geen woningen die, wettelijk vergund, ten gevolge van industrie of bedrijven een geluidbelasting op de gevel van meer dan 55 dB(A) hebben.

### 4.1 Gemeentelijk gebiedsgericht beleid

De gemeente heeft voorsnog geen gemeentelijk gebiedsgericht geluidbeleid vastgesteld. De gemeente Geldrop-Mierlo sluit aan bij de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant op het gebied van vervoer en mobiliteit.

#### 4.1.1 Strategisch beheersplan onderhoud wegen

De gemeente heeft een Strategisch Beheerplan Onderhoud wegen.2019-2022 Dit rapport geeft inzicht in de benodigde beheerstrategie om de na te streven onderhoudskwaliteit te realiseren en geeft inzicht in de onderbouwing van de benodigde- en beschikbare budgetten om het nagestreefde kwaliteitsniveau te realiseren.

### 4.2 Geluidsaneringsopgave

Binnen de gemeente Geldrop-Mierlo 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. De gemeente Geldrop-Mierlo heeft eerder een aanvraag voor subsidie ingediend voor deze woningen. De kosten voor de uitvoering van de sanering wordt betaald door het Rijk. Bij de aanvraag dient eveneens duidelijk gemotiveerd worden of het toepassen van bronmaatregelen (stiller wegdek), verkeersmaatregelen of overdrachtsmaatregelen tot de mogelijkheden behoren.

De uitvoering wordt gefaseerd opgepakt op basis van de hoogte van de geluidbelastingen, waarbij alle woningen in Geldrop-Mierlo voor wegverkeer de afgelopen periode zijn aangepakt. Uiterlijk in 2024 is de geluidsanering in Geldrop-Mierlo voor wegverkeer helemaal afgerond.

### 4.3 Wat gaat de gemeente Geldrop-Mierlo in de 4<sup>e</sup> tranche doen?

In dit onderdeel wordt ingegaan op de toekomstige situatie van de gemeente Geldrop-Mierlo op het gebied van geluid.

#### 4.3.1 Welke knelpunten gaan we oplossen?

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 geluidbelastingkaarten en door de gemeente Geldrop-Mierlo 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.

De gemeente zal afhankelijk van de financiële middelen en andere ontwikkelingen binnen de gemeente en regio keuzes maken.

