

Helmond leefmilieu 2.0

Actieplan Integrale Geluidreductie 2023-2030

basis unaniem aangenomen

motie “Terugdringen geluidsbelasting”

28 september 2021

en motie “Verbetering nachtrust van
aanwonenden aan doorgaande routes in
Helmond”

22 november 2022

Auteur: Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Datum: november 2022

© 2022 stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Kerkstraat Zuid 17

5701 PL HELMOND

info@GezondLeefmilieuHelmond.nl

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Inleiding

Als je de gemeente belt vertelt onze burgemeester dat ze trots is om burgemeester te mogen zijn van deze mooie stad. En dat klopt. Helmond kan trots zijn op een mooi en goed onderhouden kasteel in het centrum van de stad. Een mooi park aan het kanaal en nog veel meer mooie plekken, straten en wijken met speeltuinen voor kinderen.

Maar helaas zijn er ook straten die schreeuwen om vergroening en zijn er in het verleden een aantal beslissingen genomen met grote gevolgen. Bijvoorbeeld een vier-baansweg die ons centrum in tweeën deelt. Een actie waar destijds een deel van het Kasteel en zo'n 500, ook hele mooie huizen, voor is moeten wijken. Een weg die nu zorgt voor erg veel overlast. Daarnaast Teun Praasterink (Teun de Sloper) die de sloophamer dusdanig gehanteerd heeft waardoor er nog meer mooie oude gebouwen en karakter voorgoed verloren zijn gegaan.

De les die wij hieruit moeten trekken is tweeledig:

- Zuinig zijn met wat we hebben
- Niets is voor eeuwig

Zuinig zijn met wat we hebben geldt natuurlijk voor onze schaarse oude en zeker ook monumentale panden. Panden die karakter geven aan een stad van zo'n 800 jaar (1225 gesticht door Hertog Hendrik I van Brabant). Maar ook zuinig zijn op ons schaarse groen in en om de stad. Een boom kappen is 10 minuten werk maar deze heeft er vele decennia over gedaan om tot wasdom te komen. En voor een volwassen boom moeten er 100-tallen teruggeplaatst worden voor dezelfde CO2 opname.

Natuur laten wijken voor bebouwing is in een mum van tijd gerealiseerd. Maar het terugkrijgen is zeer moeizaam. Eenmaal gebouwd dan blijft dat generaties lang bebouwd. Dit moet men als bestuurders van de stad zeer goed realiseren en bij elke beslissing in het achterhoofd houden. Niet het geld van de projectontwikkelaars, de drang van projectmanagers of een mantra laten domineren maar de leefbaarheid en dat wat het verleden ons heeft achtergelaten. Een juiste balans. Daarbij moet men niet vergeten dat: ***een huis maakt dat je in de stad kunt leven maar groen en rust maakt dat de stad leefbaar is.***

Op dit moment zijn er grootste bouwplannen voor het centrum van Helmond. Maar ook elders in de stad wordt volop gebouwd. Nu moet niet opnieuw de fout gemaakt worden zodat later opnieuw tot de conclusie gekomen moet worden dat er alleen maar gebouwd is om te bouwen en dat de stad wederom meer schade heeft opgelopen dan dat dit baat heeft gehad.

Immers bouwen zorgt niet alleen voor meer 'beton' in de stad. Minder groen, meer hitte stress en ook nog eens voor veel meer extra lawaai. Nieuwe woningen worden daarop aangepast maar er zijn al tien duizenden bestaande woningen die geen voorzieningen hebben. Deze bewoners zullen daar dus onder lijden.

Maar dat niet alleen. Men wil ook graag buiten zijn. In de stad winkelen, wandelen, gezellig op een terrasje zitten of een bankje in het park. Of op het balkon of in de

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

tuin genieten. Met veel lawaai is dat geen doen en zal de lust om buiten te verblijven afnemen en wordt de stad desolater.

Ook moeten wij ons goed realiseren dat erop nog geen 15 kilometer afstand een stad ligt die ruim tweemaal zoveel inwoners heeft en die een enorme aanzuigende werking heeft op het winkelende publiek. Des te meer moeten wij als Helmond ons onderscheiden. Niet de grote winkelketens die ook in Eindhoven zijn neergestreken te veel om armen. Maar het intieme en de kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid de ruimte bieden in een stillere en groene stad. Dat wat ze in Eindhoven niet krijgen. Een stadsdorp. Een stad maar dan toch met een dorps karakter. Alles bij de hand en toch loop je er niet in verloren. (waarom zijn de Kleine Berg en Strijp S zo in trek?)

Niets is voor eeuwig. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de N270. Het stadsbestuur vindt dat deze een belangrijke regionale functie heeft. Daarmee gaat het stadsbestuur in zijn geheel voorbij aan de bewoners van haar stad ten gunste van omringende steden en dorpen. Wij zijn van mening dat dit eens een noodzakelijke oplossing leek te zijn maar die oplossing is zeker nu in deze tijd niet meer gewenst en ook niet toekomstbestendig. Dan moet men durven inzien dat het zijn tijd heeft gehad en het lef hebben om te veranderen. Gelukkig staat het stadsbestuur inmiddels ook achter dit idee getuige de aangenomen motie. Zie bijlage 'Motie'.

Gezond Leefmilieu Helmond zet zich in om Helmond ondanks de enorme groei ambitie toch "dorps" te houden waar mensen ook buitenshuis leven. Sociaal karakter in een plezierige leefomgeving, waarbij je niet altijd het geluid van auto's om je heen hebt. Fijn wonen, rust, groen, met respect voor elkaar.

Een stad is natuurlijk altijd drukker dan een dorp, dat is logisch. Dat begrijpen wij. Maar je moet het zien dat de stad de kern is, waar omheen wegen zijn met auto's maar zodra je in het centrum / binnenstad / woonwijk komt je de auto parkeert en kan genieten van de voordelen die een stad biedt. Waar je in een groene, gezellige sfeer terecht komt. Een community van mensen, met restaurants, winkels en alles om een plezierig leven te kunnen leiden. Je hoort dan wel geluid maar dat is van mensen, niet van auto's en vrachtwagens. Een stad waar de fietser en voetganger voorrang heeft en daarop is ingericht.

Met dit document hopen wij dat we de Raad, het College en de Ambtenaren anders kunnen laten kijken naar onze stad en laten zien dat er tal van verbetering voor het oprapen liggen. Onze stad staat nu namelijk, na Delft en Amsterdam, op een derde plaats in de lijst van steden met het meeste lawaai. Zie tabel. Dat willen we toch niet.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Tabel 2 Stedenindex van de berekende en gemeten percentages ernstig gehinderden door wegverkeer voor de volwassen bevolking van de G4 en G32 gemeenten

Gemeente	Inwoners (CBS)	Ernstige hinder berekend (BR relatie)		Ernstige hinder gemeten (GGD monitor)	
		%	rangvolgorde	%	rangvolgorde
	2015				
Lelystad	76418	2,9	1	9,1	20
Emmen	107775	3,2	2	8,6	16
Almere	196932	3,7	3	8	13
Deventer	98540	3,9	4	7,8	12
Oss	89799	4	5	10,1	31
Helmond	89718	4,2	6	5,9	3
Zwolle	123861	4,3	7	12,2	40
Zoetermeer	124025	4,3	8	6,4	4
Haarlemmermeer	144152	4,4	9	7,8	11
Enschede	158553	4,6	10	8,7	18
Almelo	72291	4,7	11	11,1	38
Alkmaar	107106	4,9	12	6,9	8
Zaanstad	151418	4,9	13	10,7	36
Dordrecht	118899	5	14	8,2	14
Tilburg	211648	5	15	9,6	24
Leeuwarden	107691	5,1	16	7,2	10
Arnhem	152293	5,2	17	10,2	33
Nijmegen	170681	5,3	18	8,7	17
Apeldoorn	158099	5,5	19	10,1	29
Schiedam	76869	5,6	20	10	28
Gouda	71105	5,6	21	7,1	9
Hengelo	81059	5,6	22	11,4	39
Sittard-Geleen	93724	5,6	23	8,5	15
Leiden	121562	5,7	24	6,8	7
Venlo	100536	5,7	25	6,7	6
Roosendaal	76874	5,7	26	10,5	35
Groningen	200336	5,8	27	10,3	34
Breda	180937	5,9	28	9,9	26
Eindhoven	223209	6	29	11,1	37
Ede	111575	6	30	10	27
Heerlen	87500	6,3	31	9,1	21
's-Gravenhage	514861	6,3	32	9,4	22
Rotterdam	623652	6,5	33	10,1	30
Amersfoort	152481	6,5	34	8,9	19
Delft	101030	6,5	35	5,4	1
Maastricht	122397	6,6	36	9,5	23
Haarlem	156645	6,7	37	6,6	5
's-Hertogenbosch	150889	6,7	38	10,2	32
Amsterdam	821752	7,1	39	5,8	2
Utrecht	334176	7,9	40	9,8	25

Figuur 1 Raking geluidsbelasting bron RIVM

Dat is onnodig. Helmond kan de stad zijn met dat dorps karakter waar zeer prettig vertoeven is. Dat hoeft niet eens veel geld te kosten want veel ligt al namelijk voor het grijpen. Het Bestuur moet het alleen zien en durven aan te pakken.

Laten we samen de kans, verkregen door de moties, met beide handen aangrijpen en de schouders eronder zetten om een gezonder en leefbaarder Helmond te maken zoals dat nu in de hedendaagse tijd gevraagd wordt. Van fouten leren om zaken beter te doen. Maar ook om fouten gemaakt in het verleden te herstellen.

Gemeente Helmond en haar bewoners.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Inhoudsopgave	5
Leeswijzer	10
Documenten	12
Doel stichting	13
Wat is leefbaar?	14
Geluid	16
<i>De vier mogelijkheden toegelicht.</i>	<i>17</i>
Bron wegnemen	17
Minder geluidproductie door de bron	17
Afscherming en geluidabsorptie	17
Schone lucht akkoord	19
Lokaal-, doorgaand-, bestemmings- en vrachtverkeer	20
<i>Het type verkeer toegelicht.</i>	<i>20</i>
Lokaalverkeer	20
Doorgaand verkeer	20
Bestemmingsverkeer	21
Vrachtverkeer	22
Wijken, Sectoren en Segmenten	23
Wijk Stiphout-Warande	24
<i>Sectoren</i>	<i>24</i>
<i>Segmenten</i>	<i>24</i>
Dorpstraat - Gerwenseweg	25
Hortsedijk	26
Wijk Brandevoort	28
<i>Sectoren</i>	<i>28</i>
<i>Segmenten</i>	<i>28</i>
Wijk Mierlohout	30
<i>Sectoren</i>	<i>30</i>
<i>Segmenten</i>	<i>31</i>
Hoofdstraat	31
Mierloseweg	31
Wijk Binnenstad en Centrum	32
<i>Sectoren</i>	<i>33</i>

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Oranjebuurt	33
Waard	37
Markt en winkelgebied	38
Stations Kwartier (stationsgebied)	39
Leonardusbuurt	40
Heipoort en Vossenbergh	40
Annabuurt en Suytkade	40
Wijk Helmond Noord	41
<i>Sectoren</i>	41
Wijk Helmond West	42
<i>Sectoren</i>	42
Wijk Helmond Oost	44
<i>Sectoren</i>	44
<i>Segmenten</i>	44
Wijk Dierdonk	45
<i>Sectoren</i>	45
<i>Segmenten</i>	45
Wijk Rijpelberg	46
<i>Sectoren</i>	46
<i>Segmenten</i>	46
Wijk Brouwhuis	47
<i>Sectoren</i>	47
<i>Segmenten</i>	47
Industrieterrein Hoogeind en BZOB	48
<i>Sectoren</i>	48
<i>Segmenten</i>	49
Infrastructuurlele aanpassingen	50
<i>Auto als gast</i>	50
<i>Eenrichtingswegen</i>	50
<i>Parkeeroute</i>	50
<i>President Roosevelt – Hortsedijk</i>	50
<i>Hortsedijk – Schootense Dreef</i>	50
<i>Hortsedijk – Steenoverweg</i>	50
<i>Stiphoutse Dreef – Gerwenseweg</i>	50
<i>Prins Hendriklaan</i>	50
<i>Eikendreef</i>	51
<i>N270</i>	51
Segment 3: Henri Dinant tunnel tot kruising Churchill-laan	51

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Segment 4: Churchill-laan tot kruising Stationsstraat	51
Segment 5: Kruising Stationsstraat tot aan de Kasteel traverse brug	52
Segment 6: Kasteel traverse brug tot aan Kruising Prins Hendriklaan	52
Segment 7: Kruising Prins Hendrik laan tot Boerhaavelaan	53
Segment 8: Kruising Boerhaavelaan tot kruising Hortsedijk	53
Segment 9: Kruising Hortsedijk tot kruising Brandevoortse Dreef	53
Maatregelen: Bron wegnemen	54
<i>Routing vrachtverkeer</i>	54
Route vanuit Eindhoven over de N270	54
Route vanuit Deurne over de N270	55
Route vanuit Aarle-Rixtel over de Kanaaldijk N.W.	56
Route vanuit Someren over de N612 / Kanaaldijk Z.W.	56
<i>Routing autoverkeer</i>	56
Route vanuit Eindhoven over de N270	56
Route vanuit Deurne over de N270	57
Route vanuit Aarle-Rixtel over de Kanaaldijk N.W.	57
Route vanuit Someren over de N612 / Kanaaldijk Z.W.	58
<i>Parkeerstrategie</i>	58
Het bereiken van parkeergelegenheden?	59
Kort parkeren	61
Opheffen parkeermogelijkheden	61
Winkeliers	62
Park & Ride	62
Maatregelen: Geluiddemping, -afscherming en -absorptie	63
<i>Demping</i>	63
Snelheidslimieten	63
Stilasfalt	64
<i>Afscherming</i>	65
Nieuwe technieken	65
<i>Absorptie</i>	67
Voetgangers krijgen de ruimte	69
<i>Voetgangersgebied</i>	69
<i>Steenweg Kwartier</i>	69
<i>Toren Kwartier</i>	69
<i>Markt en winkelgebied</i>	70
<i>Kasteel - en Heuvel Kwartier</i>	70
<i>Kamstraat en Parkweg</i>	70
<i>Stations Kwartier</i>	70
Helmond een groene stad	71
<i>Kasteel traverse</i>	72
<i>Stationsplein</i>	72
<i>Ameidewal</i>	72

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

<i>Pastoor van Leeuwenstraat</i>	73
<i>Beelstraat</i>	73
<i>Zuiderstraat</i>	74
<i>Hemelrijksedijkje</i>	74
<i>Kluisstraat</i>	75
<i>Molenstraat</i>	75
<i>Blinkerstraat</i>	76
<i>Tiendstraat</i>	76
<i>Heistraat</i>	77
<i>Van Dungestraat</i>	77
<i>Wolfstraat</i>	78
<i>Vossenstraat</i>	78
<i>De Wiel</i>	79
<i>Kerkstraat Zuid</i>	80
Helmond een OV en fietsstad	81
<i>Fietsstraten</i>	81
<i>Fietser en voetgangers</i>	81
<i>Vier treinstations</i>	81
Uitrol en fasering	82
<i>Fase 0: testfase 2022</i>	82
<i>Fase 1: bebording 2023 -2024</i>	82
<i>Fase 2: Infrastructurele aanpassingen 2025 -2026</i>	82
<i>Fase 3: Plaatsing geluidsschermen 2027</i>	83
<i>Fase 4: Vergroening 2027</i>	83
<i>Fase 5: Aanleg fietsstraten 2028</i>	83
<i>Fase 6: Meeting van resultaten 2029</i>	83
<i>Fase 6: Evaluatie en voorbereiding vervolg 2030</i>	83
Helmond is duurzaam	84
Bijlagen	85
<i>Bijlage: Motie "Terugdringen geluidsbelasting"</i>	85
<i>Bijlage: is de N270 nog wel de kortste weg?</i>	86
<i>Geen extra reistijd</i>	86
<i>Conclusie</i>	89
<i>Bijlage Artikelen</i>	90
<i>In Helmond</i>	90
<i>Henri Dunant</i>	91
<i>Schadelijk voor de gezondheid</i>	92

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

<i>Bijlage: Lijst met afbeeldingen</i>	93
<i>Bijlage: Weg capaciteit</i>	95
Verkeerslichten	95
Vorrangskruispunten	95
Rotondes	95
Wegvakken	95
Autosnelwegen, in mvt/uur, bij 15% vrachtverkeer	95
<i>Bijlage: verkeersmetingen</i>	96
<i>Bijlage: db sterkte</i>	97

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Leeswijzer

Dit document is opgesteld naar aanleiding van de unaniem aangenomen motie “Terugdringen Geluidsbelasting”.

Naast het aannemen van de motie is in de Raadsvergadering eveneens vastgesteld door de Wethouder Stedelijke ontwikkeling als mede de Wethouder Duurzaamheid en Mobiliteit dat de stichting Gezond Leefmilieu Helmond kan participeren in het proces tot het opstellen en uitvoeren van het actieplan.

Als eerste worden in het hoofdstuk “Documenten” de documenten die een raakvlak hebben met de motie, welke vanuit de Gemeente in het verleden zijn opgesteld en/of ondertekend, benoemd. In dit document zijn verwijzingen naar deze documenten opgenomen.

Vervolgens wordt kort uiteengezet welk doel de stichting nastreeft in het hoofdstuk “Doel stichting”.

In het hoofdstuk “Wat is leefbaar” wordt ingegaan op de definitie van leefbaar en de gevolgen van een omgeving waar de leefbaarheid onder druk staat door geluidsvervuiling, slechte luchtkwaliteit, gebrek aan voldoende groen en rust, etc.

Het hoofdstuk “Geluid” gaat in op de productie van geluid en de mogelijkheden om de geluidsbelasting terug te dringen.

In het hoofdstuk “Lokaal-, doorgaand-, bestemmings- en vrachtverkeer” wordt ingegaan op wat daaronder wordt verstaan binnen de context van dit document.

In het volgende hoofdstuk “Sectoren en Segmenten” wordt de keuze van deze indeling en de opbouw en inhoud van de daaropvolgende hoofdstukken uiteengezet waarin de wijken en de segmenten van wegen behandeld worden.

In het hoofdstuk “Infrastructurele aanpassing” worden de aanpassingen van diverse wegen beschreven.

In het hoofdstuk “Maatregelen: Bron wegnemen” wordt de Routing van het verkeer en de parkeerstrategie uiteengezet. En in het hoofdstuk “Maatregelen: Geluiddemping, - afscherming en - absorptie” worden de mogelijkheden aangegeven voor het verminderen van de geluidsbelasting.

In het hoofdstuk “Voetgangers krijgen de ruimte” wordt ingegaan op het vergroten van het voetgangersgebied. En in het daaropvolgend hoofdstuk “Helmond een groene stad” wordt ingegaan op de vergroening van onze stad.

In het hoofdstuk “Helmond een fietsstad” worden de straten vermeld die als fietsstraat ingericht worden.

In het hoofdstuk: “Uitrol en fasering” wordt een mogelijk tijdpad gepresenteerd.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Tenslotte is in de bijlagen het volgende opgenomen: de motie, de lijst met gebruikte foto's en een meetresultaat van reistijden Deurne – Eindhoven en verkeersstromen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Documenten

In dit document hebben wij getracht concrete oplossingen aan te dragen voor het verminderen van de geluidsbelasting in onze stad en daarmee het leefmilieu te verbeteren.

De volgende documenten bevatten visies over de ontwikkeling van onze stad. Door (delen van) deze visies te integreren en te combineren ontstaat er een integrale aanpak.

- Centrum perspectief 2030, met name vanaf “Compacte kern in het centrum” en verder.
- Rapport Actualisatie parkeerbeleid Helmond
- Visie op de stedelijke bereikbaarheid Helmond
- Mobilisatie Helmond Centrum (visie op bereikbaarheid en parkeren)
- 204349 Brochure herijking centrumperspectief-webversie
- Programma geluid 2018-2023

In het document “Programma Geluid 2018-2023” zijn concrete acties opgenomen. Niet al deze acties zijn tot uitvoering gekomen. Overwogen dient te worden welke van deze acties nog van relevantie zijn en overgenomen kunnen worden.

De volgende documenten bevatten informatie over geluidsbelasting en de schade die daardoor aangebracht kan worden. Tevens rapporten en akkoorden die daarmee samenhangen en ondertekend zijn door de gemeente Helmond:

- Environmental Noise Guidelines for the European Region 2018
- Nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor omgevingsgeluid. Nadere gezondheidskundige analyses. RIVM-rapport 2020-0148
- Opties voor een stedenindex voor wegverkeersgeluid RIVM Briefrapport 2016-0021
- Schone Lucht akkoord
- Uitvoeringsagenda schone lucht akkoord.