#### 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 (Or) 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.

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

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

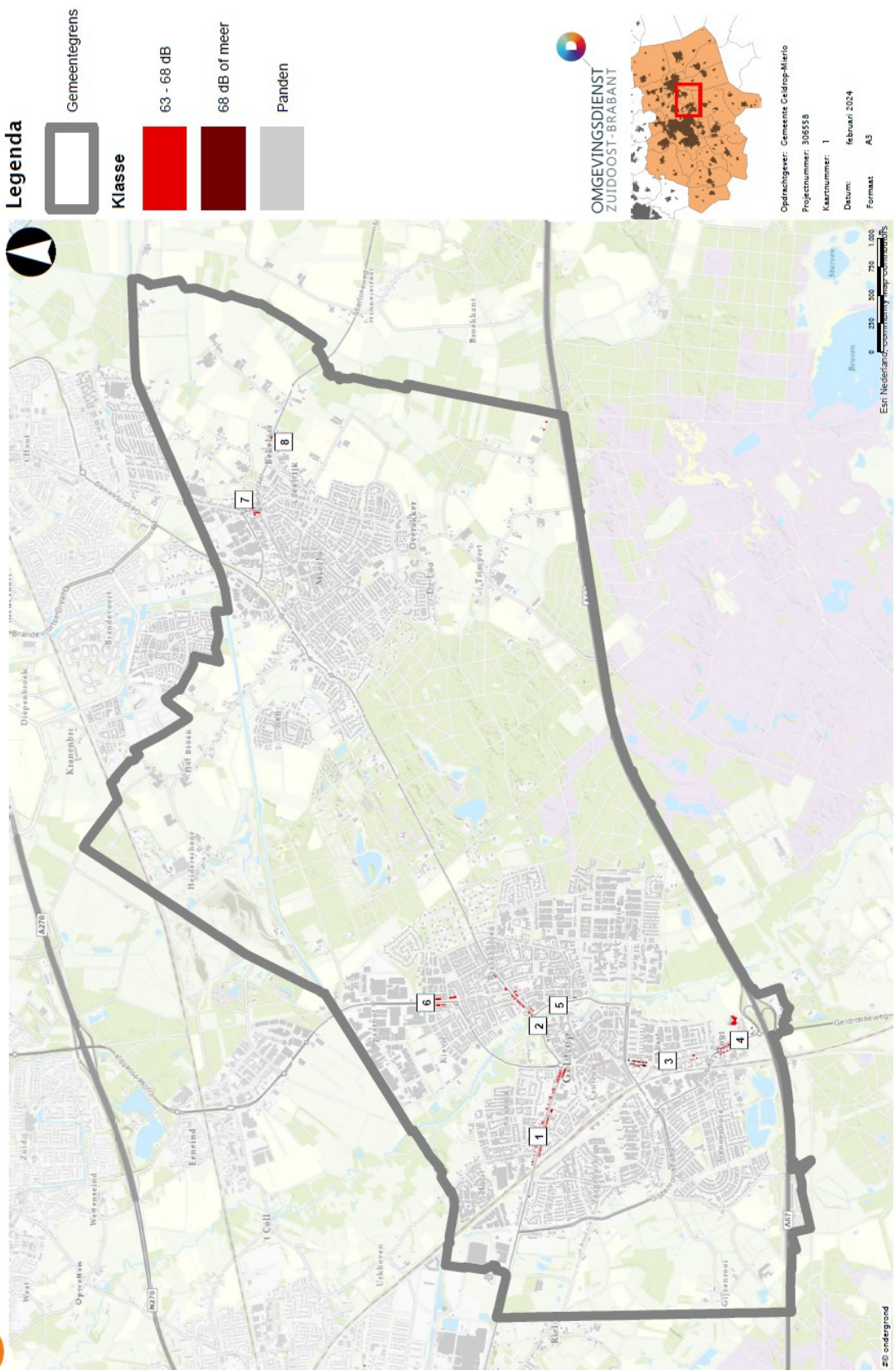
De gemeente zal afhankelijk van de financiële middelen en andere ontwikkelingen binnen de gemeente en regio keuzes maken.





### Hotspots Geldrop-Mierlo obv AREG (63 dB of meer)

Gemeente Geldrop-Mierlo



Figuur 7. Gemeente Geldrop-Mierlo hotspots 2021 wegverkeerslawaai obv Or/ AREG



Tabel 8: Aanpak hotspots 2024-2027 Geldrop-Mierlo

Hotspots Geldrop				
Nummer	Locatie	klasse (L <sub>den</sub> )	Mogelijke maatregelen/ opmerkingen	Effect
1	Eindhovenseweg/ Nieuwendijk	63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien: geluidsanering uitgevoerd	Saneringswoningen voldoen
2	Mierloseweg	63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien: geluidsanering uitgevoerd	Saneringswoningen voldoen
3	Bogardeind (Gijzenrooijseweg - Emopad)	68 dB of meer/ 63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien: geluidsanering uitgevoerd	Saneringswoningen voldoen
4	Bogardeind (Emopad - RW67)	68 dB of meer/ 63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien: geluidsanering uitgevoerd	Saneringswoningen voldoen
5	Johan Peijnenburgweg	63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien	-
6	Nuenenseweg	63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien: geluidsanering uitgevoerd	Saneringswoningen voldoen
Hotspots Mierlo				
Nummer	Locatie	klasse (L <sub>den</sub> )	Mogelijke maatregelen/ opmerkingen	Effect
7	Brugstraat (Industrieweg - Bekelaar)	63 - 68 dB	Geen maatregelen meer voorzien,	Saneringswoningen voldoen, Knip Brugstraat: in onderzoek
8	Bekelaar	63 - 68 dB	Reconstructie rotonde Markstraat - komgrens. Uitvoering 2024/2025	N.t.b.

#### 4.3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen 2024-2029

De volgende ruimtelijke ontwikkelingen worden verwacht, deze zijn in tabel 9 weergegeven.