Vanuit dit document kan worden verwezen naar deze documenten.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Doel stichting

De stichting heeft zich ten doel gesteld om haar bijdrage te leveren die moet gaan leiden tot:

- Helmond “wordt stiller”
- Helmond geeft ruimte aan voetgangers
- Helmond een stad in het groen
- Helmond een fietsstad
- Helmond wordt duurzaam en krijgt schonere lucht

Door het verkeer te verplaatsen naar buiten Helmond, OV te bevorderen, door meer wegen enkel geschikt te maken voor voetgangers, meer wegen voornamelijk voor fietsen en meer bomen en struiken te planten wordt Helmond duurzamer. Minder lawaai, minder uitstoot, meer beweging, meer CO2 opname en minder hittestress.

Waarom? Simpel:

- Omdat volgens alle onderzoeken van het WHO en RIVM blijkt dat geluid een van de ernstige ziektelast veroorzaker is van deze tijd.
“Geluid van wegverkeer kan hinder en gezondheidsklachten, zoals slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en hart- en vaatziekten, veroorzaken.”
Citaat uit het rapport van het RIVM.
- Omdat Helmond op plek 3 staat net onder Delft en Amsterdam als een van de steden met de meeste lawaaihinder.
- Omdat Helmond de ambitie heeft om te groeien naar 125.000 inwoners. Kijkt men dan alleen naar bouwen en een goede doorstroming van het verkeer dan is de kans zeer groot dat mens en zijn leefmilieu ‘vertrapt’ wordt.
- Bij 25% meer bevolking hoort ook een groter en groener centrum.

Het moet niet het doel van de stichting zijn maar ONS doel dat we willen bereiken. Inwoners van Helmond en stadsbestuur moeten hier samen aan werken. Burgerparticipatie. Want de stad is van ons allemaal. Ook het stadsbestuur vindt het noodzakelijk om het roer om te gooien. Zij hebben unaniem hiervoor gekozen. Zoals blijkt uit de aangenomen motie en uit alle verkiezingsprogramma’s.

Namens de inwoners van de stad willen we samen met het stadsbestuur de schouders er onder zetten om in een zo kort mogelijke tijd de leefbaarheid van Helmond naar een hoger plan te tillen en Helmond duurzaam te maken. Wijkraden en bewoners zullen wij als stichting hierin betrekken.

Helmonds Duurzaam Woonplan

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wat is leefbaar?

Het is goed om eerst vast te stellen wat een leefbare stad is. Wat men daarvan of daarin zoal kan en dient te verwachten. Zodat we op die basis concrete maatregelen kunnen definiëren en vervolgens ook het resultaat kunnen meten en bepalen of de stad ook leefbaarder is geworden. Dan wel dat we tijdens het proces kunnen bijsturen op basis van nieuwe inzichten.

We durven de stelling wel aan dat Helmond zomaar kan uitgroeien tot het 'rioolputje' van de Peel wanneer er nu geen actie ondernomen wordt. Maar hoezo dat dan? Wel nu, vanuit alle kanten wordt druk op Helmond uitgeoefend omdat het midden in het Brainport gebied ligt waar Eindhoven de grote aanjager van is en waar de andere steden en dorpen vanzelfsprekend graag in mee willen optrekken.

- Zo wordt vanuit Deurne en Venray de druk uitgeoefend dat er een goede verbinding moet zijn met Eindhoven en het westen. Men kijkt dan naar de N270 die weliswaar dwars door Helmond gaat en ons centrum slijt.
- Vanuit Asten en Someren, maar ook vanuit Venray, wordt druk uitgeoefend om een snelle verbinding te hebben met Veghel via de N279 en de Kanaaldijk N.W.
- Venlo wil graag een snelle verbinding met het westen en 'claimen' de A67 die daarmee 'te klein' wordt. Vrachtverkeer zoekt alternatieve routes en neemt dus de N270 (en in Eindhoven de John F. Kennedylaan).
- De omringende dorpen leggen druk op Nuenen en Helmond in de vorm van de bundelroutes waar ook de N270 weer een rol in speelt.

Daarnaast wordt er vanuit de Brainport druk uitgeoefend op het bouwen van huizen. Helmond moet voor het jaar 2030 10.000 woningen bijbouwen. Dat zijn er 1000 per jaar. Een enorme druk op de verstedelijking van Helmond.

Kortom de druk is groot en de situatie wordt onhoudbaar. Des te meer redenen om de alternatieven bespreekbaar op tafel te krijgen en concrete maatregelen te nemen om te zorgen dat Helmond niet een slechtere maar een meer gezonde leefomgeving krijgt en deze kan vergroten in het belang van haar huidige en toekomstige inwoners.

Wij zien ook positieve trends en ondersteuning vanuit (overheid) instanties om veel meer aandacht te geven aan het gezonde leefmilieu. Zo is er een Schone Lucht Akkoord getekend, zie ook verderop, en wordt vanuit de Overheid al bepaald dat het bouwen van woningen in een gebied met te veel geluid niet meer is toegestaan. Denk aan startbanen. Daarnaast zien we een beweging naar lokale productie. Het is een bittere noodzaak om in actie te komen gezien de bouwambitie van Helmond.

Een van de uitgangspunten is de verstedelijkingskeuzes die moet bijdragen aan een gezonde en leefbare MRH (Metropool Regio Helmond). Zo schrijft MRH:

Blik op leefomgeving en gezondheid voor de verstedelijkingstrategie

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wat is dan een gezonde leefomgeving?

Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving waar bewoners zich prettig voelen, die uitnodigt tot gezond gedrag, ontspannen en ontmoeten en waar de negatieve invloed op de gezondheid (bijvoorbeeld door luchtverontreiniging of geluid) zo klein mogelijk is.

Bron: RIVM

Kenmerken van een gezonde stad volgens professionals

Meer dan 100 professionals vulden de volgende zin aan; 'Een gezonde stad is voor mij...'. Dit leverde een lijst van 350 kenmerken op die samen een zeer breed palet vormden van de gezonde stad. Door gelijksoortige kenmerken eruit te halen is deze lijst teruggebracht naar 88 kenmerken – een handzaam aantal voor de volgende fase van het onderzoek. Zo moesten de deelnemers in het vervolgonderzoek deze kenmerken waarderen, kijkend naar het belang dat deze kenmerken hebben voor een gezonde stad. Zo is men gekomen tot de 12 belangrijkste kenmerken uit de lijst:

1. waar kinderen kunnen buitenspelen
2. waarin je je gemakkelijk per fiets kunt verplaatsen
3. heeft een goede luchtkwaliteit
4. waarin je je gemakkelijk te voet kunt verplaatsen
5. waar mensen zich veilig voelen
6. heeft groen om in te spelen
7. heeft veilige fietsroutes
8. die verleidt tot bewegen
9. is een veilige stad
10. die gezondheid benadert vanuit verschillende sectoren, bijvoorbeeld ruimtelijk, verkeer/geluid, GGD.
11. heeft voldoende en kwalitatief goede sport- en beweegvoorzieningen
12. waarin mensen in een kwetsbare situatie voldoende ondersteuning krijgen

Bron: RIVM

De Raad van Helmond heeft unaniem de motie "Terugdringen geluidsbelasting" aangenomen waarin vastgelegd het volgende:

- Om middels een integrale afweging met een actieplan te komen waarin concrete maatregelen worden opgenomen om geluidsbelasting op termijn terug te dringen.
- De gemeenteraad hierin te betrekken.

In opdracht van de Raad moet dus gezocht worden naar concrete maatregelen op basis van een integrale afweging. Deze opdrachtformulering geeft duidelijk aan dat breder gekeken moet worden bij het zoeken naar oplossingen. Wij zijn van mening dat ook onder andere infrastructurele aanpassingen, routing van verkeer en toepassing van groen in de afweging behoren meegenomen te worden.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond wil middels dit rapport participeren in het tot stand brengen en uitrollen van dit actieplan vanuit het standpunt van de bewoners van Helmond.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Geluid

Wat is geluid? Wat is de invloed op het leefmilieu?

Geluid is een van de grote ziektelast veroorzakers volgens de WHO en RIVM. In 2018 heeft de WHO hierover een rapport uitgebracht gevolgd door een rapport in 2020 van het RIVM. Beide organisaties onderschrijven de noodzaak om in de verstedelijking meer aandacht te geven aan het sterk verminderen van de geluidsbelasting. Het is namelijk een van de belangrijkste ziektelast veroorzakers.

In een stad wordt veel geluid geproduceerd. Zeker overdag als de mensen werken en winkelen. Dat geluid is meestal niet belastend. Het is afwisselend, van korte duur en kent korte momenten en is in de nachtelijke uren afwezig. Wel belastend is het geluid van weg-, trein- en vliegverkeer. Dat geluid is doordringend, van een groot volume en soms van een niveau dat je elkaar niet meer goed kunt verstaan. Daarnaast is het bijna altijd 24 uur aanwezig. Het is een gegeven dat dit type geluid de meeste overlast veroorzaakt. Bron rapport RIVM.

Voor het reduceren van geluid, oftewel het terugdringen van de geluidsbelasting, is de beste aanpak om het geluid bij de bron aan te pakken. Daarvan is bron wegnemen de meest effectieve maatregel. De volgende mogelijkheden, geplaatst in volgorde van effectiviteit, kunnen toegepast worden bij het terugdringen van de geluidsbelasting:

- Bron wegnemen.
- Minder geluidsproductie door de bron.
- Afscherming geluidsbron.
- Geluid absorberen.

Is het geluid eenmaal geproduceerd dan kan alleen nog gewerkt worden met afscherming of absorptie van het geluid.

Aangezien weg-, trein- en vliegverkeer de grootste overlast veroorzakers zijn concentreren we ons om dat type geluid terug te dringen dan wel te brengen daar waar het minder schade veroorzaakt.

Helmond heeft gelukkig weinig te maken met vliegverkeer. In de periode dat het geluidsprogramma 2018 – 2023 is uitgevoerd is er veel aandacht besteedt aan het terugdringen van het geluid geproduceerd door het treinverkeer. Nu zal de focus gelegd dienen te worden op de geluidsproductie door wegverkeer om effect te sorteren.

De motie geeft aan dat het een integrale aanpak moet zijn zodat ook routing van wegverkeer en vergroening van Helmond in het actieplan meegenomen dient te worden. Groen dempt (enigszins) het geluid maar nog veel belangrijker het maakt de omgeving vriendelijker en meer leefbaar in tegenstelling tot alleen maar asfalt en beton dat ook nog het geluid en hitte (hitte stress) weerkaatst.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

De vier mogelijkheden toegelicht.

Bron wegnemen

Bron wegnemen betekent simpelweg geen voertuigbewegingen. Dit is de meest effectieve maatregel. Maar dat is in een stad op veel plaatsen niet goed mogelijk. Daarvoor ook de regel 'geluid brengen daar waar het minder overlast veroorzaakt en schade aan de gezondheid'. Met andere woorden 'wegverkeer routing'.

Minder geluidproductie door de bron

Dus de bron minder geluid laten produceren.

Hoe harder een voertuig rijdt hoe meer geluid de motor en banden produceren. Maar ook des te meer uitstoot. Dus met een lagere snelheid kan de geluidsproductie en uitstoot teruggebracht worden. Bij een lage snelheid, 50km/u of minder, zullen de banden van de auto het geluid van de motor overstemmen. Dit maakt ook duidelijk dat elektrische auto's geen geluidsvermindering zullen geven in een stedelijk gebied. Vermindering van de geluidsproductie door banden kan bewerkstelligd worden met een nog lagere snelheid, bijvoorbeeld 30km/u in woongebieden, en stil asfalt. Een combinatie die elkaar zeer versterkt. De lagere snelheid draagt bovendien ook bij aan de veiligheid. Zeker in kinderrijke woonwijken.

In de toekomst zullen meer auto's elektrisch uitgevoerd zijn. Dit zal enkel veel uitmaken in geluidproductie bij de hoge snelheden of het fel optrekken. De banden van deze auto's zullen nog altijd dezelfde hoeveelheid geluid produceren. Dus een lagere snelheid en stil asfalt zal dan nog altijd noodzakelijk zijn om het geluid te reduceren. Lagere snelheid, zeker in woon- en drukke gebieden, verhoogd ook de veiligheid en verlaagd de uitstoot wat weer bijdraagt aan een gezondere en prettigere leefomgeving.

Maatregelen als banden die minder geluid maken en de toename van elektrische auto's ligt buiten de mogelijkheden van een actieplan. Immers daar kunnen geen concrete maatregelen, zoals opgenomen in de motie, aan gekoppeld worden. Vallen dus buiten de scope van een actieplan. Ook het anticiperen hierop in de toekomst is niet van toepassing.

Afscherming en geluidabsorptie

Wanneer geluid eenmaal in een bepaald volume geproduceerd is kan men enkel nog ervoor zorgen dat het geluid in een mindere sterkte aankomt bij de ontvanger. Dit kan door afschermende of geluidsabsorberende maatregelen te treffen.

Geluid kaatst tegen een wand/muur terug waardoor met verspreiding als gevolg. Geluid plant zich bolvormig voort. Het verplaatst zich door kieren en spleten doordat elk deeltje opnieuw weer een bron is. Wanneer geluidgolven samengedrukt worden dan neemt het volume toe. Denk maar aan de hoorn die in de 17^{de} eeuw gebruikt werd als gehoortoestel. M.a.w. het geluid wordt harder ontvangen omdat de geluidsgolven samengedrukt worden. Dit is het geval bij wegen en straten waar huizen dicht langs de straat staan en een 'muur' vormen zoals de N270 in het centrum van Helmond. Door de reflectie te breken en het geluid te absorberen kan het effect verminderd worden.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Door het toepassen van fietsstraten en groen kan bewerkstelligd worden dat het verkeer langzamer rijdt, minder geluid produceert, en de leefomgeving als aangenaam ervaren wordt.



Figuur 2 Groen in de straat verbetert het leefmilieu

Ook het toepassen van geluidsabsorberende of geluid afschermdende schermen kunnen ertoe bijdragen dat het geluid door de ontvanger minder sterk wordt ontvangen omdat de geluidsgolven niet samengedrukt worden.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Schone lucht akkoord

Mensen worden ziek van uitlaatgassen. In Nederland is 36 procent van de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen te wijten aan het wegverkeer. Bij één op de vijf kinderen met astma is de ziekte gerelateerd aan luchtvervuiling door het verkeer.

Bron: Bijlage 3 toelichting Schone Lucht Akkoord.

Gemeente Helmond heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Dit heeft een heel sterk raakvlak met geluid en de bestrijding daarvan. Immers in Helmond wordt de meeste luchtvervuiling veroorzaakt door verkeer. De Kasteel traverse is het deel van de binnenstad met een zeer slechte luchtkwaliteit.

Naar aanleiding van het Schone Lucht Akkoord is een uitvoeringsagenda opgesteld waarin vastgelegd:

- Het doel is om in 2030 50% schonere lucht te hebben. Meetpunt 2016.
- Participeren met inwoners
- 70% reductie van mobiliteit in de stad
- Een z.s.m. implementatie van de doelen en ambities

Daarnaast is er een Agenda Fiets opgesteld om het fietsen en OV verder te stimuleren om steden meer fietssteden te laten worden.

De doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord en de Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord sluiten perfect aan bij de Motie "Terugdringen geluidsbelasting". Immers met het wegnemen van de bron wordt het beste resultaat bereikt in de bestrijding tegen de geluidsbelasting en gelijktijdig in de verbetering van de luchtkwaliteit.

Het Rijk heeft hiervoor geld vrijgemaakt.

Inmiddels zijn er steeds meer dorpen en steden die vrachtverkeer uit de binnenstad weren en 30km/u invoeren. Voorbeelden hiervan zijn Aarle-Rixtel, Beek en Donk Lierop, Heesch, Nuenen, Son en Breugel, maar ook steden als Zwolle, Amersfoort en in 2023 Amsterdam.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Lokaal-, doorgaand-, bestemmings- en vrachtverkeer

De beste oplossing voor minder geluid in de stad is het wegnemen van de bron. Dus 'minder vervoersbewegingen in de stad'.

Dit lijkt een moeilijke opgave maar is dat wel zo? Hiervoor maken we eerst een onderscheidt naar type verkeer:

- Lokaalverkeer.
- Doorgaand verkeer.
- Bestemmingsverkeer.
- Vrachtverkeer.

Het type verkeer toegelicht.

Lokaalverkeer

Hieronder wordt verstaan het verkeer dat vanuit Helmond naar:

- Een andere locatie in Helmond rijdt
- Een Locatie buiten Helmond rijdt

Natuurlijk moeten de bewoners van Helmond zich goed in hun stad kunnen verplaatsen. Echter moet men in een stad met hoge snelheid kunnen verplaatsen? Is het altijd nodig dat men tot aan de voordeur van de winkel met de auto kan komen? Is het noodzakelijk dat er altijd een kortste weg is? Moet men per se door het centrum of binnenstad rijden als men aan de andere kant van de stad moet zijn?

In de binnenstad hoeft men niet met een hoge snelheid te rijden. Of misschien zelfs wel niet met een auto maar bijvoorbeeld met de (deeL)fiets of te voet. Maar ook met de bus of trein is er de optie want Helmond heeft maar liefst 4 stations zodat vanuit Brandevoort, Mierlo-Hout en Brouwhuis makkelijk naar het centrum getreind kan worden.

In bijna alle steden moet men, wanneer men in het centrum van de stad moet zijn, de auto in een parkeergarage zetten en te voet naar het centrum lopen. Dat kan toch ook zo in Helmond?

Doorgaand verkeer

Helmond moet bereikbaar zijn. Zeker. Maar wat is dat, bereikbaar zijn. Dat is zeker niet dat het verkeer vanuit Deurne naar Eindhoven en visa versa makkelijk door onze binnenstad/centrum moet kunnen rijden. Dat is meer bereikbaarheid van Eindhoven en Deurne, en dat ten koste van het leefmilieu voor de inwoners van Helmond.

Neen bereikbaarheid van Helmond is dat er:

- Een mogelijkheid is om naar de binnenstad/centrum te gaan, makkelijk een parkeerplek kunt vinden als je met de auto bent, of makkelijk je fiets veilig kunt stallen.
- Een mogelijkheid is om naar de andere kant van de stad te rijden zonder dat je daarvoor door het centrum of binnenstad moet rijden.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Een mogelijkheid is om Helmond uit te rijden en snel op weg kunt zijn naar je bestemming.
- Een mogelijkheid is om Helmond in te kunnen rijden op weg naar huis.

Bij deze bereikbaarheid zit het doorgaand verkeer door onze binnenstad juist in de weg.

Dus is het wel echt duidelijk wat onder doorgaand verkeer wordt verstaan? Door verkeersdeskundige wordt gesteld dat slechts 20% van het verkeer doorgaand verkeer is. Echter de data analist van Helmond geeft aan dat dit niet zo maar gesteld kan worden. Want wordt gekeken naar de tellingen dan moet geconcludeerd worden dat deze conclusie niet zondermeer getrokken kan worden.

Is de definitie van doorgaand verkeer dan wel juist? Moeten we deze niet herzien? Het feit ligt er dat het geluid in de binnenstad/centrum teruggebracht moet worden. De definitie van doorgaand verkeer is voor de binnenstad/centrum voor de N270 al het verkeer dat vanaf de Henri Dinant tunnel doorrijdt tot aan het kruispunt Boerhaavelaan, en visa versa, zonder dat het enige tijd in de binnenstad/centrum heeft verbleven. En voor de Kanaaldijk N.W. al het verkeer dat vanaf het kruispunt Heeklaan, zonder bestemming, naar het kruispunt Julianalaan rijdt en visa versa. Dus doorgaand verkeer is: verkeer dat niet de binnenstad/centrum als bestemming heeft.

Dit is dus verkeer dat enkel door de binnenstad/centrum van Helmond heen reist en niets toevoegt maar juist afbreuk doet aan het leefmilieu van de inwoners van de binnenstad. Ook voor de middenstand in de binnenstad heeft dit verkeer geen enkele toegevoegde waarde.

Hier zijn enkel deze twee wegen als voorbeeld gebruikt.

Bestemmingsverkeer

Onder bestemmingsverkeer verstaan we:

- Bewoners die zich van en naar hun huis verplaatsen
- Bezoekers aan de stad voor winkelen, familiebezoek, ect.
- Leveringen aan bedrijf of huis

Vertaald naar verkeer betekent dit het volgende:

- Bewoners willen hun auto zo dicht mogelijk bij hun huis kunnen parkeren voor een langere tijd. Ze willen ook altijd de ruimte hebben om hun auto te kunnen parkeren.
- Bezoekers willen hun auto voor kortere tijd parkeren. Enige afstand tot de plaats van waar men moet zijn en de parkeerplaats mag en kan geen probleem zijn.
- Bij leveringen wil men kort zo dicht mogelijk bij het afleverpunt kunnen parkeren.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Vrachtverkeer

Vrachtverkeer veroorzaakt veel overlast in de vorm van geluid en uitstoot. Het geluid van een vrachtwagen kan oplopen tot boven de 100dB. Voor concerten waar het geluid boven de 90dB komt worden oordopjes geadviseerd. Dit los van het feit dat deze vrachtwagens een zeer storend element zijn in wijken en centrum van de stad. Voor het leveren van goederen is het noodzakelijk dat vrachtverkeer in wijken en de binnenstad toegelaten wordt. Dit kan vanuit een Hub (op het Hoogeind is een dergelijke Hub) met elektrische voertuigen. Maar voor doorgaand vrachtverkeer is geen plaats.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijken, Sectoren en Segmenten

Om een beter inzicht te krijgen waar concrete maatregelen getroffen moeten worden voor het terugdringen van de geluidsbelasting, en om te weten of deze maatregelen daadwerkelijk vruchten hebben afgeworpen, wordt voor dit doel Helmond ingedeeld.

Helmond kent 11 wijken. Deze wijken worden als uitgangspunt genomen voor de indeling. Vervolgens worden sectoren benoemd. Daarbij kan een sector over wijken heen liggen. Per sector wordt de rol van geluidsbelasting aangegeven en de te nemen acties om deze terug te dringen.

Wegen kunnen meerdere sectoren doorkruisen en kunnen dan niet aan een wijk of sector toebedeeld worden. Derhalve worden wegen daar waar geluidsbelasting een rol speelt ingedeeld in segmenten. Per segment kan vervolgens de dichtheid van inwoners, de geluidsbelasting en de concrete maatregelen aangegeven worden.

Met deze indeling van sectoren en segmenten kan de locatie van de geluidsbelasting bepaald worden, hoeveel inwoners het betreft, wat dus de geluidsimpact is, welke concrete maatregelen genomen kunnen worden en vastgesteld kan worden wat het uiteindelijk bereikte resultaat is. Daarbij doet zich wel de moeilijkheid voor dat er meerdere geluidsbronnen een rol kunnen spelen. Wanneer maatregelen genomen worden dan kan het resultaat zijn dat er nog steeds sprake is van geluidsbelasting omdat dan niet alle bronnen zijn meegenomen voor dat specifieke geval. De belasting kan dan wel afgenomen zijn maar niet het uiteindelijk gewenste resultaat hebben opgeleverd. Daar dient wel rekening mee gehouden te worden in de evaluatie en metingen.

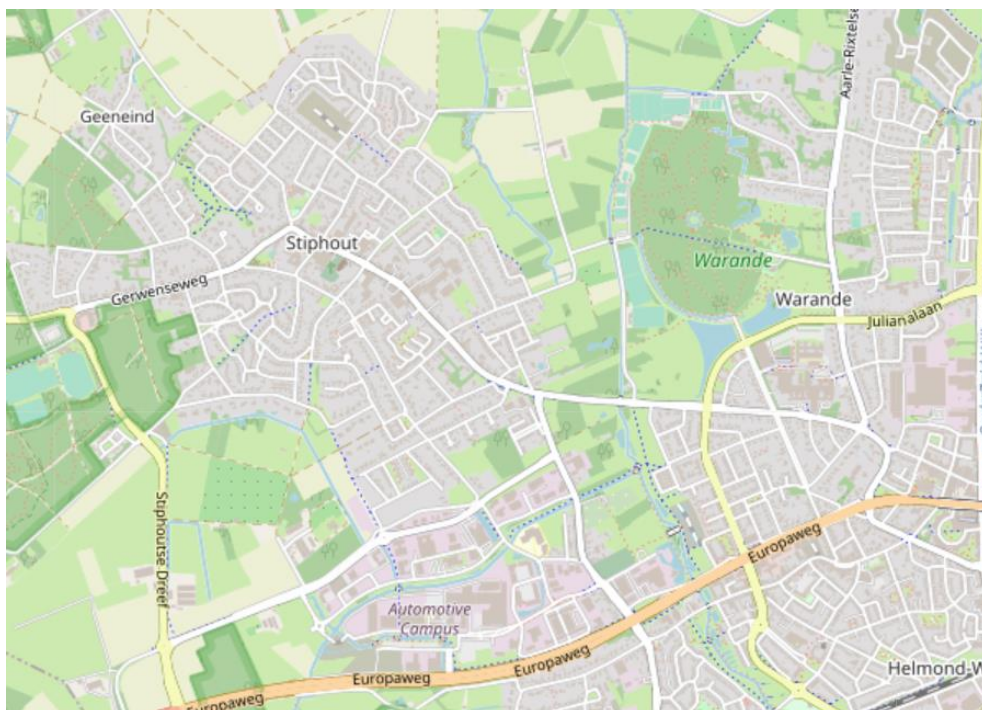
Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Stiphout-Warande

Stiphout-Warande ligt ingesloten tussen de wegen:

N270 / Europaweg, Stiphoutsedreef, Lieshoutse bossen, Boerhaavelaan, Jan van Brabantlaan, Julianalaan en Kanaaldijk N.W.

Stiphout heeft de structuur van een lint dorp. Langs de Dorpstraat, en gedeeltelijk de Gerwenseweg. De Dorpstraat – Gerwenseweg vormt de hoofdstraat van het dorp en wordt ook gebruikt als doorgaande weg wat het een drukke straat maakt.



Figuur 3 Stiphout-Warande

Sectoren

Stiphout wordt in de volgende sectoren ingedeeld:

- Stiphout centrum
- Stiphout Oost
- Geeneind

Warande in de volgende sectoren:

- Zwanebeemd
- De Groene Loper

Concrete maatregelen

Voor deze sectoren wordt de volgende maatregel voorzien.

- Alle sectoren worden 30km/u zones.

Segmenten

In de wijk Stiphout-Warande worden de volgende wegen in segmenten ingedeeld:

- Dorpstraat - Gerwenseweg

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Hortsedijk
- President Rooseveltlaan vanaf kruising Boerhaavelaan tot Dorpstraat.
- Jan van Brabantlaan
- Aarle-Rixtelse weg
- Kanaaldijk N.W. vanaf kruising Julianalaan richting Aarle-Rixtel
- Julianalaan

De wegen Aarle-Rixtelseweg en Kanaaldijk N.W. vanaf de Julianabrug richting Aarle-Rixtel zijn elk een segment. Voor de Julianalaan, Jan van Brabantlaan en President Rooseveltlaan zie Sector Oranjebuurt.

Onderstaand is de indeling in segmenten en maatregelen van de Dorpstraat en Hortsedijk opgenomen.

Dorpstraat - Gerwenseweg

De Dorpstraat - Gerwenseweg is een bron van geluid. Ongeveer in het midden van de Dorpstraat ligt het winkelcentrum. Er wonen veel mensen aan deze straat. Naast veel bestemmingsverkeer wordt deze weg ook veel als "sluiproute" gebruikt.

- Vanuit President Rooseveltlaan door de Dorpstraat naar de Stiphoutse Dreef.
- Vanuit Stiphoutse Dreef door de Dorpstraat naar President Rooseveltlaan.

De volgende segmenten worden benoemd:

- De Stiphoutsedreef vanaf N270 tot de V-splitsing Gerwenseweg richting Gerwen en Stiphout centrum.
- Van punt aansluiting Stiphoutse dreef – Gerwenseweg tot de V-splitsing Claassenstraat - Dorpstraat.
- Vanaf de V-splitsing tot Kruising President Rooseveltlaan – Hortsedijk.

Meting van de intensiteit van het verkeer op deze segmenten:

- Hoeveel verkeer gaat door de Dorpstraat richting Gerwen cq naar de Hortsedijk of de President Rooseveltlaan. Naar schatting zijn er dagelijks ongeveer 10.000 voertuigbewegingen.

Concrete maatregelen

- De aansluiting Stiphoutse Dreef – Gerwenseweg aanpassen zodanig dat de bocht richting Gerwen ligt i.p.v. richting het Centrum van Stiphout. Richting het Centrum plaatsen van een verkeersdrempel.
- Een bocht leggen van de President Rooseveltlaan richting Hortsedijk. Vervolgens aan begin van de Dorpstraat een verkeersdrempel.
- De Dorpstraat inrichten als een Fiestsstraat met auto als gast.
- In het centrum van Stiphout een ruime voetgangerszone instellen vanaf Spaaneweg tot aan Kloosterstraat.
- In de Dorpstraat daar waar het winkelcentrum is (oversteek) het creëren van een kern middels een pleintje waar omheen gereden moet worden.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

In de nieuwe woonomgeving Hartje Stiphout komen een drietal parkeergelegenheden. Om ervoor te zorgen dat de overlast hiervan zo klein mogelijk is worden de volgende maatregelen getroffen:

- De parkeergelegenheid, gelegen aan de zijde van de Dorpstraat, krijgt de ingang via de nieuwe weg bij de winkel de Sproet. Dit wordt een eenrichtingsweg met auto als gast. De uitgang is aan de andere zijde van de parkeergelegenheid die uitkomt op de Dorpstraat. Daar is het verplicht linksaf slaan om zo het centrum te ontlasten.
- De Wevestraat wordt eenrichtingsweg met inrijrichting vanuit de Elsdonk. De parkeergelegenheid, gelegen aan de Wevestraat, kan bereikt worden via de eerste ingang. Via de uitgang komt men op de Wevestraat en is verplicht links afslaan. Komende via de Kloosterstraat op de Dorpstraat dan is men verplicht rechtsaf te slaan om zo het centrum te ontlasten.

Hortsedijk

De Hortsedijk wordt veel gebruikt als sluiproute:

- Vanaf de Europaweg door de Hortsedijk naar de President Rooseveltlaan.
- Vanuit de President Rooseveltlaan en Dorpstraat naar de N270 via de Hortsedijk.

Indeling van de Hortsedijk in segmenten:

- Vanaf de President Rooseveltlaan tot aan afslag Schootense Dreef.
- Van Schootense Dreef tot aan afslag Steenovenweg.
- Vanaf Steenovenweg tot aan N270.

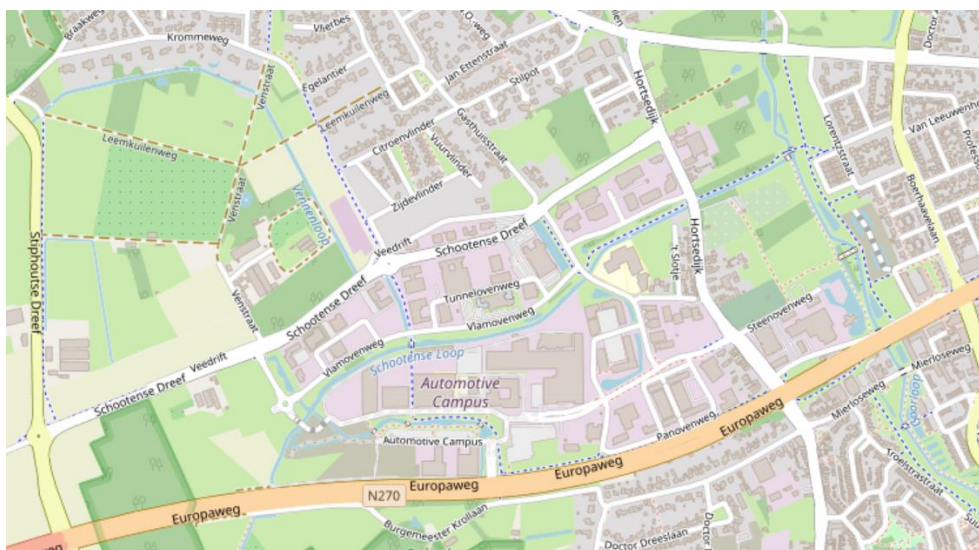
Het sluiptverkeer dat vanaf de N270 naar Stiphout dan wel naar de president Rooseveltlaan over de Hortsedijk rijdt, en visa versa, in kaart brengen.

Van bewoners van de Hortsedijk hebben wij klachten ontvangen over het verkeer door deze straat.

Concrete maatregelen

De Hortsedijk vanaf Steenovenweg tot aan de Schootense Loop inrichten als woonerf met 30km/u.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond



Figuur 4 Hortsedijk

Routing verkeer

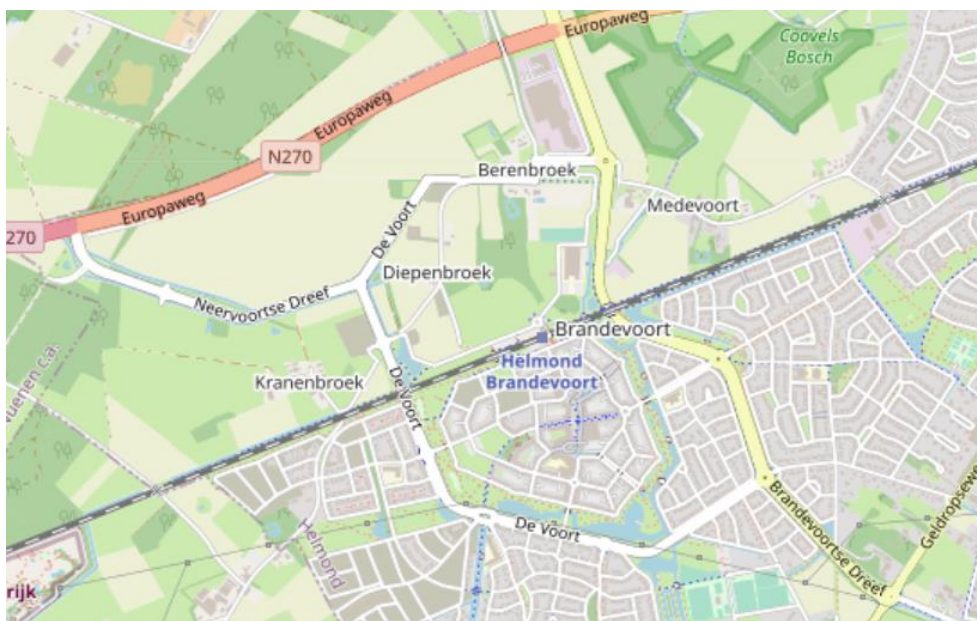
- Het verkeer komende over de N270 richting President Rooseveltlaan leiden via de Stiphoutse Dreef – Schootense Dreef.
- Het verkeer komende van de President Rooseveltlaan leiden via de Schootense Dreef naar de Stiphoutse Dreef door de Hortsedijk in een bocht te leggen naar de Schootense Dreef met een drempel in de Hortsedijk (Woonerf). Vervolgen naar de N270 of via de Stiphoutse Dreef naar Gerwen.

Daarmee wordt de Hortsedijk en de Dorpstraat ontlast.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Brandevoort

De wijk Brandevoort is opgezet als een woonwijk met de ontsluitingsweg, de Brandevoortse Dreef. Deze sluit aan op de Geldropseweg en ontsluit naar de N270.



Figuur 5 Brandevoort

Een tweede ontsluitingsweg zal ontstaan, de Voort naar de Neervoortse Dreef. Deze sluit aan op de Brandevoortse Dreef en ontsluit naar de N270.

Sectoren

Brandevoort wordt in de volgende sectoren ingedeeld:

- Liverdonk
- Hazenwinkel
- Stepekolk
- De Veste
- Brand
- Diepenbroek

Concrete maatregelen

Voor deze sectoren worden de volgende concrete maatregelen voorzien.

- Alle sectoren worden 30km/u zones.

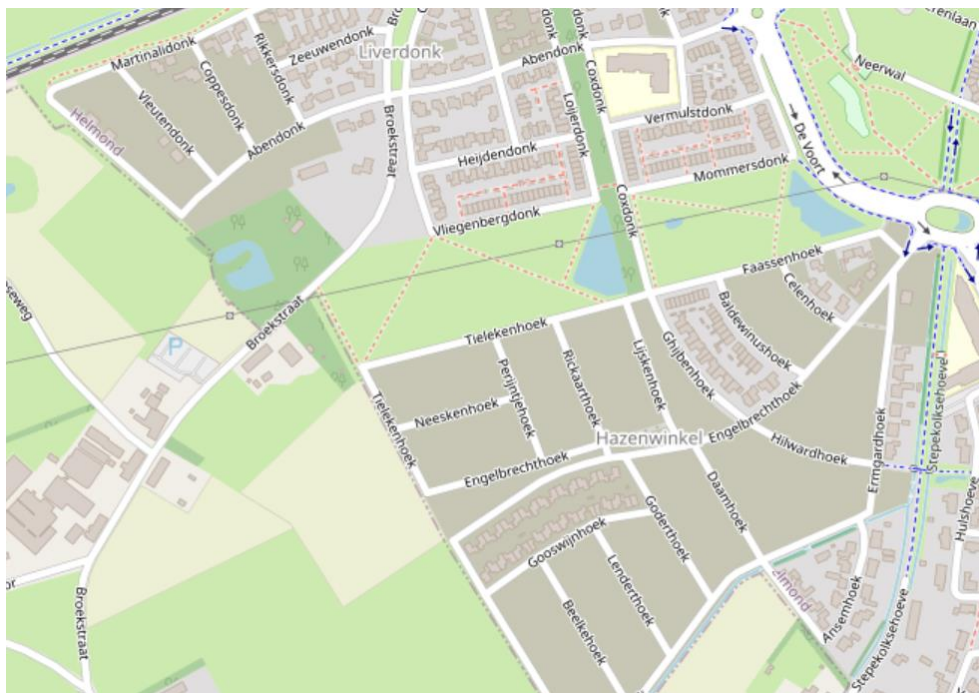
Segmenten

Brandevoortse Dreef is een doorgaande route voor ontsluiting van Brandevoort. Dit is een segment. Verdere indeling is niet noodzakelijk.

Als sluiproute kan gebruikt worden:

- De Voort naar Medevoort naar Nuenensdijk naar De Voort naar Neervoortse Dreef.
- Abendonk naar Broekstraat richting Geldropseweg.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond



Figuur 6 Mondomein

Van de Abendonk naar Broekstraat zijn klachten ontvangen. Met name omdat daar de school Mondomijn is gesitueerd.

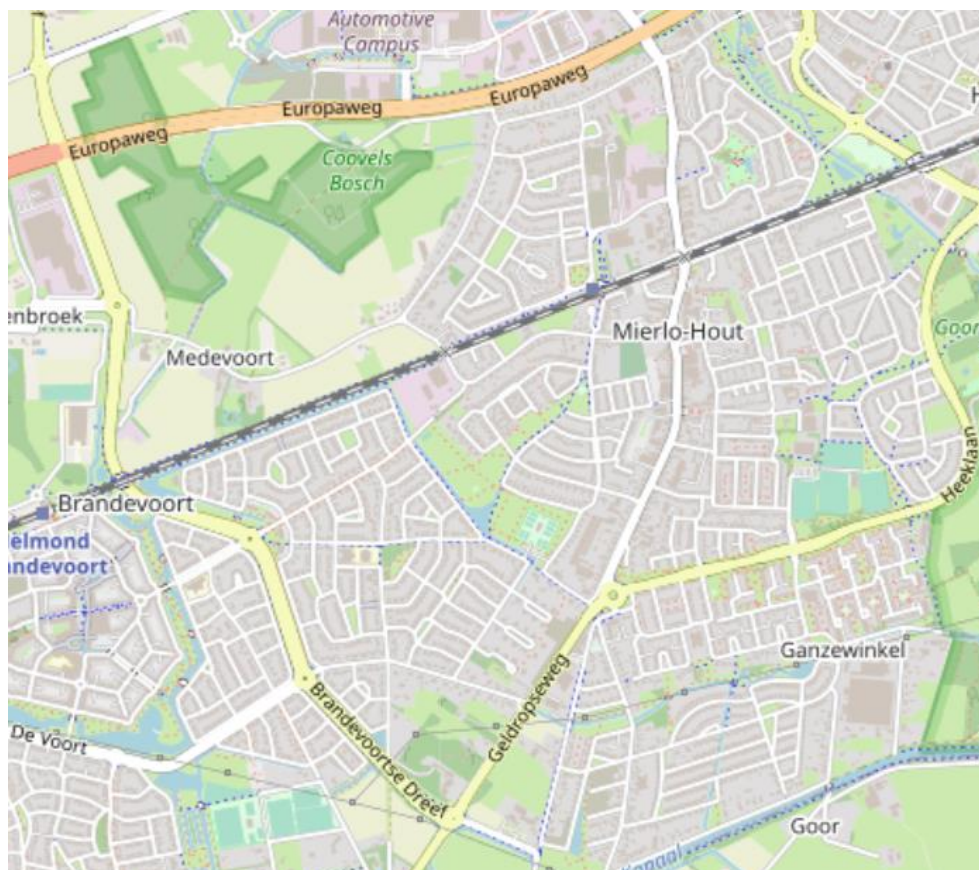
Concrete maatregel

- De Medevoort en Nuenensedijk 30km/u zone maken.
- Het deel van de weg Abendonk tussen kruising Milisdonk en Coxdonk aanpassen met verkeersdrempels en alleen bestemd voor de aanwonende. 30km/u zone met duidelijke markering Kinderen / School.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Mierlohout

Mierlohout ligt ingesloten tussen Europaweg, Kasteelherenlaan, Heeklaan en Brandevoortse Dreef.