<https://www.geldrop-mierlo.nl/projecten>

Tabel 9: Overige projecten 2024 – 2029

Locatie en project	Opmerkingen
<b>Projecten Geldrop</b>	
St. Jozefkerk	Oplevering in 2024.
Centrumimpuls	Meerdere projecten, oplevering tussen nu en ongeveer 2031.
Herinrichting Heuvel	-
Herinrichting Hofstraat	-
De Bleekvelden	In aanbouw.
Nieuwbouw appartementen Nieuwendijk	Opgeleverd in 2024.
Bouwplan Laarstraat-Bogardeind	Plan onherroepelijk, realisatie in 2024/2025.
Nieuwbouwplan De Jonkvrouw	Opgeleverd in 2024.
Woningbouwplan Genoehuizerweg	Naar verwachting 2026.
<b>Projecten Mierlo</b>	
Woningbouwplan De Waag	Oplevering in 2024.
Buitengebied Mierlo-Oost	-
Nieuwbouwwijk Luchen	Meerdere projecten, met verschillende opleverdata tussen nu en 2030.
Structuurvisie Oudvensestraat en Omgeving	-
Herinrichting Bekelaar	Realisatie in 2025
<b>Projecten in Regio</b>	
Ontwikkelingen buitengebied	-
Rijk van Dommel en Aa	-

#### 4.3.3 Welke generieke oplossingen zijn er al gekozen of worden onderzocht?

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.

##### 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.

Om de problematiek integraal te kunnen benaderen wordt een overkoepelende studie uitgevoerd naar de bundelroutes N615/A270/Eisenhowerlaan/Ring/Kennedylaan en Kasteel-Traversal/A270.

### **Inprikker Eindhoven – A67 Geldrop**

Volgens de filosofie die aan de bereikbaarheidsagenda ten grondslag ligt moeten verbindingen vanaf de robuuste randen naar de locaties in de regio goed functioneren. Deze zogenaamde inprikkers moeten daarvoor in sommige gevallen worden geoptimaliseerd, zowel voor de auto als het openbaar vervoer indien daar sprake van is. Een daarvan is inprikker A67-Geldrop-Eindhoven.

- Op de inprikker A67-Geldrop-Eindhoven zijn in 2022 extra voorsorteervakken op het kruispunt Eindhovenseweg/Gijzenrooiseweg en Eindhovenseweg/Daf 3 (Geldrop) aangelegd. Het doel is de verliestijden voor het openbaar vervoer tijdens de ochtendspits weg te nemen en daarmee de kwaliteit te verbeteren. Tevens heeft het project tot doel de huidige verliestijden voor het autoverkeer te verminderen.
- Ter hoogte van de aansluiting met de A67 wordt een bypass aangelegd bij de noordelijke turborotonde ten behoeve van het verkeer vanuit Heeze richting Leenderheide. Het fietspad langs het Bogardeind wordt ter hoogte van de op- en afritten A67 naar de westzijde verplaatst (wegvak De Zegge en het Emopad). Wellicht heeft dit ook gevolgen voor de ligging van het fietspad richting Heeze (onderdeel van het sternetwerk). De huidige bypass bij Bogardeind/Emopad wordt in de verkeersregeling opgenomen. Dit project is voor onbepaalde tijd stilgelegd door het uitstel van de planuitwerking van de verbreding A67.

### **Fietsverbindingen**

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

#### *Snelfietsroute De Run – HTCE – Geldrop*

De HTCE en bedrijventerrein de Run behoren tot de economische toplocaties in de regio en huisvest een aantal grote werkgevers. De autoverbindingen op deze relatie zijn zwaar belast. De afstand tussen Geldrop, de zuidelijke wijken van Eindhoven en HTCE en De Run is met 10-15 km potentieel aantrekkelijk voor fietsers en e-bikers.

Het betreft de aanleg van een fietsroute tussen Eindhoven en Geldrop als onderdeel van de verbinding De Run – HTCE – Eindhoven – Geldrop. Het definitieve tracé dient nog bepaald te worden, waarbij met name het kruisen van de Leenderweg speciale aandacht vraagt.