Figuur 7 Mierlo hout

De Mierloseweg - Hoofdstraat doorsnijdt de wijk Mierlohout met een aansluiting op de Heeklaan. De Mierloseweg heeft een aansluiting op de Hortsedijk (N270) en snijdt Binnendongenstraat / Kasteelherenlaan om vervolgens aan te sluiten op de Eikendreef.

Sectoren

De wijk Mierlohout wordt in de volgende sectoren ingedeeld:

- Schutsboom
- Ashorst
- De Bergen
- De Akkers
- Houtse Akkers
- Ganzewinkel
- Kroon
- Apostelwijk

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Concrete maatregelen

- De Heeklaan is een drukke weg. Er staan veel huizen langs deze weg. Gedeeltelijk is deze weg voorzien van geluidsschermen /wallen. Deze uitbreiden zodat er langs de gehele Heeklaan een geluidsscherm/wal staat.
- Op de Heeklaan Groenegolf invoeren tot aan rotonde Hoofdstraat.
- Alle sectoren 30km/u zones.

Segmenten

Hoofdstraat

De Hoofdstraat sluit aan op de Heeklaan en de Mierloseweg. Dit een segment.

Hoofdstraat met aansluiting op de Rtonde Heeklaan is een sluiproute naar Mierlo vanuit de Europaweg.

Mierloseweg

De Mierloseweg wordt in de volgende segmenten ingedeeld:

- Hoofdstraat – Hortsedijk
- Hortsedijk – Kasteelherenlaan
- Bnnendongenstraat / Kasteelherenlaan – Eikendreef (Dit deel ligt in de wijk Helmond West)

Mierloseweg van Hortsedijk tot Hoofdstraat is een sluitroute richting Mierlo.

Concrete maatregelen

- Segment hoofdstraat tot Hortsedijk en segment Hoofdstraat tot aan Heeklaan inrichten als een fietsstraat met 30Km/u.
- Segment Hortsedijk tot aan Kasteelherenlaan en Segment vanaf Kasteelherenlaan tot aan Eikendreef inrichten als fietsstraat met 30km/u.
- Ruime voetgangerszone bij het winkelgebied op de Mierloseweg.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Binnenstad en Centrum

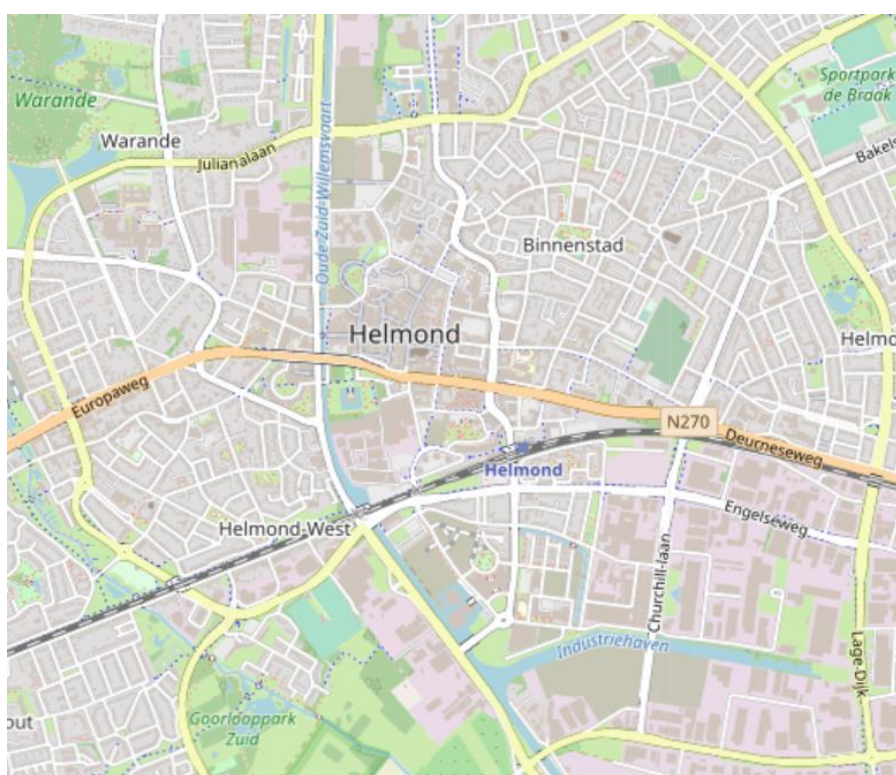
De Binnenstad van Helmond is gesitueerd in de binnenring:

Boerhaavelaan – Jan van Brabantlaan - Julianalaan – Oostende – Uiverlaan –
Wethouder Ebbenlaan – Wethouder van Wellaan – Lage Dijk – Vossenbeemd –
Kanaaldijk Z.W. – Heeklaan,

Met uitzondering van het deel in deze binnenring omsloten door de wegen:

Deurneseweg – Churchill-laan – Engelseweg – Mountgomeryplein –
Mountgomerystraat –Scheepsboulevard – Suytkadebrug – Kanaaldijk Zuid-
West – Vossenbeemd – Kanaal.

Dit is een deel van het industrieterrein Hoogeind dat niet tot de binnenstad gerekend wordt.



Figuur 8 Binnenstad

Bezoekers die met het OV naar Helmond komen krijgen geen ‘warm’ ontvangst. Ze arriveren op een kaal en ongezellig stationsplein.



Figuur 9 Stationsplein

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Vervolgens moeten ze een 4-baans weg oversteken die daar nog een schepje bovenop doet. Een weg die Centrum / Binnenstad in twee delen slijt. Je kunt maar een keer een eerste indruk maken. Helmond staat dan al “op 10 punten achterstand”.



Figuur 10 Kasteel traverse

Sectoren

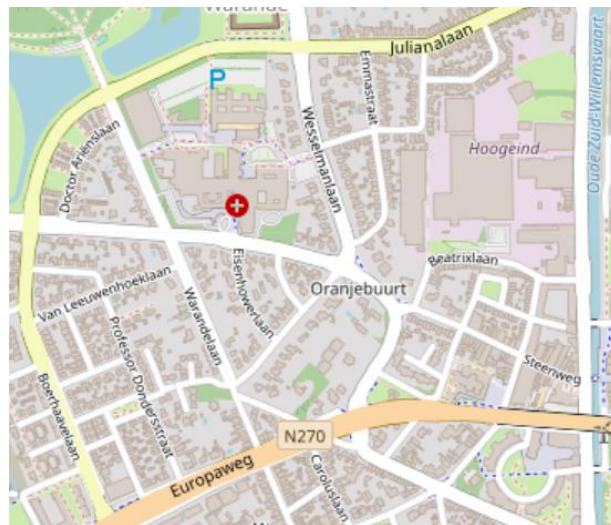
De binnenstad wordt in de volgende sectoren ingedeeld:

- Oranjebuurt
- Waard
- Markt
- Stationsgebied (Stations Kwartier)
- Leonardusbuurt
- Heipoort en Vossenbergr
- Annabuurt en Suytkade

De hele binnenstad wordt 30km/u zone.

Oranjebuurt

De oranjebuurt ligt ingesloten tussen de N270 (Kasteel Traverse / Europaweg), Boerhaavelaan, Jan van Brabantlaan, Julianalaan en Kanaaldijk N.W. In de Oranjebuurt ligt een deel industrie in deel Hoogeind.



Figuur 11 Oranjebuurt

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

De Oranjebuurt heeft de volgende wegen met aandacht voor overlast:

Segmenten

- Prins Hendriklaan
- President Rooseveltlaan vanaf Prins Hendriklaan tot kruising Boerhaavelaan
- Warandelaan tussen President Rooseveltlaan en Jan van Brabantlaan
- Wesselmanlaan
- Steenweg – Krommesteenweg
- Beatrixlaan
- Kanaaldijk N.W.
- Boerhaave laan
- Jan van Brabantlaan
- Julianalaan

De volgende straten zijn kandidaten voor sluijverkeer:

- President Roosevelt laan vanaf Boerhaavelaan via Prins Hendriklaan naar N270.
- Prins Hendriklaan vanaf de Europaweg via de Wesselmanlaan naar de Julianalaan.
- Beatrixlaan vanaf Kanaaldijk NW naar Prins Hendriklaan.
- Steenweg richting Eikendreef richting Kanaaldijk N.W.
- Kanaaldijk N.W. vanaf Julianalaan tot aan Kanaaldijk Z.W.
- Eikendreef van Kanaaldijk N.W. naar Europaweg en Prins Hendriklaan.
- Mierloseweg vanaf Binnendongenstraat naar Eikendreef naar Kanaaldijk N.W. naar Kanaaldijk Z.W.

Dit zijn wegen waar veel bewoners langs wonen.

Concrete maatregelen

- Prins Hendriklaan inrichten als fietsstraat met auto als gast.
- Om sluijverkeer te voorkomen wordt het laatste deel van de Prins Hendriklaan na de opritten van de laatste villa's daar waar nu de fietsoversteek is enkel fietspad zodat het verkeer niet van de Prins Hendriklaan naar de President Rooseveltlaan kan rijden en visa versa. Hulpdiensten hebben daar wel doorgang.
- President Rooseveltlaan tot aan verkeerslicht wordt fietsstraat met auto als gast.
- Wesselmanlaan wordt fietsstraat met auto als gast.
- Inrichting Steenweg Kwartier
- Uitbreiding 30km/u in de wijk

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Inrichting Steenweg Kwartier



Figuur 12 Steenweg kwartier

Het steenweg kwartier ligt ingesloten tussen de Prins Hendriklaan, Beatrixlaan, Kanaaldijk N.W. en Eikendreef.

Doel is om het Steenweg kwartier zo in te inrichten dat het fysiek ook een onderdeel gaat vormen van het centrum als winkelgebied. Dus aan te laten sluiten bij het centrum waar kleine winkels en horecagelegenheden de ruimte krijgen om te gedijen.

Aanpassingen aan Steenweg Kwartier:

- Het eerste deel van de Steenweg vanaf de prins Hendriklaan, wordt een fietsstraat voor voetgangers en fietser en zal de auto als gast toegelaten worden. De parkeerplaatsen langs dit deel van de steenweg worden alleen voor vergunninghouders. Verder nog toegankelijk voor de publieke parkeerplaatsen op de hoek Irenelaan en in de Wilhelminalaan. De parkeerplaatsen kunnen verlaten worden via de Wilhelminalaan.
- De Steenweg en Kromme Steenweg worden fietsstraten en eenrichtingswegen met inrijrichting vanaf de Prins Hendriklaan.
- De Steenweg naar Kanaaldijk N.W. is afgesloten. De verkeerslichten op de Kanaaldijk N.W. worden verwijderd.
- De Beatrixlaan is toegankelijk tot de parkeergelegenheid en voor bestemmingsverkeer. Het is een doodlopende weg richting Kanaaldijk N.W. Is naar en van de Kanaaldijk N.W. afgesloten.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Van de Beatrixlaan tot aan de Kanaaldijk N.W. wordt alleen voor voetgangers en fietsers en is niet toegankelijk voor verkeer. Uitzondering hierop zijn de levering aan Raaijmakers.
- Irenelaan, Christinalaan, Wilhelminalaan en Beatrixlaan zijn alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer.
- Vanaf Eikendreef tot Frans Joseph van Thielpark is de Kromme Steenweg enkel een in- en uitrit voor de parkeergarage met auto als gast. Fietsstraat.
- Het parkeerterrein van West Ende is te verlaten via de Kromme Steenweg met verplicht linksaf uitrit richting Eikendreef.
- Frans Joseph van Thielpark is de auto te gast voor de parkeergarage en na de parkeergarage ingang eenrichtingsweg om naar de parkeergarage van het West Ende te rijden. Fietsstraat met auto te gast.
- Doorrijdend op de Frans Joseph van Thielpark richting de Kanaaldijk N.W. is verplicht linksaf slaan naar de ingang van het parkeerterrein van West-Ende. Ook voor leveringen aan West-Ende.

Deel Kanaaldijk N.W. als onderdeel van het Steenweg Kwartier

- De Kanaaldijk N.W. wordt een doodlopende straat vanaf de Juliana brug tot aan de Beatrixlaan en vanaf het kruispunt Eikendreef tot aan de Kasteelbrug.
- Vanaf de afslag Beatrixlaan wordt de Kanaaldijk N.W. tot aan de Kasteelbrug toegevoegd aan het voetgangersgebied en wordt vergelijkbaar met het gebied aan de overzijde van het kanaal.
- Het wegdeel vanaf de Kasteelbrug tot aan Frans Joseph van Thielpark is in beide richtingen afgesloten voor autoverkeer.
- Vanaf de Kasteelbrug tot aan het kruispunt Eikendreef is de Kanaaldijk N.W. eenrichting en fietsstraat (auto als gast) voor de uitrit van de parkeergelegenheden langs de Kasteellaan en achter de Hema. Op Kasteelburg is verplicht linksaf. Het verkeer dient bij de kruising met de Eikendreef rechtdoor naar de kruising Heeklaan te rijden. Rechtsaf de Eikendreef is een verkeersdrempel. Verkeerslichten worden hier verwijderd.
- Verder wordt de Havenweg afgesloten voor alle autoverkeer en wordt tot aan de Elzas parkeergarage toegevoegd aan het voetgangersgebied.

Door het Steenweg Kwartier op deze wijze in te richten krijgen de ondernemers meer ruimte. Zo kunnen er terrassen aangelegd worden en kunnen winkels meer zichtbaarheid krijgen. Zusje, Pathé, West-Ende kunnen terrassen opzetten dan wel uitbreiden. En Loesje kan eindelijk ook weer in trek komen. Daarnaast niet te vergeten de nieuwe restaurants aan de Kanaaldijk N.W. 49 bij de havenbrug en aan de Havenweg. Verder zullen de bewoners van Boscotonde eindelijk hun veel beloofde rustige straat krijgen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Waard

De Waard ligt ingesloten tussen Marktstraat, Watermolenstraat, Havenweg, Kanaaldijk N.O. Oostende, Noordende en Binderseind. Ook de parkeerplaats Ameidewal rekenen tot de Waard.

Segmenten

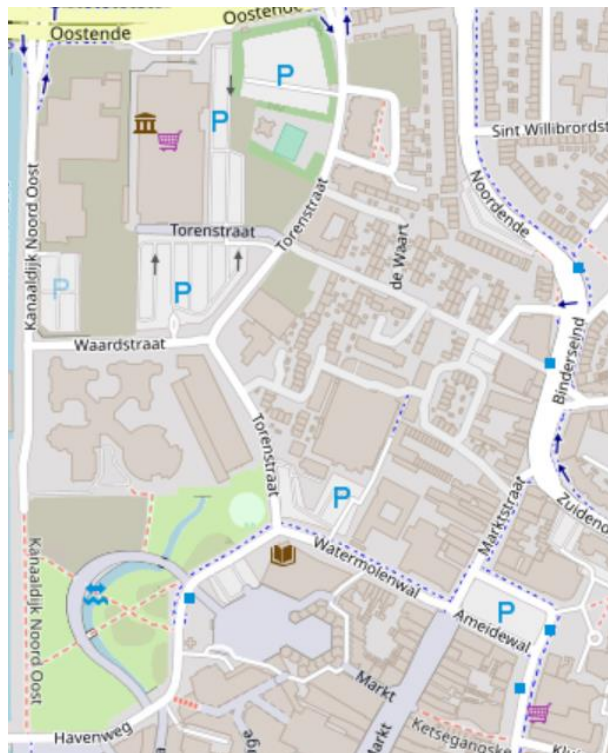
De volgende wegen komen in aanmerking tot het vormen van overlast:

- Havenweg / Watermolenwal / Noord Koninginnewal richting N270.
- Havenweg / Torenstraat richting Oostende.

Concrete maatregelen

- Inrichting Torenstraat Kwartier
- Uitbreiding 30km/u zone

Inrichting Torenstraat Kwartier



Figuur 13 Toren kwartier

Het Torenstraat Kwartier ligt tussen de volgende straten:

- Oostende
- Noordende
- Binderseind
- Marktstraat
- Watermolenwal
- Torenstraat
- Waardstraat
- Kanaaldijk N.O.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

In het Torenstraat Kwartier ligt de AH. De ingang van parkeerplaats van de AH is via de Oostende (reeds gerealiseerd). Een uitgang van de AH parkeerplaats is via de Torenstraat linksaf naar de Oostende. De andere uitgang komt uit op de Waardstraat. Daar melding uitrit verplicht linksaf. Komende op de Torenstraat heeft men de keuze naar links af te slaan richting Oostende of rechts af te slaan, vanaf daar is de Torenstraat eenrichtingsweg, richting de Havenweg/Watermolenwal. Richting havenweg kan men naar de Elzas garage. Dit is een doorlopende weg. De havenweg is afgesloten voor autoverkeer richting Kanaaldijk N.W. Via de Watermolenwal kan men naar het aldaar gelegen parkeerterrein aan de Ameidewal. Uitgang is enkel via de Markstraat. Vanuit de Elzas is verplicht rechtsaf naar de Watermolenstraat. De Torenstraat is eenrichtingsweg.

Als de nieuwe brug over het kanaal gerealiseerd wordt kan men vanuit de Waardstraat ook rechtsaf vanaf het AH parkeerterrein de brug over waarna verplicht rechtsaf naar de Julianalaan.

De volgende straten worden aan het voetgangersgebied toegevoegd.

- Kanaaldijk N.O. vanaf havenbrug tot aan Juliana brug voetgangers met fietspad. Dit wordt een boulevard.
- Waardstraat voetgangers met fietspad en auto als gast voor de uitrit AH parkeerplaats en bereikbaarheid Keyserinnedael.
- Watermolenwal voetgangers met fietspad en auto als gast voor de parkeerplaats Ameidewal en de Elzas.
- Torenstraat wordt ook fietsstraat voor voetgangers en fietsers. De Torenstraat wordt doodlopend in de Havenweg en is eenrichting tussen de Waardstraat en Watermolenwal met auto als gast.
- Keyserinnedael is bereikbaar via Torenstraat, Waardstraat verplicht linksaf Kanaaldijk N.O. waar de auto te gast is over de boulevard. Hulpdiensten kunnen Keyserinnedael via boulevard vanaf Oostende bereiken.
- Uitrit van de auto's van de nieuwe bewoners in het park is via de Waardstraat en later verplicht via de brug.

Wanneer er weekmarkt is kan voor de Torenstraat tijdelijk de eenrichting opgeheven worden.

Markt en winkelgebied

De markt is enkel voetgangersgebied. Toegevoegd wordt de Noord Koninginnewal met de zijstraten.

Segmenten

Geen segmentindeling.

Concrete maatregelen

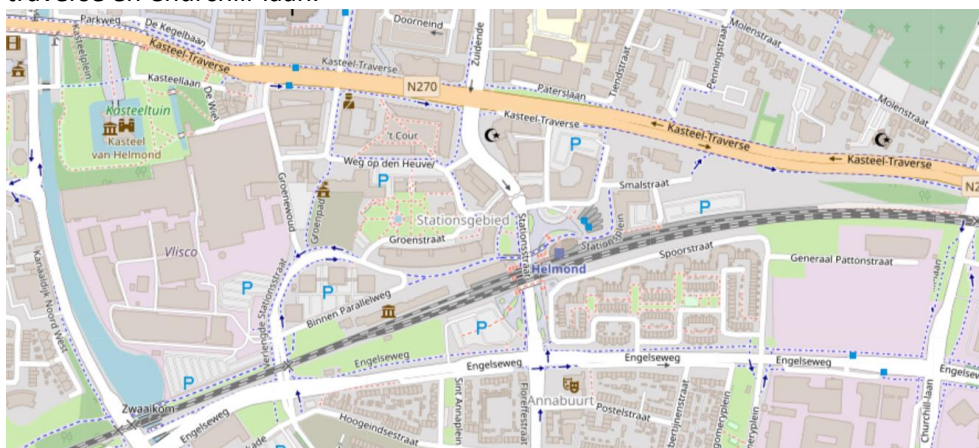
- Noord Koninginnewal wordt afgesloten. Men kan er niet meer inrijden vanaf de Ameidewal en de aansluiting op de N270 is afgesloten.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- De Noord Koninginnewal is bereikbaar via de Molenstraat vanaf Zuidende zoals ook voor de parkeergarage Doorneind.
- Ook is de Noord Koninginnewal bereikbaar vanaf Zuidende via de Kruisstraat.
- Noord Koninginnewal, Kruisstraat en Molenstraat tussen Zuidende en Noord Koninginnewal worden fietsstraat met auto als gast.
- De Kamstraat, de Kegelbaan, Parkweg en de Kasteellaan inrichting als een fietsstraat met auto als gast en eenrichtingswegen. Uitrit via Kasteelbrug, Smallehaven is verboden inrijden voor autoverkeer en wordt toegevoegd aan het park als fiets en voetgangersgebied.
- Uitbreiding 30km/u

Stations Kwartier (stationsgebied)

Het stations Kwartier is gelegen tussen Engelseweg, Kanaaldijk N.W. Kasteel traverse en Churchill-iaan.



Figuur 14 Stations Kwartier

Segmenten

De volgende wegen zijn kandidaat voor sluipverkeer en daarmee overlast:

- De Wiel, Kasteellaan, Smallehaven, Parkweg, Kasteellaan naar Kanaaldijk N.W.
- Vanuit N270 naar Kamstraat, Kegelbaan, Smallehaven, Kasteellaan naar de Wiel.
- Zuid Koninginnewal, Groenewoud en Verlengde Stationsstraat naar Engelseweg en visa versa.

Concrete maatregelen

- Smallehaven, Kasteellaan en de Wiel toevoegen als voetgangersgebied met fietspad aan het kasteelpark.
- Kerkstraat Zuid tussen Beugelsplein en de Wiel eenrichting met inrijrichting vanuit Beugelsplein / Groenewoud en uitrit op de N270.
- Zuid Koninginnewal eenrichting met inrijrichting vanuit de N270.
- Beugelsplein eenrichting met inrijrichting vanuit Zuid Koninginnewal.
- De Wiel, Kerkstraat Zuid, Beugelsplein, Weg op den Heuvel, Groene woud en Verlengde Stationsstraat inrichten als fietsstraat met auto als gast.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Bij kruising Binnen Paralelweg en Verlengde Stationstraat een drempel met melding 30km/u zone.
- Uitbreiding 30km/u en borging middels fietsstraat inrichting.

Leonardusbuurt

De Leonardusbuurt ligt ingesloten tussen Willem Prinzenstraat, Uiverlaan, Wethouder Ebbenlaan en Bakelsedijk.

Segmenten

Dit sector heeft geen wegen met sluipverkeer.

Concrete maatregelen

- Uitbreiding 30km/u zone

Heipoort en Vossenbergh

De Heipoort en Vossenbergh ligt ingesloten tussen Kasteel traverse, Zuidende, Heistraat, Bakelsedijk en Burgemeester van Houtlaan.

Segmenten

Molenstraat.

Concrete maatregelen

- De enige straat die sluipverkeer kan aantrekken is de Molenstraat. Deze als eenrichtingsweg inrichten met inrijrichting vanaf Zuidende en als fietsstraat met 30km/u
- Uitbreiding 30km/u zone.

Annabuurt en Suytkade

De Annabuurt en Suytkade ligt ingesloten tussen de Churchill-laan, Nieuwe industrieweg, Scheepsboulevard, Kanaaldijk Z.W. en de Engelseweg.

Segmenten

- De Suytboulevard.
- Engelseweg tussen kruispunt Heeklaan en Kanaalboulevard
- Engelseweg tussen Kanaalboulevard en Floreffestraat
- Engelseweg tussen Floreffestraat en Montgomeryplein

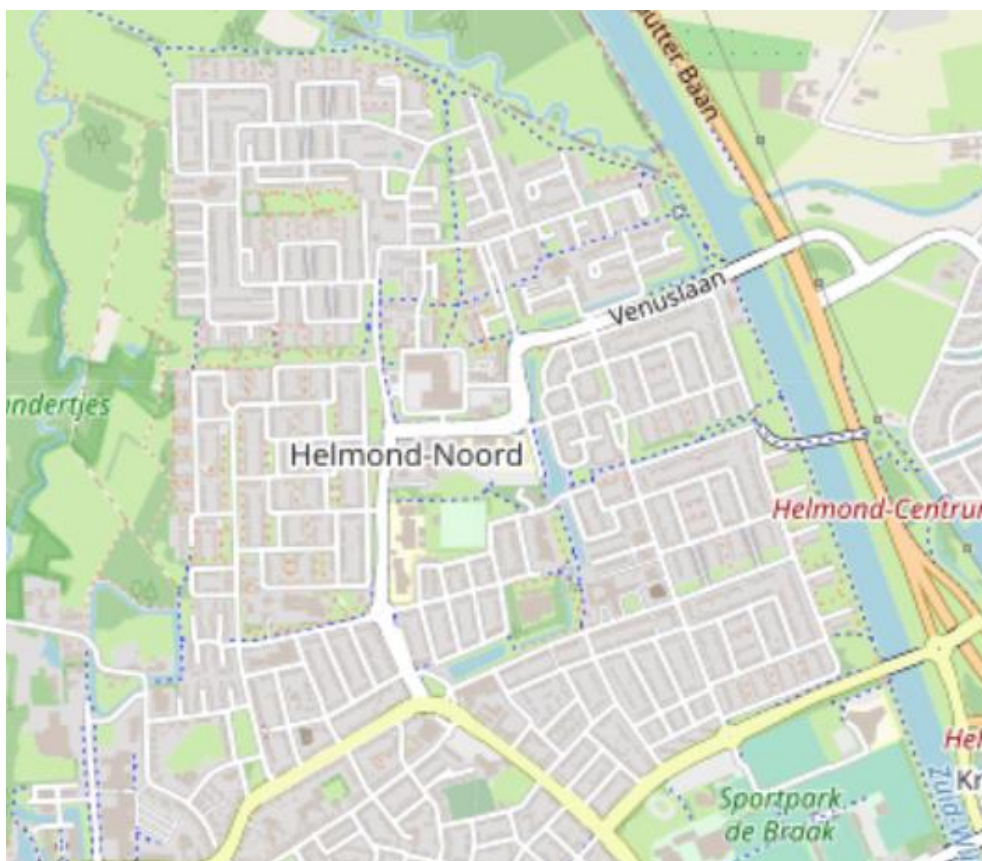
Concrete maatregelen

- Hoogeindsestraat en Kanaalboulevard inrichten als fietsstraat met auto als gast.
- De Engelseweg tussen Kanaalboulevard en Floreffestraat wordt eenrichtingsverkeer met inrijrichting vanaf Stationsstraat / Floreffestraat.
- De Engelse weg tussen Floreffestraat en Montgomeryplein eenrichtingsverkeer met inrijrichting vanuit de Stationsstraat / Floreffestraat.
- Borgen van 30km/u middels de fietsstraat.
- Uitbreiding 30km/u in de wijk.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Helmond Noord

Helmond Noord ligt ingesloten tussen Rembrandtlaan, Uiverlaan, Oostende, Kanaaldijk N.O. Piet van Bokhovenpad en Zuid Willemsvaart.



Figuur 15 Helmond Noord

Sectoren

De Wijk Helmond Noord heeft de volgende sectoren:

- Bloemvelden
- Binderen
- Eeuwels

Segmenten

Door Helmond Noord loopt de doorgaande weg Nachtegaallaan, Nieuwveld, Venuslaan naar de Wijk Dierdonk.

Concrete maatregelen

- Stilasfalt voor dit segment met snelheidsbeperkende maatregelen voor 50km/u.
- Uitbreiding 30km/u in de wijk.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Helmond West

't Haagje ligt ingesloten tussen de Heeklaan, Kasteelherenlaan, Europaweg en Kanaaldijk N.W.



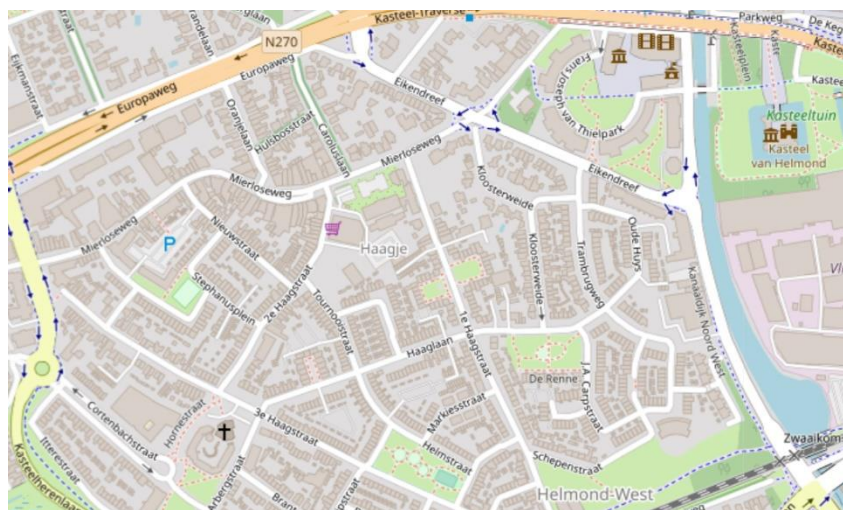
Figuur 16 Helmond West

Sectoren

Geen sector indeling

Segmenten

- Kanaaldijk N.W.
- Eikendreef
- Mierloseweg vanaf Eikendreef tot aan kruising Kasteelherenlaan.



Figuur 17 't Haagje

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

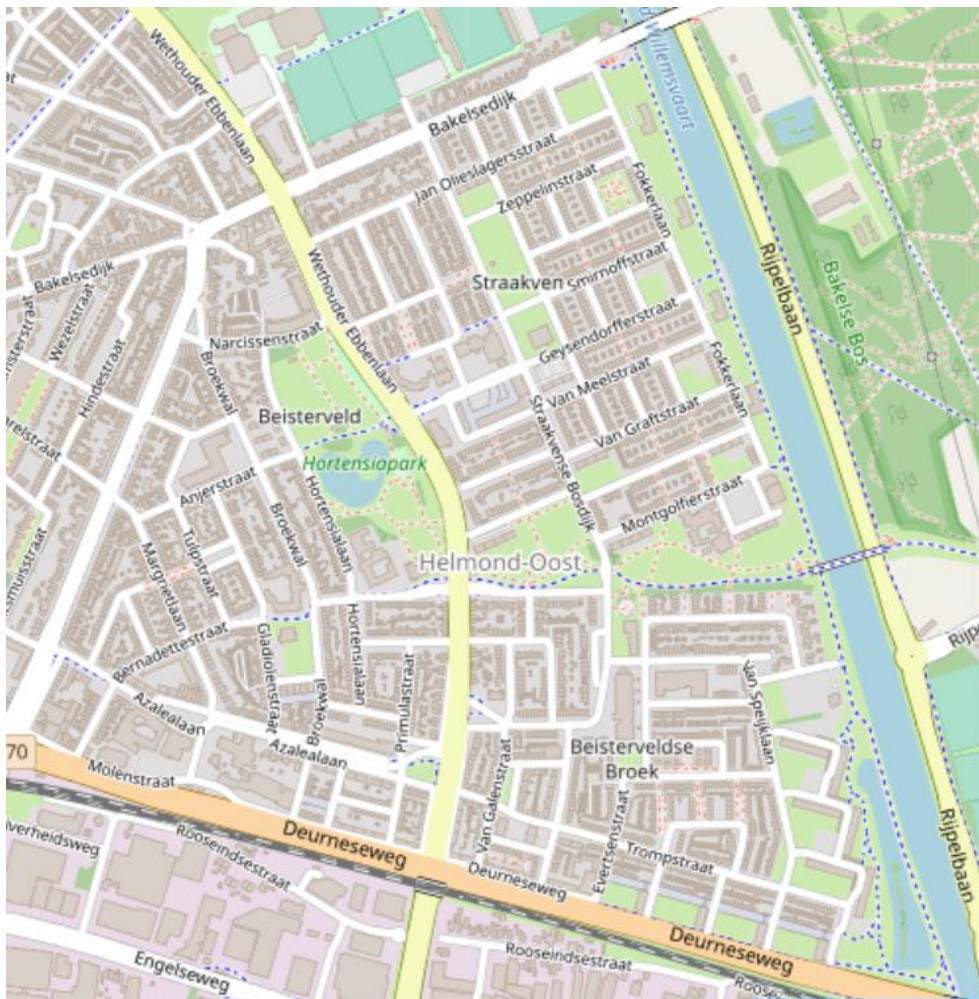
Concrete maatregelen

- Kanaaldijk N.W. vanaf kruising Heeklaan tot aan Eikendreef inrichten als fietsstraat met auto als gast (met melding ingang 30km/u zone)
- Eikendreef van kruising N270 tot Kanaaldijk N.W. inrichten als fietsstraat met auto als gast met een drempel bij de aansluiting op de N270. (ingang 30km/u zone)
- Mierloseweg tot aan kruising Kasteelherenlaan inrichten als fietsstraat met auto als gast.
- Uitbreiding 30km/u in de wijk

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Helmond Oost

Helmond West ligt ingesloten tussen Deurneseweg, Burgemeester van Houtlaan, Bakelsedijk en de Zuid Willemsvaart.



Figuur 18 Helmond Oost

Sectoren

- Straakven
- Beisterveld
- Beisterveldse Broek

Segmenten

Door Helmond Oost loopt de Wethouder van Wellaan.

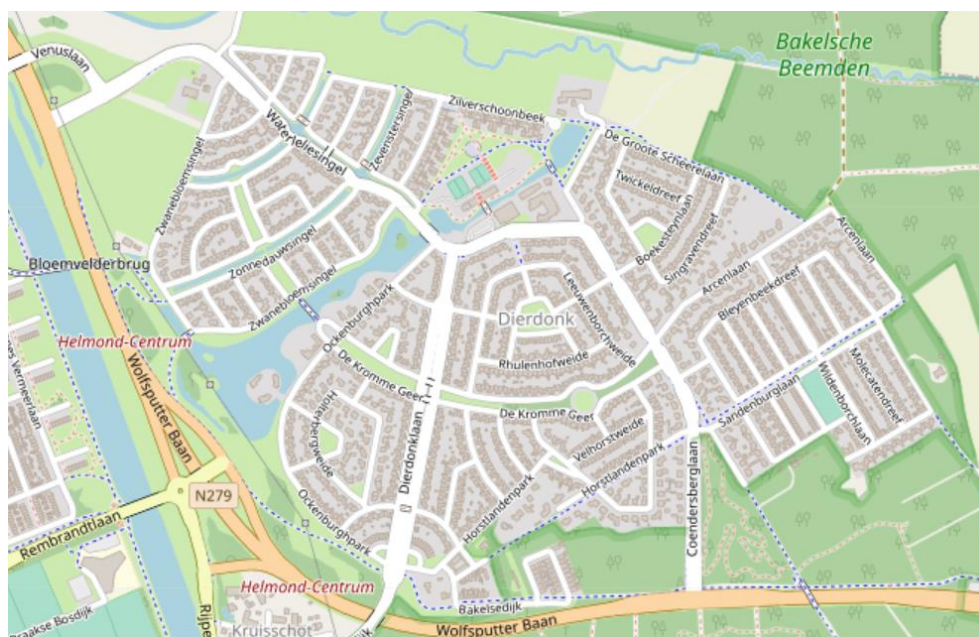
Concrete maatregelen

- De Wethouder van Wellaan voorzien van stilasfalt en 50km/u borging.
- Uitbreiding 30km/u in de wijk

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Dierdonk

Deze wijk ligt ingesloten tussen de Wolsputter baan en de N279. De N279 is een drukke weg die steeds drukker gaat worden. Uitbreidingsplannen om deze weg vier-baans te maken worden besproken. Dierdonk wordt van Helmond gescheiden middels de Zuid Willemsvaart waar de N279 langs ligt.



Figuur 19 Dierdonk

Sectoren

Deze wijk wordt niet verder in sectoren ingedeeld.

Segmenten

- Venuslaan en Bakelsedijk zijn ontsluitingswegen voor deze wijk.
- Dierdonklaan, Waterleliesingel sluiten daarop aan en de Coenderberglaan

Deze wegen zullen alleen voor bestemmingsverkeer gebruikt worden. Interessant is om te weten hoe druk deze wegen zijn en hoe hard er daar gereden wordt.

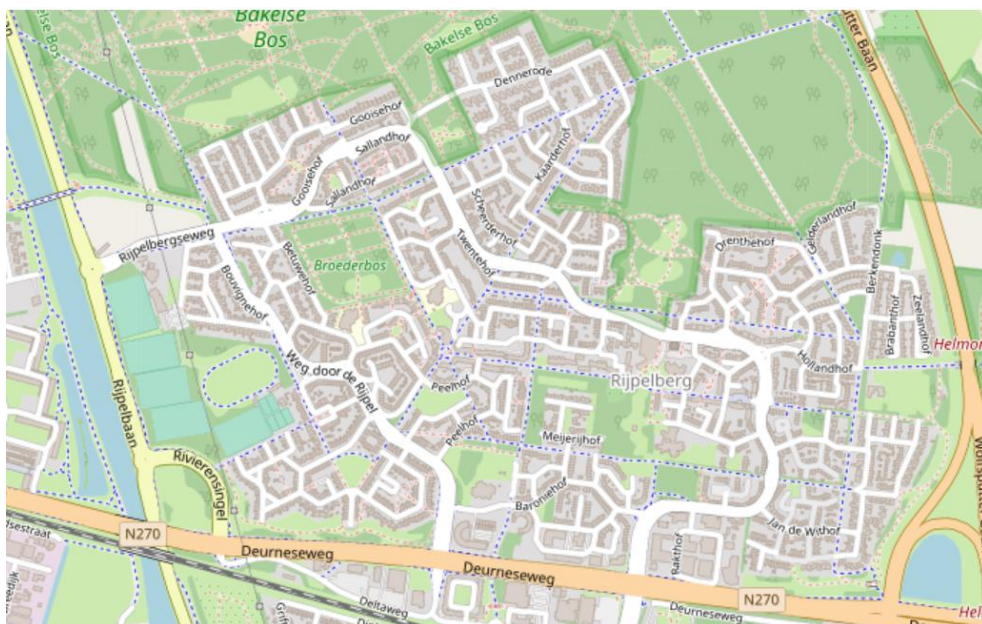
Concrete maatregelen

- Bij het ontwikkelen van het plan om de N279 vier-baans te maken dient het afschermen van geluid daarin meegenomen. Ook de gebouwen aan de andere zijde van het kanaal in Helmond Oost kunnen dan mogelijk last van geluid krijgen. De wegbeheerder is de provincie. Echter de gemeente Helmond zal dit punt bij het ontwikkelen van de plannen stevig in moeten brengen om het geluidniveau in de aangrenzende woningen acceptabel te houden.
- Een andere mogelijkheid is de extra 2-banen aan de noord kant van Dierdonk.
- Uitbreiding 30km/u in de wijk

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Rijpelberg

De wijk Rijpelberg ligt ingesloten tussen de N270, Rijpelbaan, het Bakelsebos en Wolfsputter baan.



Figuur 20 Rijpelberg

Sectoren

Deze wijk wordt niet verder in sectoren ingedeeld.

Segmenten

Er ligt een rondweg in de Rijpelberg

- Rijpelbergseweg is de ontsluitingsweg die aansluit op de Weg door de Rijpel die op 2 punten uitkomt op de Deurneseweg (N270).

Dit is een weg die voornamelijk alleen voor bestemmingsverkeer gebruikt zal worden gezien haar constructie. Interessant is om te weten hoe druk deze wegen zijn en hoe hard er daar gereden wordt.