#### *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 opgewaarderd en waar nodig gecompleteerd.

#### *Fietsroute Eindhovens Kanaal Helmond – 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 langs het Eindhovens Kanaal opgewaarderd. Dit

projectonderdeel betreft het wegvak Ganzewinkel (gemeente Helmond) tot Vamweg (gemeente Geldrop-Mierlo).

#### *Fietsroute Nieuwendijk/ Eindhovenseweg en Laan der vier Heemskinderen*

In 2025 willen we de bestaande fietsvoorzieningen langs de Nieuwendijk/Eindhovenseweg en Laan der vier Heemskinderen opwaarderen (elementenverharding vervangen door asfalt).

#### *Fietspad tussen Geldrop en Mierlo*

Het verbreden van het fietspad tussen Geldrop en Mierlo via de route Aardborstweg.

### **Openbaar vervoer (OV)**

#### *HOV Geldrop – Eindhoven*

Door het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoerassen kan het daily urban system beter functioneren en wordt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroot.

De HOV-as Eindhoven-Geldrop is nog niet volledig gerealiseerd. Daardoor zijn de huidige verliestijden voor het OV (bestaande uit 3 buslijnen) nog te hoog. Om dit te verbeteren worden:

- De busstroken Eindhovenseweg (Geldrop) en Geldropseweg (Eindhoven) tussen de kruispunten DAF 3 en St. Petrus Canisiuslaan op Eindhovens en Geldrops grondgebied zijn/worden verlengd.
- Op de Laan der vier Heemskinderen (rijrichting Coevering) tussen Bogardeind en Dommeldalseweg is een busstrook gerealiseerd. Het betreft een no-regret-maatregel als onderdeel van HOV Eindhoven-Geldrop.

#### *OV doorstromas 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 verbeteringen gerealiseerd. Het betreft:

- nieuwe VRI met KAR<sup>5</sup> bij het kruispunt Mierloseweg/Nuenenseweg en uitbreiding van de bestaande VRI op het kruispunt Mierloseweg/Johan Peijnenburgweg met KAR, beide in Geldrop.
- de aanleg van een busstrook op de Mierloseweg tussen de Grote Bosweg en Dwarsstraat, in Geldrop.

#### 4.3.4 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 Geldrop-Mierlo bereikbaar te houden. Bereikbaar Brainport doet meer dan alleen een werkgeversaanpak. Op deze locatie kan meer informatie gevonden worden <https://www.brainportbereikbaar.nl/>.

## 4.4 Omgevingsvisies

Niet alleen in Geldrop-Mierlo, maar in heel Nederland wordt gewerkt aan nieuwe ruimtelijke opgaven. Het Rijk en de provincies hebben hiervoor ook Omgevingsvisies opgesteld.

---

<sup>5</sup> Korte Afstand Radio voor prioriteit bij verkeerslichten

#### 4.4.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) kent vier prioriteiten en 21 'Nationale Belangen' waarmee het Rijk de kwaliteit van de fysieke leefomgeving wil behouden en versterken. 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.

#### 4.4.2 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.

#### 4.4.3 Omgevingsvisie Geldrop-Mierlo

De Omgevingsvisie van de Geldrop-Mierlo is in 2022 vastgesteld. De omgevingsvisie is een beleidsinstrument voor de gemeente, voortkomend uit de omgevingswet. De Omgevingswet treedt in 2024 in werking en is een nieuw stelsel van regelgeving met regels over ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. De gehele omgevingsvisie van Geldrop-Mierlo is te downloaden via de website van de gemeente <https://www.geldrop-mierlo.nl/de-omgevingsvisie>.

De gemeente Geldrop-Mierlo heeft 6 speerpunten geformuleerd te weten:

*Speerpunt 1: Duurzaam verbonden in de regio*

*Speerpunt 2: Doorlopend groen*

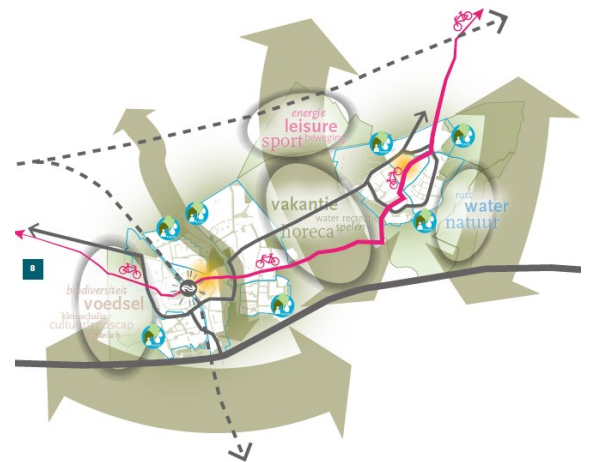
*Speerpunt 3: Een stralend middelpunt (in Geldrop en Mierlo)*

*Speerpunt 4: Naar groene sociale wijken*

*Speerpunt 5: Naar een multifunctioneel buitengebied*

*Speerpunt 6: Versterken economische kracht*

De speerpunten zijn in de omgevingsvisie verder uitgewerkt.



Abbeiding 3. Speerpunten Geldrop-Mierlo

## 4.5 Regionale aanpak en samenwerking

### 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.

#### *A67 Leenderheide – Zaarderheiken (Eindhoven – Venlo)*

De A67 is een belangrijke snelweg voor goederenvervoer. Ongeveer 30 procent van de voertuigen op de A67 zijn vrachtwagens. Er gebeuren regelmatig ongevallen die leiden tot vertragingen. Met name in de spits zijn hier problemen met de doorstroming. We werken nu aan maatregelen die de doorstroming van de personenauto's en vrachtwagens verbeteren.

Vanaf 2022 zijn er een aantal kortetermijnmaatregelen toegepast.

#### Smart Mobility-maatregelen:

- Stimulering van fietsgebruik en afspraken met werkgevers in de regio over vervoersalternatieven. Dit om de hoeveelheid personenverkeer tussen Geldrop en Leenderheide in de spits te verminderen;
- Plaatsing van een slim bandenspanning-meetsysteem om pechgevallen met vrachtwagens te voorkomen.

#### Kleine infrastructuurle maatregelen:

- Aanleg van pechhavens;
- Bebording beter zichtbaar maken nabij afritten (gereed);
- Aanpassing van verschillende aansluitingen ten oosten van Geldrop.

De effecten van de kortetermijnmaatregelen monitoren we, zodat besloten kan worden of en wanneer er aanvullende maatregelen nodig zijn.

#### Uitbereiding wegcapaciteit:

Structurele verbreding: (vanuit Eindhoven) richting Geldrop een derde rijstrook toegevoegd. In de richting van Eindhoven wordt de capaciteit uitgebreid door middel van een weefvak. Het weefvak zorgt ervoor dat verkeer vanaf de oprit Geldrop dat bij Leenderheide de A67 weer verlaat, niet hoeft in te voegen tussen het overige verkeer.

Op 23 juni 2023 is besloten om 17 wegen- en vaarwegenprojecten in Nederland te pauzeren. Dit geldt ook voor de verbreding van de snelweg A67 Leenderheide-Geldrop.

#### *MIRT-Onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport 2030-2040*

De bereikbaarheid van de Brainportregio komt onder druk te staan door de economische groei en de invulling van de woningbouwopgave. Het MIRT<sup>6</sup>-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<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

<sup>7</sup> <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.

#### **SGE: afsprakenkader en verstedelijkingsakkoord**

Geldrop-Mierlo werkt samen met de gemeenten Best, Eindhoven, 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'.

#### **4.6 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 3 laten 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.

#### **4.7 Kosten maatregelen**

Zoals te lezen is zijn er veel plannen en maatregelen die de gemeente wil gaan treffen op korte en langere termijn, sommige concreet en meerdere zullen nog verder uitgewerkt gaan worden.

Voor de kosten en financiering van de maatregelen kan in dit Actieplan geen invulling gegeven worden.

Een aantal van de maatregelen hoort bij een afdeling van de gemeente thuis, denk aan het vervangen van een wegdek. Ander maatregelen horen met (deel) financiering ook bij andere partijen thuis zoals het openbaar vervoer.

Per uit te voeren maatregelen zal binnen de gemeente in een breder kader een afweging gemaakt dienen te worden hoe de kosten en financiering zal gaan plaatsvinden.