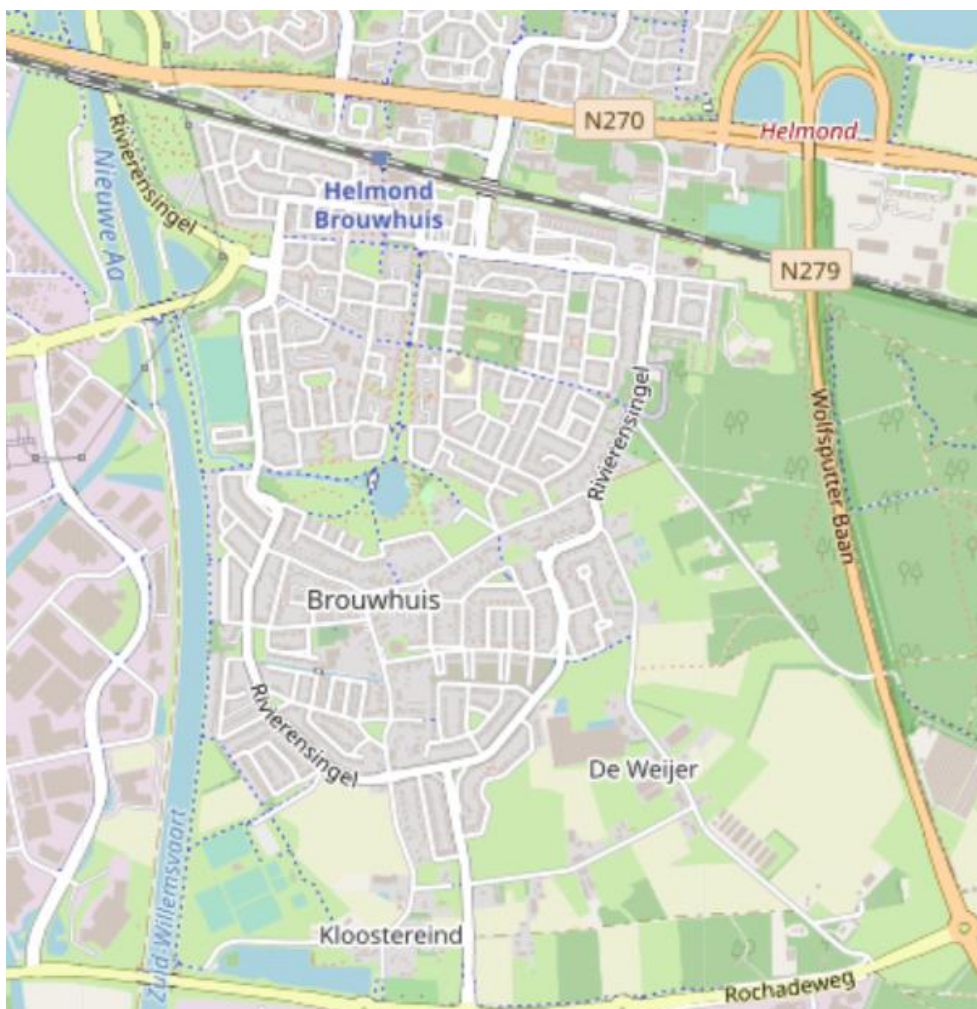
Concrete maatregelen

- De Weg door de Rijpel voorzien van stilasfalt en 50km/u borgen. (of 30km/u zone maken)
- In de wijk 30km/u

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wijk Brouwhuis

De wijk Brouwhuis ligt ingesloten tussen Rochadeweg, Zuid Willemsvaart, N270 en Wolfsputter baan.



Figuur 21 Brouwhuis

Sectoren

Deze wijk wordt niet verder ingedeeld in sectoren.

Segmenten

Brouwhuis heeft een rondweg.

- Rivierensingel die aansluit op de N270 en de Vossenbeemd en Rochadeweg voor de ontsluiting van de wijk.

Deze weg zal voornamelijk alleen voor bestemmingsverkeer gebruikt worden. Interessant is om te weten hoe druk deze wegen zijn en hoe hard er daar gereden wordt.

Concrete maatregelen

- Rondweg voorzien van stilasfalt en 50km/u borgen. (30km/u zone maken)
- In de wijk 30km/u

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Industrieterrein Hoogeind en BZOB

Het Industrieterrein Hoogeind ligt tussen Rochadeweg, Kanaalijk Z.W., Vossenbeemd en Zuid Willemsvaart.



Figuur 22 Industrieterrein Hoogeind

Daarnaast is er ook industrie gevestigd tussen Vossenbeemd, Churchill-laan, Deurneseweg en Zuid Willemsvaart.



Figuur 23 Hoogeind

Sectoren

Dit gebied wordt in de volgende drie sectoren ingedeeld:

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Industrierrein Hoogeind, ten oosten van Vossenbeemd
- Het gebied tussen Vossenbeemd, Churchill-laan, Deurneseweg en de Lage Dijk.
- Het gebied tussen Vossenbeemd, Lage Dijk, Deurneseweg en Zuid Willemsvaart.

Segmenten

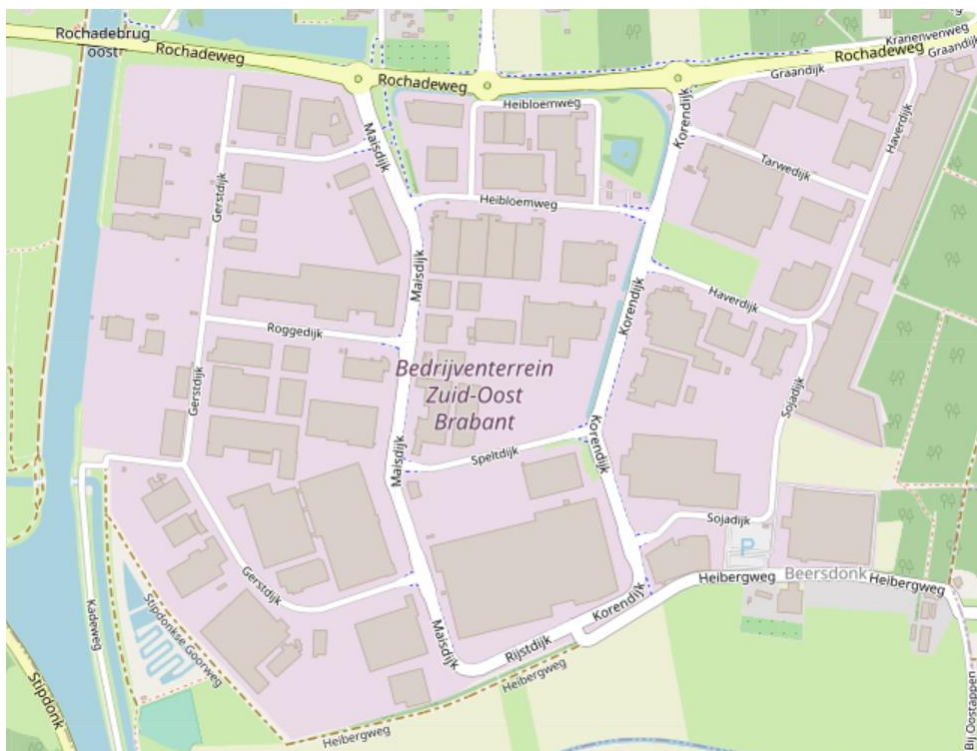
De volgende segmenten in dit industriegebied:

- Rivierensingel
- Vossenbeemd vanaf Rivierensingel tot Lage Dijk
- Vossenbeemd vanaf Lage Dijk tot aan Kanaaldijk Z.W.
- Lage Dijk vanaf Deurneseweg tot aan Vossenbeemd
- Churchill-laan vanaf Deurneseweg tot aan Vossenbeemd
- Engelse weg vanaf Lage Dijk tot aan Churchill-laan
- Engelse weg vanaf Churchill-laan tot aan Suytboulevard
- Varanshut vanaf Vossenbeemd tot aan Rochadeweg
- Rochadeweg vanaf N279 tot aan Kanaaldijk Z.W.

Concrete maatregelen

- Via bebording dient de bereikbaarheid van het industrierrein ondersteund te worden.

Industrierrein BZOB wordt ontsloten via de Rochadeweg naar N612 en de N279.



Figuur 24 Industrierrein BZOB

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Infrastructurele aanpassingen

De meeste aanpassingen vereisen geen aanpassing aan de wegen. Fietsstraten kunnen natuurlijk ingericht worden als een fietsstraat. Echter het is ook mogelijk om dit aan te geven met borden en op een later moment de straten in te richten als een fietsstraat.

Auto als gast

Wegen waar de auto als gast toegelaten worden kunnen in eerste instantie aangegeven worden met borden. Op termijn kan de bestrating aangepast worden.

Eenrichtingswegen

Ook de eenrichtingswegen kunnen in eerste instantie met borden ingericht worden. Later kunnen deze straten dan worden voorzien van een smalle rijstrook in het midden met aan weerszijden een breed fietspad.

Parkeerroute

De parkeerroute kan ingericht worden met borden. Op de invalswegen N270, Kanaaldijk N.W. en Z.W. en de Rembrandtlaan kunnen middels borden de parkeerroute aangegeven worden. Later kunnen hier elektronische borden voor ingezet worden om ook het aantal vrije parkeerplaatsen aan te geven.

De volgende wegen vereisen wel een fysieke aanpassing.

President Roosevelt – Hortsedijk

De President Rooseveltlaan dient fysiek af te buigen naar de Hortsedijk. Rechtdoor naar de Dorpstraat komt een verkeersdrempel met aanduiding 30km/u zone. De verkeerslichten verdwijnen hier.

Hortsedijk – Schootense Dreef

De Hortsedijk dient fysiek af te buigen naar de Schootense Dreef. Rechtdoor de Hortsedijk heeft een verkeersdrempel met aanduiding woonerf met aanduiding 30 km/u zone.

Hortsedijk – Steenoverweg

De Hortsedijk dient fysiek af te buigen naar de Steenoverweg. Rechtdoor naar de Hortsedijk heeft een verkeersdrempel met aanduiding woonerf met aanduiding 30km/u zone.

Stiphoutse Dreef – Gerwenseweg

De Stiphoutse Dreef dient fysiek af te buigen naar de richting Gerwen Nuenen i.p.v. naar het centrum van Stiphout. Richting het centrum van Stiphout ligt een verkeersdrempel met aanduiding 30km/u zone.

Prins Hendriklaan

Daar waar de Prins Hendriklaan aansluit op de President Rooseveltlaan is een fietsoversteek plaats. Hier dient de fietsoversteek aangelegd te worden met een

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

verbod van het autoverkeer om daar overheen te rijden. Met uitzondering van de hulpdiensten. De President Rooseveltlaan dient fysiek af te buigen naar de Wesselmanlaan.

Eikendreef

Bij de kruising met de Kanaaldijk N.W. en de aansluiting met de N270 verkeersdrempels om sluijverkeer te voorkomen en aan te geven dat het een 30km/u zone is.

N270

De N270 heeft de volgende segmenten:

1. Knooppunt N279 tot afslag Rivierensingel
2. Afslag Rivierensingel tot Kruising met Lage Dijk. Henri Dinant tunnel.
3. Henri Dinant tunnel tot kruising Churchill-laan
4. Churchill-laan tot kruising Stationsstraat
5. Kruising Stationsstraat tot aan de Kasteel traverse brug
6. Kasteel traverse brug tot aan Kruising Prins Hendriklaan
7. Kruising Prins Hendrik laan tot Boerhaavelaan
8. Kruising Boerhaavelaan tot kruising Hortsedijk
9. Kruising Hortsedijk tot kruising Brandevoortse Dreef

Om de snelheid te beperken en om het inhalen onmogelijk te maken, hierdoor wordt de snelheid steeds overschreden wat veel extra geluid produceert., wordt de rijbaan in het centrum teruggebracht tot 1 rijstrook voor het autoverkeer.

Bij de volgende segmenten worden daarvoor infrastructurele aanpassingen doorgevoerd.

Segment 3: Henri Dinant tunnel tot kruising Churchill-laan

Het autoverkeer, vrachtverkeer is vanaf dit punt niet meer toegestaan, wordt vanaf de Henri Dinant tunnel gedwongen naar de buitenste rijstrook. Vanaf de "Brandweer Karzerne" is de buitenste rijbaan voor autoverkeer en de binnenste enkel voor hulpdiensten en OV. De binnenste rijstrook heeft een duidelijk kenmerk.

Het kruispunt Deurneseweg - Churchill-laan wordt een rotonde zonder verkeerslichten. Na de rotonde staat een bord "Welkom in centrum Helmond".

Komende van het centrum krijgt het verkeer pas vanaf het punt "Brandweer Karzerne" de beschikking over 2 rijstroken.

Segment 4: Churchill-laan tot kruising Stationsstraat

Hier zijn de buitenste rijstroken voor het autoverkeer en de binnenste rijstroken voor de hulpdiensten en het OV. De rijstroken zijn duidelijk gemarkeerd.

Het kruispunt Kasteel traverse – Stationsstraat wordt een rotonde zonder verkeerslichten. De rotonde zal het effect van afremmen, maar zeker, het effect van optrekken, aanzienlijk beperken waardoor er minder geluid geproduceerd wordt.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Segment 5: Kruising Stationsstraat tot aan de Kasteel traverse brug

Ook hier zijn de buitenste rijstroken voor autoverkeer en de binnenste rijstroken voor hulpdiensten en OV. Dit is een 30km/u zone. Voetgangers en Fietsers hebben hier meer prioriteit dan het autoverkeer.

Vanaf het station worden de mensen naar de brug over de Stationsweg gestuurd om vervolgens aan de linkerkant van de Stationsweg te lopen en vanaf daar de Kasteel traverse over te steken. Borden met richting "Markt" moeten dit duidelijk aangeven.

De Noord Koninginnewal is afgesloten voor autoverkeer. Er kan geen verkeer de Noord Koninginnewal in- of uitrijden de Kasteel traverse op.

De Zuid Koninginnewal is een eenrichtingsweg met inrijrichting vanaf de Kasteel traverse. De Zuid Koninginnewal is in te rijden komende vanaf de Kasteel traverse brug.

Tussen de Stationsstraat en Zuid Koninginnewal en bij het parkeerterrein de Wiel zijn brede oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers beveiligd met knipperlichten. Voetgangers en Fietsers hebben hier voorrang.

De Kasteel traverse is zodanig ingericht dat het meer uitnodigt om over te steken. Het doel is dat de twee delen van het centrum weer als een geheel gezien gaan worden en dat het uitnodigt om vanaf het station naar de Markt te lopen.



Figuur 25 Voorbeeld voor Kasteel traverse

Segment 6: Kasteel traverse brug tot aan Kruising Prins Hendriklaan

Ook bij de Kasteel traverse brug zijn enkel de buitenste rijstroken voor het autoverkeer. De binnenste rijstroken voor hulpdiensten en OV. De wegen zijn duidelijk gemarkeerd en de middelste twee rijstroken zijn met betonranden afgeschermd. Dit moet het hard rijden tegen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond



Figuur 26 Voorbeeld inrichting Traverse brug

Segment 7: Kruising Prins Hendrik laan tot Boerhaavelaan

In dit segment is ook de buitenste rijstrook voor het autoverkeer en de binnenste rijstroken voor hulpdiensten en OV. De deel behoort nog tot het centrum en is een 30km/u zone.

Segment 8: Kruising Boerhaavelaan tot kruising Hortsedijk

In dit segment zijn tot aan de Goorloop brug de buitenste rijstroken voor autoverkeer en de binnenste rijstroken voor hulpdiensten en OV.

Vanaf de Goorloop brug worden de beide rijstroken samengevoegd tot gebruik door autoverkeer en hulpdiensten en OV.

Segment 9: Kruising Hortsedijk tot kruising Brandevoortse Dreef

Een andere mogelijkheid is om de hulpdiensten en OV-rijstrook tot aan de afslag Automotive campus in te richten. Dit om het OV-transport vanaf het Centraal station en ook Stations Mierlohout te ondersteunen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Maatregelen: Bron wegnemen

In voorgaande hoofdstukken zijn per wijk de concrete maatregelen opgenomen waaronder de maatregelen om zoveel mogelijk de bron weg te nemen in de wijken. In dit hoofdstuk worden specifieke concrete maatregelen beschreven om zo veel mogelijk de bron weg te nemen op de verschillende trajecten / segmenten in en door het centrum en binnenstad.

Het wegnemen van de bron wordt daarbij zoveel mogelijk bewerkstelligt met het omleiden van het verkeer zodat het geluid daar komt waar dit de minste overlast veroorzaakt voor de omgeving. Daarnaast worden bezoekers van het centrum naar parkeergelegenheden rondom het centrum van Helmond geleid zodat ook daardoor het aantal autobewegingen in het centrum en binnenstad afnemen.

Routing vrachtverkeer

Een vrachtwagen kan tot meer dan 100dB aan geluid produceren. Rijdt een vrachtwagen daarbij over een weg tussen hoge gebouwen, waardoor het geluid geconcentreerd wordt, dan dringt dit geluid tot ver in de huizen en tuinen door. Vrachtverkeer veroorzaakt zeer veel overlast in geluid, stank en fijnstof en dienen uit woongebieden geweerd te worden.

Het terugdringen van deze geluidsbelasting is meest effectief als de bron weggenomen wordt. Afscherming van het geluid in het centrum en binnenstad is haast onmogelijk.

Route vanuit Eindhoven over de N270

Vrachtverkeer komende vanuit richting Eindhoven met een van de volgende bestemming Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch, Venray, Venlo of Industrierrein Hogeind wordt als volgt gerouteerd.

Brandevoortse Dreef, Geldropseweg, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens:

- afslag Vossenbeemd voor verkeer met bestemming industrierrein Hogeind en via Rivierensingel, N270 richting Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch, Venlo en Venray.
- Afslag Rochadeweg voor verkeer met bestemming industrierrein Hogeind en via N279 Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch, Venlo en Venray.
- Oprit A67 bestemming Venlo.
-

Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens:

- afslag Vossenbeemd voor verkeer met bestemming industrierrein Hogeind en via Rivierensingel, N270 richting Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch, Venlo en Venray.
- Afslag Rochadeweg voor verkeer met bestemming industrierrein Hogeind en via N279 Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch, Venlo en Venray.
- Oprit A67 bestemming Venlo.

Bij de kruising Europaweg – Binnendongenstraat / Boerhaavelaan is voor vrachtverkeer verplicht rechtsaf. Rechtdoor is aangegeven richting centrum en

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

inrijden alleen voor vrachtverkeer met bestemming laden & lossen binnenstad en centrum.

Linksaf de Boerhaavelaan mag enkel vrachtverkeer met bestemming Nedschroef en Raaijmakers. Bij de Julianabrug is rechtdoor naar Oostende verboden voor vrachtverkeer m.u.v. bestemming centrum laden & lossen. Aarle-Rixtelseweg is alleen bestemmingsvrachtverkeer toegestaan. Op de Kanaaldijk N.W. richting Aarle-Rixtel is geen vrachtverkeer toegestaan. Dit om de Boerhaavelaan, Jan van Brabantlaan en Julianalaan, waar veel inwoners wonen, niet te belasten met sluip vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer moet via de Kanaaldijk Z.W. en Rochadeweg over de N279 geleid worden.

(Het vrachtverkeer uit richting Aarle-Rixtel over de Kanaaldijk N.W. komt veelal van Beek en Donk. Dit verkeer dient over en naar de N279 geleid te worden i.p.v. door Beek en Donk. Door vrachtverkeer niet meer via de Kanaaldijk N.W. Helmond in te laten rijden is dit tevens gunstig voor de afwikkeling van het vrachtverkeer voor Beek en Donk en Aarle-Rixtel. Alleen bestemmingsvrachtverkeer zal dan nog over deze wegen rijden)

Bij de kruising Heeklaan – Kanaaldijk Z.W. is het verboden voor vrachtverkeer om de Kanaaldijk N.W. in te rijden en de Engelseweg. Vlisco is bereikbaar voor vrachtverkeer.

[Route vanuit Deurne over de N270](#)

Vrachtverkeer komende vanuit richting Deurne met een van de volgende bestemmingen Eindhoven, Someren, Asten, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch of Venlo wordt als volgt gerouteerd.

Bij knooppunt N279 naar de N279.

- Richting Aarle-Rixtel, Veghel en Den Bosch.

Dan zijn er de volgende mogelijkheden voor Eindhoven, Venlo, Asten en Someren:

- Via de N279 naar Asten.
- Via de N279 naar de A67 richting Eindhoven en Venlo.
- Via de Rochadeweg, N612, Kanaaldijk Z.W., Heeklaan, Geldropseweg, Brandevoortse Dreef naar de N270 richting Eindhoven.
- Via de Rochadeweg, Kanaaldijk Z.W. N612 richting Someren.
- Via de Rivierensingel naar de Vossenbeemd, Kanaaldijk Z.W., Heeklaan, Geldropseweg, Brandevoortse Dreef naar de N270 richting Eindhoven.

Vrachtverkeer met bestemming industrieterrein Hoogeind heeft de volgende mogelijkheden:

- Via de Deurneseweg, Rivierensingel naar de Vossenbeemd.
- Via de Henri Dinant tunnel via de Lage Dijk naar de Vossenbeemd. (Rechtdoor en rechtsaf is enkel voor vrachtverkeer met bestemming laden & lossen binnenstad en centrum.)
- Via de Henri Dinant tunnel via de Lage Dijk is het eerste gedeelte van de Engelseweg bereikbaar. Vanaf de kruising Montgomeryplein is de weg verboden inrijden voor vrachtverkeer.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Route vanuit Aarle-Rixtel over de Kanaaldijk N.W.

Bestemmingsvrachtverkeer voor laden en lossen komende vanuit Aarle-Rixtel heeft enkel de volgende keuzemogelijkheden:

- Kanaaldijk N.W. rechtdoor voor levering aan Nedschroef of Raaijmakers.
- Linksaf naar Oostende (enkel voor bestemming binnenstad / centrum)

Vrachtverkeer komende uit de Kanaaldijk N.W. kan rechtdoor naar Aarle-Rixtel of linksaf via de Julianalaan, Jan van Brabantlaan en Boerhaavelaan naar de Europaweg richting Eindhoven. De President Rooseveltlaan is voor vrachtverkeer afgesloten.

Route vanuit Someren over de N612 / Kanaaldijk Z.W.

Vrachtverkeer komende vanuit richting Someren met bestemming Eindhoven wordt als volgt gerouteerd:

- Via de A67 naar Eindhoven
- Via de N612, Kanaaldijk Z.W., Heeklaan, Geldropseweg, Brandevoortse Dreef naar de N270 richting Eindhoven.

Vrachtverkeer komende vanuit richting Someren met bestemming Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch of Venray wordt als volgt gerouteerd:

- Afslag Rochadeweg voor verkeer met bestemming Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch en Venray

Routing autoverkeer

Naast vrachtverkeer veroorzaakt personenverkeer ook veel geluidsoverlast. Zeker wanneer hard gereden wordt. Doel is om zoveel mogelijk de bron weg te nemen / te verplaatsen.

Route vanuit Eindhoven over de N270

Autoverkeer komende vanuit richting Eindhoven met een van de volgende bestemming Aarle-Rixtel en Beek en Donk wordt als volgt gerouteerd.

Bij kruising Brandevoortse Dreef – Stiphoutse Dreef richting Stiphoutse Dreef, Schootense Dreef, Hortse Dijk, President Rooseveltlaan, Jan van Brabantlaan, Julianalaan naar Kanaaldijk N.W. richting Aarle Rixtel.

Autoverkeer komende vanuit richting Eindhoven met een van de volgende bestemming Deurne, Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Veghel, Den Bosch of Venray wordt als volgt gerouteerd.

Brandevoortse Dreef, Geldropseweg, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. (voorkeur) of Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens:

- Afslag Vossenbeemd via Rivierensingel, Deurneseweg (N270) naar de N279.

Autoverkeer komende vanuit richting Eindhoven met de bestemming Venlo, Someren en Asten wordt als volgt gerouteerd.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Brandevoortse Dreef, Geldropseweg, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. (voorkeur) of Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens:

- N612 naar A67 voor verkeer bestemming Venlo
- N612 naar N266 voor verkeer bestemming Someren en Asten

Autoverkeer komende vanuit richting Eindhoven met een van de volgende bestemming, Brouwhuis of Rijpelberg wordt als volgt gerouteerd.

Brandevoortse Dreef, Geldropseweg, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. (voorkeur) of Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens:

- Afslag Vossenbeemd via Rivierensingel naar Brouwhuis of naar de Weg door de Rijpel.

Autoverkeer komende vanuit richting Eindhoven met de bestemming, Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis wordt als volgt gerouteerd.

- Boerhaavelaan, Jan van Brabantlaan, Julianalaan, Oostende, Uiverlaan, Rembrandtlaan naar Dierdonk.
- Brandevoortse Dreef, Geldropseweg, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. (voorkeur) of Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens afslag Vossenbeemd, Rivierensingel via rotonde Rembrandtlaan naar Dierdonk.
- Brandevoortse Dreef, Geldropseweg, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. (voorkeur) of Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. vervolgens afslag Vossenbeemd afslag Lage Dijk, Wethouder van Wellaan, Wethouder Ebbenlaan, Rembrandtlaan naar Dierdonk.

[Route vanuit Deurne over de N270](#)

Autoverkeerverkeer komende vanuit richting Deurne met een van de volgende bestemmingen Eindhoven, Asten, Someren, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch of Venlo wordt als volgt gerouteerd.

Bij knooppunt N279 naar de N279.

- Via de N279 naar de A67 richting Eindhoven en Venlo.
- Via de Rochadeweg naar N612, Kanaaldijk Z.W., Heeklaan, Geldropseweg, Brandevoortse Dreef naar de N270 richting Eindhoven.
- Via de Rochadeweg, Kanaaldijk Z.W. N612 richting Asten en Someren.

Of via de Henri Dinant tunnel via de Lage Dijk naar de Vossenbeemd, Kanaaldijk Z.W. N612 richting Asten en Someren of naar A67 richting Eindhoven.

Of via de Rivierensingel naar de Vossenbeemd.

[Route vanuit Aarle-Rixtel over de Kanaaldijk N.W.](#)

Autoverkeer komende vanuit Aarle-Rixtel met bestemming Eindhoven, Someren en Venlo wordt als volgt gerouteerd.

- Rechtsaf naar Julianalaan, Jan van Brabantlaan en via de Boerhaavelaan naar de Europaweg richting Eindhoven.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Rechtsaf naar Julianalaan, Jan van Brabantlaan, Boerhaavelaan, Binnendongenstraat, Heeklaan, Kanaaldijk Z.W. en via de N612 richting Someren of naar de A67 voor richting Eindhoven en Venlo.

Autoverkeer komende vanuit Aarle-Rixtel met bestemming Asten, Den Bosch en Venlo en Someren wordt als volgt gerouteerd.

- In Principe moet dit verkeer al een Aarle-Rixtel en Beek en Donk geleid worden naar de N279.
- Linksaf Oostende, Uiverlaan, Wethouder Ebbenlaan, Rembrandtlaan en dan naar de N279.

Route vanuit Someren over de N612 / Kanaaldijk Z.W.

Autoverkeer komende vanuit richting Someren met bestemming Eindhoven wordt als volgt gerouteerd:

- Via de N612, Kanaaldijk Z.W., Heeklaan, Geldropseweg, Brandevoortse Dreef naar de N270 richting Eindhoven.

Autoverkeer komende vanuit richting Someren met bestemming Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch of Venray wordt als volgt gerouteerd:

- Afslag Rochadeweg voor verkeer met bestemming Deurne, Aarle-Rixtel, Veghel, Den Bosch en Venray

Parkeerstrategie

Er is een visie om het centrum autoluw te maken. Dat betekent 'het blik van de weg'. We hebben deze visie als uitgangspunt genomen.

We stellen de volgende basisuitgangspunten om het verkeer in de binnenstad te reduceren en voetgangers en fietser meer ruimte te geven:

1. Meer ruimte voor het winkelend publiek. Dus vergroting en meer voetgangersgebied.
2. Enkel parkeren in parkeergarages en op parkeerterreinen voor bezoekers van de stad.
3. Parkeren voor bewoners in het Centrum toegestaan enkel als vergunninghouder.
4. In de binnenstad m.u.v. het centrum parkeren in de parkeervakken.
5. In de wijken in parkeervakken.

Om een groter voetgangersgebied te verkrijgen dienen meer wegen enkel nog toegankelijk te zijn voor voetgangers. Maar om het fietsen te promoten wel voorzien van fietspaden. In sommige gevallen zullen nog auto's als gast toegestaan worden met een maximale snelheid van 30km/u of lager. Daarbij zal het enkel gaan om bestemmingsverkeer. Dat kan zijn voor leveren van goederen of parkeren als vergunninghouder. Verder zal doorgaand verkeer onmogelijk gemaakt worden. Zie hoofdstuk "Voetgangersgebied".

Om dit te bereiken wordt een Parkeerroute uitgezet. Dat wil zeggen dat er rondom en aan de rand van het Centrum, lees voetgangersgebied, enkel nog de parkeergelegenheden zijn en dat er niet meer langs de wegen in het centrum

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

geparkeerd kan worden met uitzondering van vergunninghouders. Dit sluit aan bij de bestaande visie van een autoluw centrum. Zo blijft het winkelgebied toch goed bereikbaar en krijgt de voetganger de ruimte om te winkelen, besteden en te genieten.

Rondom het centrum zijn de volgende parkeergelegenheden:

- Beatrixlaan
- Frans Joseph Q park parkeergarage
- Elzas Q park parkeergarage
- De Bleek met Q park parkeergarage (gesloten)
- Ameidewal markt
- Kluisstraat Zuid
- Doorneind parkeergarage
- Hema parkeerstroken
- Onder de kasteel traverse
- Parkeerstrook Kasteellaan
- De Wiel
- Beugelsplein
- Zuid Koninginnewal
- Weg op den Heuvel
- Groenewoud
- Nieuwe parkeergarage Huis van de Stad (nog te realiseren)
- Cacaofabriek
- Engelseweg
- Bij het station achter het voormalige belastingkantoor

Dit zijn, op de Nieuwe parkeergarage Huis van de Stad, allemaal bestaande parkeerlocaties. Parkeerlocaties die als een soort cirkel om het hart van Helmond gelegen zijn. Het kan haast niet mooier uitpakken.

Door het aanleggen van een parkeerroute wordt de bezoeker snel en gemakkelijk naar deze parkeergelegenheden gestuurd waarmee de parkeerfrustratie weggenomen wordt.

Bij het inrijden van de stad over de N270, Kanaaldijk N.W. en Z.W. en de Rembrandtlaan wordt gewezen op de parkeermogelijkheden. In eerste instantie met borden maar later, en misschien voor parkeergarages kan dat sneller, met digitale aanwijsborden om zo te wijzen op parkeergelegenheid met ook het aantal vrije plaatsen (mogelijk is dit ook iets waar Q-park aan mee wil werken). Dit is wel zo vriendelijk voor de bezoeker.

[Het bereiken van parkeergelegenheden?](#)

Alle genoemde parkeergelegenheden liggen rondom het centrum en zijn bereikbaar via eenvoudige in- en uitrijroutes zodat er geen verkeer door het centrum hoeft te rijden. Dus minder autobewegingen en autoluw. Alle in- en uitrijroutes krijgen een 30 km/h snelheidslimiet. Zie ook hoofdstuk 'Voetgangersgebied'.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Route per parkeergelegenheid

Beatrixlaan

Inrit via de Prins Hendriklaan en Beatrixlaan. Uitrit via Wilhelminalaan.

Frans Joseph Q park parkeergarage

In- en uitrit via Kromme Steenweg vanaf Eikendreef.

Elzas parkeergarage

Inrit via de Torenstraat (is een richtingsweg vanaf Waardstraat).

Ook inrit via de Marktstraat en Watermolenwal.

Uitrit enkel via de Watermolenwal en Marktstraat. Torenstraat is eenrichting.

De Bleek

Inrit vanuit de Torenstraat en Watermolenwal.

Uitrit enkel via de Watermolenwal.

De parkeergarage is gesloten?

Ameidewal / Markt:

In- en uitrit via de Marktstraat.

Ook bereikbaar via de Torenstraat en Watermolenwal.

Kluisstraat Zuid

In- en uitrit via de Kluisstraat vanaf Zuidende.

Doorneind parkeergarage

In- en uitrit via de Molenstraat vanaf Zuidende.

Hema Kegelbaan

Inrit via Kamstraat, Kegelbaan. Eenrichtingswegen en fietsstraten.

Uitrit via Parkweg, Kasteellaan, Kasteelbrug linksaf (verplicht) naar Eikendreef.

Eenrichtingswegen en fietsstraten met auto als gast.

Smalle Haven richting de Wiel is afgesloten en alleen voor voetgangers en fietsers.

Parkeren onder Traverse (alleen voor vergunninghouders)

Inrit via Kamstraat, Kegelbaan, Parkweg. Eenrichtingswegen en fietsstraten met auto als gast.

Uitrit via Kasteellaan, Kasteelbrug linksaf (verplicht) naar Eikendreef.

Eenrichtingswegen en fietsstraat met auto als gast.

Smalle Haven richting de Wiel is afgesloten.

Bij voorkeur wordt deze parkeergelegenheid opgeheven zodat er meer zicht en ruimte komt voor het kasteel.

Parkeren Kasteellaan

Inrit via Kamstraat, Kegelbaan, Parkweg, Kasteellaan. Eenrichtingswegen en fietsstraat met auto als gast.

Uitrit via Kasteelbrug linksaf (verplicht) naar Eikendreef. Kanaaldijk N.W is hier eenrichtingsweg en fietsstraat met auto als gast.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

De Wiel (openbaar parkeerterrein en voor vergunninghouders)

Inrit via Zuid Koninginnewal , Beugelsplein (eenrichtingsweg), Kerkstraat Zuid (eenrichtingsweg). Uitrit enkel via Kerkstraat Zuid de N270 op.

Via de rotonde (Zie hoofdstuk “Infrastructurele aanpassingen”. kan de richting Eindhoven gekozen worden. Ook kan via de Stationsstraat de richting Asten/Someren en ook Eindhoven (via A67) gekozen worden.

Zuid Koninginnewal, Beugelsplein en Kerkstraat Zuid zijn eenrichtingswegen.

Groenewoud

Inrit via Zuid Koninginnewal, Beugelsplein en Groenewoud

Inrit vanuit de Engelseweg via de Verlengde Stationsstraat naar Groene woud.

Uitrit via Groenewoud naar de Engelse weg en Kerkstraat Zuid naar N270.

Weg op den Heuvel

Inrit via Zuid Koninginnewal en Weg op den heuvel.

Uitrit via De Callenburgh en via de Weg op den Heuvel naar Groenstraat naar Engelseweg.

Huis van de Stad parkeergarage

Inrit via de Zuid Koninginnewal, Beugelsplein.

Inrit via Engelseweg en Groenewoud

Uitrit via de Engelseweg en Verlengde Stationsstraat en Kerkstraat Zuid.

Cacaofabriek

In- en uitrit via de Engelseweg en Hoogeindsestraat

Engelseweg nabij station

In- en uitrit via Engelseweg.

Parkeerterrein Smalstraat

In- en uitrit via N270 via Paterslaan komende vanaf richting Kasteel traverse brug. Of Stationsstraat, Stationsplein en Smalstraat.

Locatie bij Station achter oude belastingkantoor Q park en P+R

In- en uitrit via Stationsplein en Smalstraat.

Kort parkeren

In de Steenstraat in de Irenelaan, Wilhelminalaan en Christinalaan wordt alleen parkeren (langs de weg) toegestaan voor vergunninghouders. Autoluw strategie.

In de Irenelaan wordt kort parkeren toegestaan t.b.v. het winkelende publiek en in de Steenweg. Steenweg is eenrichtingsweg met kort parkeren voor winkelen. Auto als gast.

Opheffen parkeermogelijkheden

De parkeergelegenheden langs de wegen in het centrum worden enkel alleen nog voor vergunninghouders en dat minimaal tussen veel groen. De ontstane ruimte wordt bestemd als voetgangersgebied.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Zoals bijvoorbeeld bij:

- Zuid en Noord Koninginnewal.
- Zuid Koninginnewal bij 't Cour.
- Steenweg na de Irenelaan

Wanneer de parkeergarage van de Huis van de Stad gereed is zou ook de volgende parkeergelegenheden opgeheven kunnen worden:

- De Wiel.
- Beugelsplein.
- Groenewoud.

Voorwaarde daarbij is dat de nieuwe parkeerruimte voldoende moet zijn om het huidige parkeeraanbod te kunnen borgen.

Winkeliers

Voor de winkels in het huidige centrum hebben de bezoekers al geen parkeermogelijkheid voor de deur van de winkel. Dus voor de winkeliers die nu ook in het centrum gaan vallen geldt dan dezelfde situatie. Het argument dat als iemand de auto niet voor de deur kan parkeren dat deze niet meer in de winkel komt moet ontzenuwd worden. Wel is het zo dat bijvoorbeeld een bakker in de Steenstraat een andere positie heeft dan de bakker in de Ameidestraat. Daar zou heel kort parkeren alleen voor het bezoek aan de bakker of bloemist van toepassing kunnen zijn. De Steenstraat inrichten als een voetgangersgebied.

Park & Ride

Een mogelijkheid om ervoor te zorgen dat er minder auto's in het centrum moeten kunnen parkeren, en dus minder autobewegingen, is het aanleggen van een P&R aan de N270 bij de Campus en in de buurt van het kruispunt N279. Met de prijs van de parkeertarieven kan het aantrekkelijk gemaakt worden om daar te parkeren. Met kleine busjes kan dan naar het Centrum gereden worden. Als de kasteel traverse dan ook is ingericht als een meer centrum weg kan het busje de stand/stop hebben bij het station. Op termijn zouden dat zelfrijdende busjes kunnen worden zoals ook al gebruikt wordt in Rotterdam. Met het aanleggen van een OV-baan tussen de twee rijsporen van de N270 kan dit goed ingepast worden.

Ook het inzetten van deelfietsen kan het aantal verkeersbewegingen in het centrum teruggebracht worden.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Maatregelen: Geluiddemping, -afscherming en -absorptie

Kan de bron niet weggenomen worden dan zijn maatregelen om het volume waarmee het geluid geproduceerd wordt toegepast worden. Demping van het geluid. Wanneer geluid eenmaal geproduceerd is kan alleen met afscherming of absorptie het geluidsvolume verminderd worden voor de ontvanger. Bij autoverkeer is snelheid een van de factoren die bepalend is voor het volume aan geluid dat geproduceerd wordt. Hoe harder de auto rijdt of optrekt hoe meer volume aan geluid.

Zaak is het dus om de snelheid zo laag mogelijk te krijgen en het optrekken zo rustig mogelijk. Tot een snelheid van 50km/u zijn het de banden die het meeste lawaai veroorzaken. Ook daarbij geldt dat meer geluidsvolume geproduceerd wordt bij 50km/u dan bij 30km/u. Met infrastructurele aanpassingen, en daarbij indien nodig flitspalen, kan de snelheid laag gehouden worden. Maar vooral moet eerst de maximumsnelheid vastgesteld zijn.

Ook de gemeente Amsterdam gaat vanaf 2023 de 30km/u invoeren.

Inmiddels hebben ook de besturen van de vier grote steden ingezien dat in de bebouwde kom een snelheid van 30km/h noodzakelijk is om het geluid, uitstoot en het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te brengen. Zij hebben dan ook in een brandbrief aan Den Haag gevraagd om de wettelijke regeling aan te passen zodat er niet overal een drempel gemaakt hoeft te worden bij invoering van 30km/u. Dit is kosten verhogend en zeer lastig voor hulpdiensten. Helmond kan, net als deze vier grote steden hierbij aansluiten door ook in de bebouwde kom de 30km/u snelheidslimiet in te voeren. Aarle-Rixtel, naast veel andere steden en dorpen, hebben ook al een snelheidslimiet van 30km/u ingevoerd en wordt vrachtverkeer enkel voor laden & lossen toegestaan.

Demping

Snelheidslimieten

Op de volgende wegen worden de volgende snelheidslimieten ingevoerd om daarmee het geluid dat geproduceerd wordt te verminderen. Tevens brengt deze lagere snelheid meer veiligheid met zich mee.

30km/u zones

- Binnen de bebouwde kom standaard 30km/u.
- Het segment N270, kruising Zuidende – Stationsstraat tot kruising Prins Hendriklaan – Eikendreef, 30km/u
- Alle fietsstraten met auto als gast 30km/u

50km/u

De volgende wegen worden als uitvalswegen gezien waar een snelheid van 50km/u mogelijk is.