## 5 Wat is de status van dit Actieplan?

Het document betreft een ontwerp-actieplan.

Het ontwerp actieplan is op d.d. xxx 2024 door het college van burgemeester en wethouder van de gemeente Geldrop-Mierlo vastgesteld. Vervolgens heeft in het Gemeenteblad en op de website van de gemeente Geldrop-Mierlo 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 Geldrop-Mierlo als de gemeenteraad.



## Bijlagen

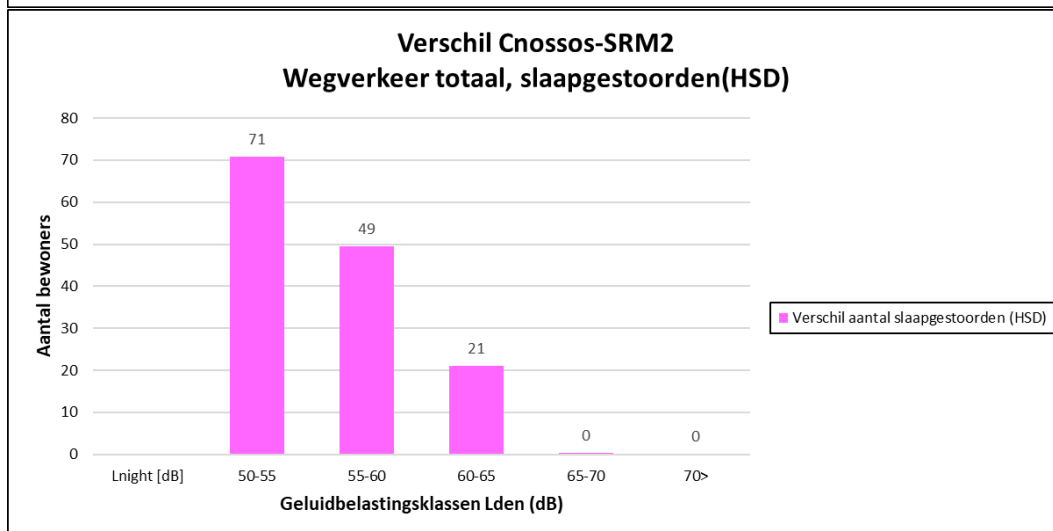
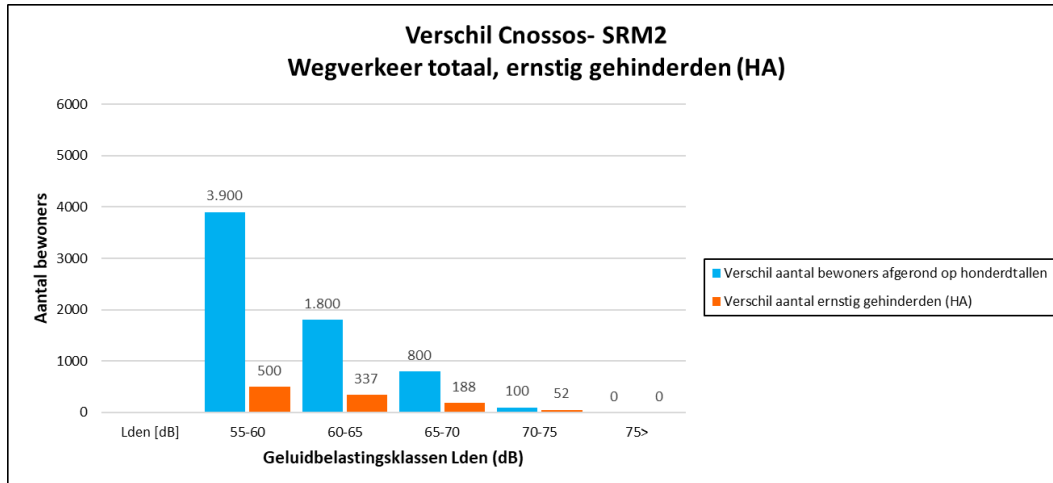
## **Bijlage 1: Rapportage gemeente Geldrop-Mierlo tabellen 4<sup>e</sup> tranche**

Tabellen bij de END geluidbelastingkaarten 4<sup>e</sup> tranche peiljaar 2021

## **Bijlage 2: Rapportage gemeente Geldrop-Mierlo tabellen 3<sup>e</sup> tranche**

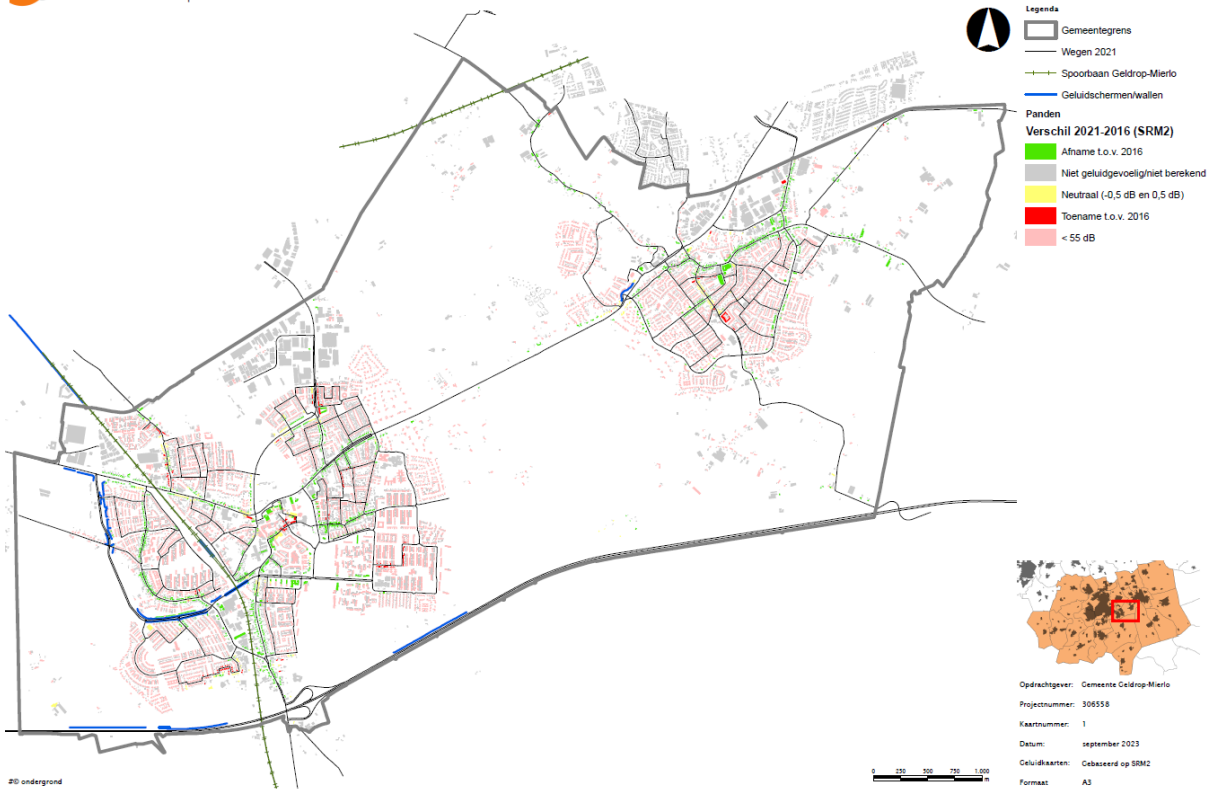
Tabellen bij de END geluidbelastingskaarten 3<sup>e</sup> tranche peiljaar 2016

### Bijlage 3: Verschillen CNOSSOS en SRM2 gemeente Geldrop-Mierlo 4<sup>e</sup> tranche





**Vershil Lden 2021 en 2016 (SRM2)**  
Gemeente Geldrop-Mierlo



**Vershil CNOSSOS en SRM 2 Lden (END 2021)**  
Gemeente Geldrop-Mierlo



## Bijlage 4: Bepaling IHD

Indicator	Aantal
Aantal inwoners in studiegebied	38.901
Totaal aantal mensen blootgesteld aan 55 dB (Lden) of meer	14.131
Aantal gevallen IHD toe te schrijven aan geluid wegverkeer	2