- Segment N270 Knooppunt N279 tot aan kruising Rivieren singel.
- Segment N270 vanaf kruising Hortsedijk tot aan kruising Brandevoortse Dreef – Stiphoutse Dreef.
- De volgende wegen:

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Brandevoortse Dreef
- Stiphoutse Dreef
- Schootense Dreef
- President Rooseveltlaan tot kruising Boerhaavelaan.
- Boerhaavelaan
- Jan van Brabantlaan
- Julianalaan
- Aarle-Rixtelseweg
- Kanaaldijk N.W. richting Aarle-Rixtel
- Oostende
- Uiverlaan
- Rembrandtlaan
- Wethouder Ebbenlaan
- Bakelse dijk
- Wethouden van Wellaan
- Rijpelbaan
- Rivierensingel
- Lage Dijk
- Vossenbeemd
- Varenschut
- Kanaaldijk Z.W.
- Heeklaan
- Geldropseweg
- Kasteelherenlaan
- Binnendongenstraat
- Rochadeweg

De verkeerslichten bij het kruispunt Hortsedijk, kruising N270-Rivierensingel en Henri Dinant tunnel hebben een doseerfunctie voor het verkeer richting binnenstad,

70km/u

- Segment N270 vanaf kruising Brandevoortse Dreef – Stiphoutsedreef tot A270.

Stilasfalt

Om tijdens de productie van het geluid het volume te beperken kan stilasfalt ingezet worden. Bij een lagere snelheid zijn het de banden die het meeste lawaai veroorzaken. Door toepassing van stilasfalt in combinatie met een lagere snelheid zal het geluidsniveau tijdens de productie van het geluid veel lager zijn.

Met de routing van het verkeer wordt het verkeer gestuurd naar bepaalde trajecten. Daardoor blijven er minder trajecten over om uit te rusten met stilasfalt.

Naast de volgende wegen wonen burgers van Helmond en dient stilasfalt ingezet te worden.

- Rondweg Noord:

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Boerhaavelaan (gedeeltelijk klaar), Jan van Brabantlaan, Julianalaan, Oostende, Uiverlaan, Wethouder Ebbenlaan, Wethouder van Wellaan en Rembrandtlaan.
- Rondweg West:
 - Binnendongenstraat, Kasteelherenlaan, Heeklaan.
- Segment Zuidende-bindereind-Noordende
- Segment Engelseweg tussen kruising Mountgomeryplein en Hoogeindestraat
- Burgemeester van Houtlaan
- N270 vanaf kruispunt Hortsedijk tot Henri Dinant tunnel.
- Geldropseweg vanaf Rotonde Heeklaan tot aan Rotonde Brandevoortse Dreef

Afscherming

Is het geluid in een bepaald volume geproduceerd dan is afscherming een van de mogelijkheden om het geluid niet tot overlast te laten leiden. Echter afscherming moet wel mogelijk zijn.

Er zijn diverse materialen die gebruikt worden bij afscherming zoals glas, beton en staal. Daarbij zoveel mogelijk voorzien van groen. Doel van afscherming is dat het geluid niet een bepaalde richting in gaat.

De plaatsing en schermen en wallen dienen te voldoen aan richtlijnen (publicatie 'Richtlijnen geluidbeperkende constructies langs wegen' (GCW)).

Op de volgende plaatsen is afscherming van verkeersgeluid noodzakelijk:

- Heeklaan
 - Deze is gedeeltelijk al van geluidafscherming voorzien. De delen die nog geen afscherming hebben komen hier in aanmerking voor.
- Het segment N270, Rivierensingel tot aan Henri Dinant tunnel wordt voorzien van geluidsschermen/wal aan de niet spoorzijde.
- De Traverse brug wordt voorzien van een glazen afscherming welke ingepast wordt in het bestaande hekwerk.
- Het segment Kruising Prins Hendriklaan tot Kruising Boerhaavelaan en het segment Kruising Boerhaavelaan tot aan Goorloop van de N270 worden voorzien van een lage geluidswal.

Nieuwe technieken

Voor het afschermen en absorberen van geluid worden er nieuwe technieken ontwikkeld. Een van deze technieken is het geluid van richting te veranderen. Hieronder is een systeem te zien waar de geluidswal niet hoger is dan ongeveer 1 meter maar waarbij door de speciale constructie het geluid naar boven gestuurd wordt.



Figuur 27 Nieuw type lage geluidswal

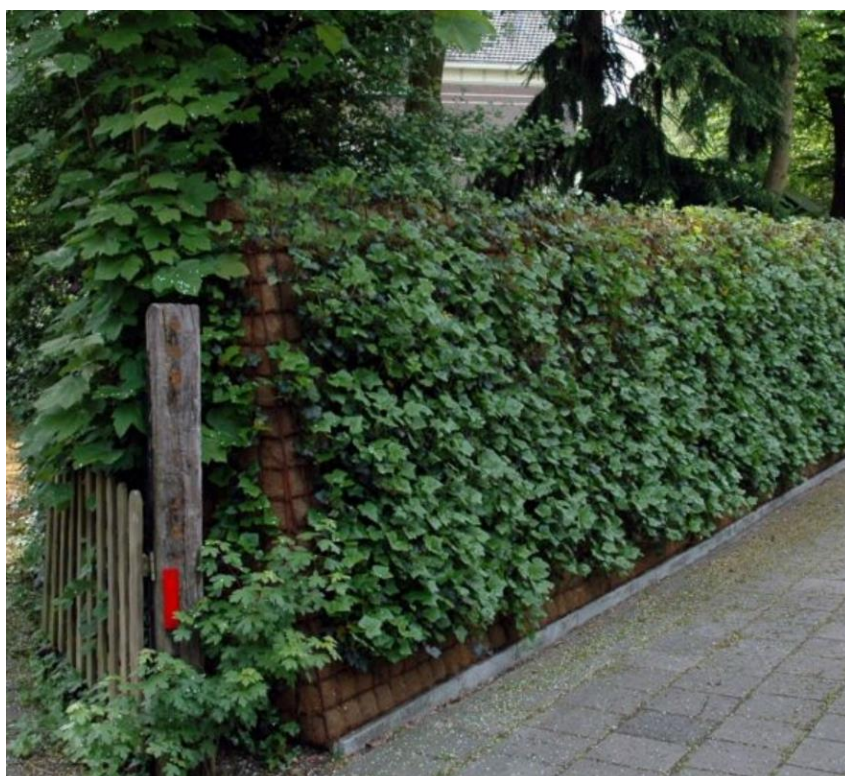


Figuur 28 Nieuw type lage geluidswal

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Absorptie

Door waar afscherpende maatregelen niet mogelijk zijn kan geluidabsorptie of geluidwerende oplossingen mogelijk een uitkomst bieden. Wanneer met een snelheid van 50km/u of minder gereden wordt dan zijn het de banden die het geluid veroorzaken. Stilasfalt kan hier al een oplossing bieden. Daarnaast kan meer bereikt worden door strak tegen de weg aan geluidsabsorberende schermen te plaatsen. Deze schermen kunnen in het groen, bijvoorbeeld een haag, geplaatst worden. Een hoogte van 1,50m of minder is al voldoende zodat dit ook niet het straatbeeld sterk beïnvloed.



Figuur 29 haag met geluidsabsorptie (<https://appeltern.nl/nl/>)



Figuur 30 Binnenwerk geluidabsorptie scherm

Een dergelijke oplossing bestaat uit een frame waarin de geluidsabsorberende materialen zitten.

Daartegen groeien planten. Op deze wijze komt er meer groen en wordt het geluid gedempt.



Figuur 31 volgroeide geluidsabsorptiescherm

Dit soort geluidsschermen ontsiert niet het straatbeeld. Sterker nog het draagt bij aan de vergroening van de stad.

De volgende wegen komen in aanmerking van een geluidsabsorberende schermen:

- Binnendongenstaat, Kasteelherenlaan
 - o Deze ligt gedeeltelijk verdiept. Van Binnendongenstraat tot spoortunnel is afscherming gewenst.
- Het segment N270, kruising Boerhaavelaan – Binnendongenstraat tot aan de Goorloop brug.
- Segment Kanaaldijk Z.W. vanaf kruising Heeklaan tot aan de Suytkade brug aan de zijde van Suytkade.
- Jan van Brabantlaan tot aan Julianalaan.
- Julianalaan tot aan de Julianabrug tussen fietspad en weg. Plaatsing van bomen en schermen voor vergroening.
- Geldropseweg vanaf Ronde Heeklaan tot aan Ronde Brandevoortse Dreef aan de zijde van woning tussen de ventweg en hoofdweg een geluidswal met absorberend vermogen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Voetgangers krijgen de ruimte

Voetgangersgebied

Het winkelende publiek en de ondernemer in het Centrum van Helmond moeten meer ruimte krijgen om de stad te laten bloeien. Want zonder ondernemers met hun onderneming is er geen bruisende binnenstad. Zij zijn de 'magneet' die het publiek moet aantrekken. In het Centrum III plan is bepaald dat in het centrum de concentratie van winkels moet komen en minder in de aanloop straten. Boven winkels moeten woningen komen om te zorgen dat ook na sluitingstijd er leven is, aangeslingerd door de horeca. Voor mensen in het centrum of zelfs binnenstad, en die tegen de binnenstad aan wonen, is een auto niet het meest voor de hand liggend vervoermiddel om zich te verplaatsen in de stad (Ontmoediging). De fiets of te voet komt men beter en sneller ter plekke. Hierop moet dan ook geconcentreerd worden om het uitgestippelde plan van Centrum III te ondersteunen.

Maar dat is maar een deel. Als het publiek aangetrokken is moet het ook in een ambiance komen die gezelligheid en rust uitstraalt. Een omgeving waar men graag komt en verblijft en liever nog net even iets langer dan gepland. En dat is niet een omgeving waar men ogen in het achterhoofd moet hebben om op tijd opzij te moeten springen voor een voorbijrazende auto of scooter. Of dat men moe wordt van het verkeerslawaai.

Helmond wil groeien naar 125.000 inwoners. 10.000 woningen worden in het centrum gepland. Met een dergelijke toename is uitbreiding van het winkelcentrum noodzakelijk.

Om dit te realiseren worden de volgende wegen voor verkeer afgesloten en aan het Centrum als voetgangersgebied toegevoegd.

Steenweg Kwartier

Doel is om van het Steenweg kwartier een echt winkelgebied te maken waar kleine winkels en horecagelegenheden de ruimte krijgen om te gedijen. (En als we dan toch naar Eindhoven kijken een soort Kleine Berg)

Door het Steenweg Kwartier op deze wijze in te richten krijgen de ondernemers meer ruimte. Zo kunnen er terrassen aangelegd worden en kunnen winkels meer zichtbaarheid krijgen. Zusje, Pathé, West-Ende kunnen terrassen opzetten dan wel uitbreiden. En loesje kan eindelijk ook weer in trek komen. Daarnaast niet te vergeten de nieuwe restaurants aan de Kanaaldijk N.W. 49 bij de havenbrug en aan de Havenweg. Zie ook "inrichting Steenweg Kwartier".

Toren Kwartier

Het Toren Kwartier wordt aan het voetgangersgebied toegevoegd. Zie ook "Inrichting Toren Kwartier".

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Markt en winkelgebied

Aan de markt en het winkelgebied worden de volgende wegen toegevoegd door deze als voetgangersgebied te bestempelen:

- Ameidewal alleen auto als gast voor parkeerterrein en Ameide flat.
- Marktstraat wordt voetgangers met auto als gast voor het bereiken van de parkeerplaatsen.
- Watermolenwal.
- Torenstraat.
- Noord Koninginnewal tot aan de N270.
- Kluisstraat tot aan Zuidende.
- Molenstraat tot aan Zuidende.
- Havenweg

Kasteel - en Heuvel Kwartier

Het Kasteel - en Heuvel kwartier worden meer bij het centrum getrokken. Alle straten worden ingericht waar de voetganger en fietser het domein hebben en de auto als gast gekenmerkt wordt voor parkeerdoeleind. De routing van het verkeer is zo dat er geen tegenliggend verkeer mogelijk is wat veiliger is voor de fietser en voetganger.

Kamstraat en Parkweg

Deze zijn enkel te bereiken via de N270 en gekenmerkt als auto te gast. De Kamstraat en Parkweg zijn eenrichtingswegen. De parkeerterreinen kunnen enkel via de Parkweg en Kasteelbrug richting Eikendreef verlaten worden. Alle wegen zijn eenrichtingswegen. Kasteellaan richting de Wiel is afgesloten voor verkeer en wordt bij het park getrokken als een voetgangers en fietspad.

De Parkweg en de Kasteellaan onder het viaduct en de smalle haven zijn ingericht als voetgangersgebied zodat het kasteel, de fietsenstalling en de winkels meer bij het centrum getrokken worden.

Ook de Parkweg vanaf de fietsenstalling wordt ingericht als voetgangersgebied en ook een deel het viaduct wordt daarop ingericht zodat ook van daaruit het Kasteel meer bij de stad getrokken wordt. Het parkeerterrein onder de brug wordt daarvoor verkleind, of mogelijk opgeheven, maar zeker alleen nog voor vergunninghouders.

De stoep aan de rechterzijde van de Parkweg krijgt een in/uitrit voor het parkeerterrein voor vergunninghouders. Daarnaast wordt dit met groen (bijvoorbeeld bomen) aangekleed en ingericht zodat het bij het ook fysiek bij het Centrum betrokken wordt.

Stations Kwartier

Ook het Stations Kwartier wordt meer bij het centrum getrokken door het plein aan te kleden en de OV passagier met borden naar het centrum te begeleiden. Ook de route naar het Orgel- en Edahmuseum en Cacaofabriek worden duidelijk aangegeven. Evenals de route naar het kasteel en de Markt.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Helmond een groene stad

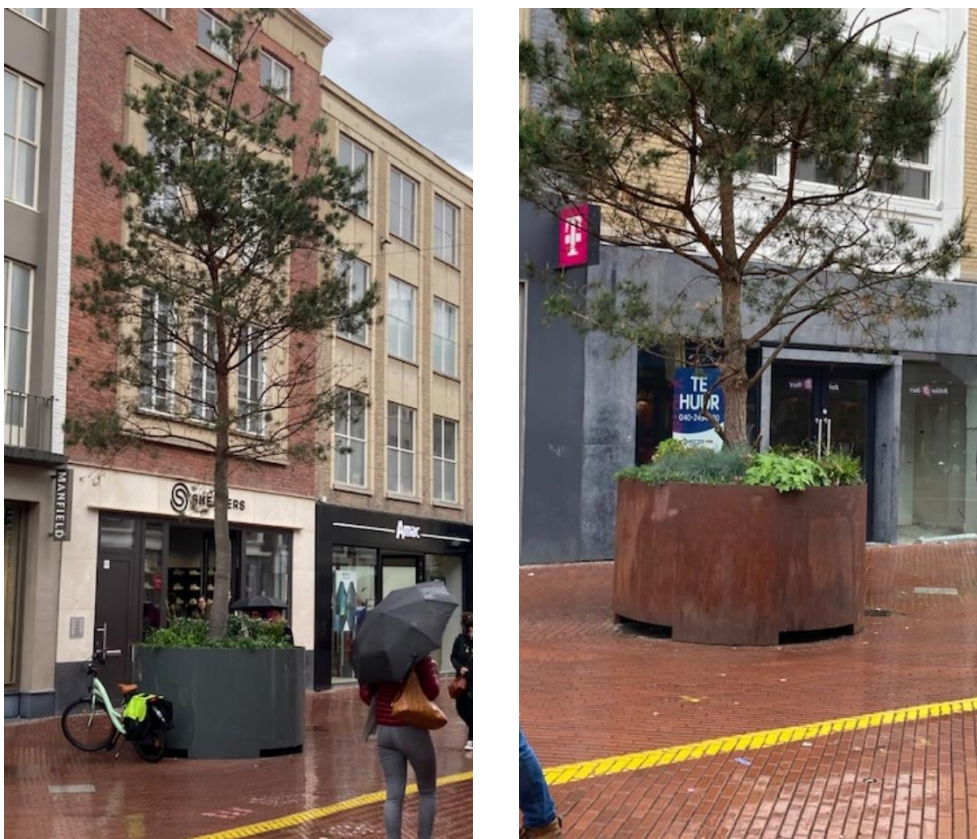
Helmond heeft mooi straten met veel groen.



Figuur 32 voorbeeld van een groene en rustige straat

Helaas zijn er ook straten die weinig tot geen groen hebben. Dit is niet bevorderlijk voor het leefmilieu. Groen dempt niet alleen het geluid maar maakt de omgeving aangenamer en werkt tegen hitte stress. Daarnaast werkt het ook tegen verpaupering van de buurt.

Op sommige plaatsen kunnen geen bomen geplant worden vanwege kabels in de grond. Echter hier kunnen bomen in grote bakken geplaatst worden zoals bijvoorbeeld in Eindhoven.



Figuur 33 Bomen in bakken

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

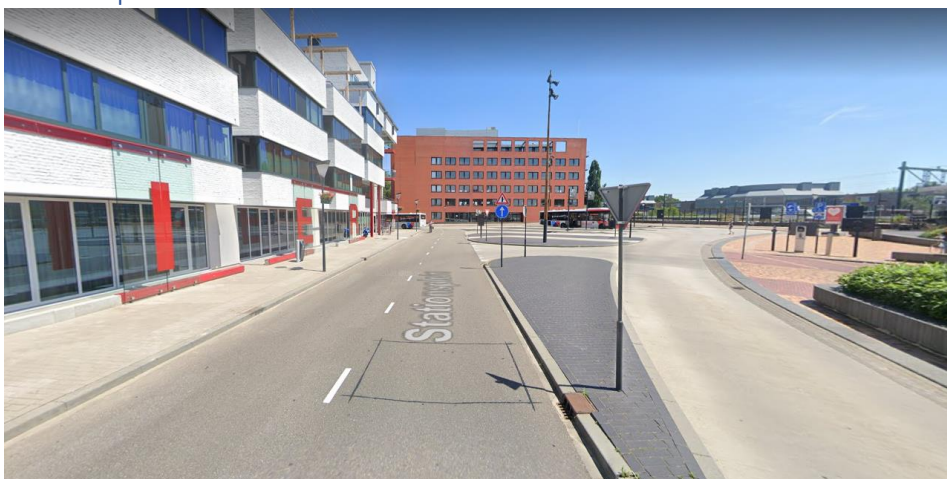
Onderstaand zijn enkele straten weergegeven waar, als Helmond verder willen vergroenen, meer bomen en struiken aangebracht zouden moeten worden.

Kasteel traverse



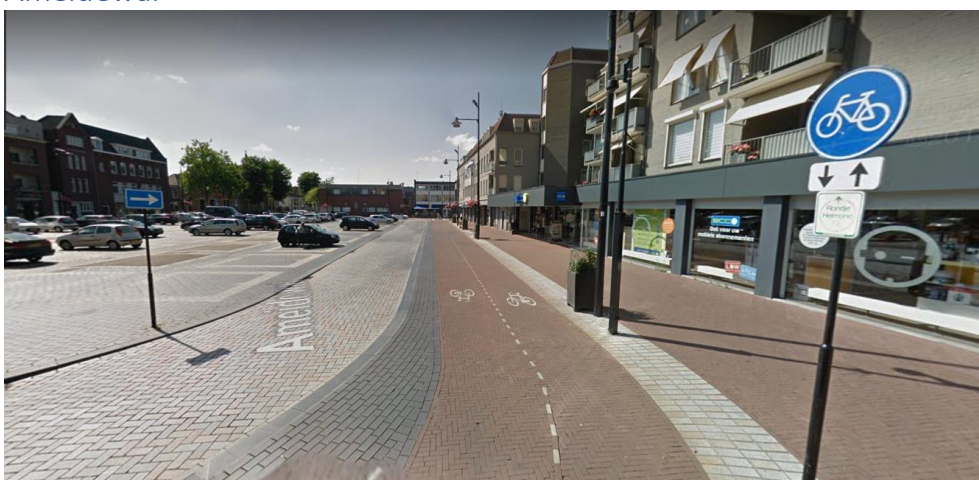
Figuur 34 Kasteel traverse

Stationsplein



Figuur 35 Stationsplein

Ameidewal



Figuur 36 Ameidewal

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Pastoor van Leeuwenstraat



Figuur 37 Pastoor van Leeuwenstraat

Beelstraat



Figuur 38 Beelstraat

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Zuiderstraat



Figuur 39 Zuiderstraat

Hemelrijksedijkje



Figuur 40 Hemelrijksedijkje

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Kluisstraat



Figuur 41 Kluisstraat

Molenstraat



Figuur 42 Molenstraat

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Blinkerstraat



Figuur 43 Blinkerstraat

Tiendstraat



Figuur 44 Tiendstraat

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Heistraat



Figuur 45 Heistraat

Van Dungenstraat



Figuur 46 Van Dungenstraat

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Wolfstraat



Figuur 47 Wolfstraat

Vossenstraat



Figuur 48 Vossenstraat

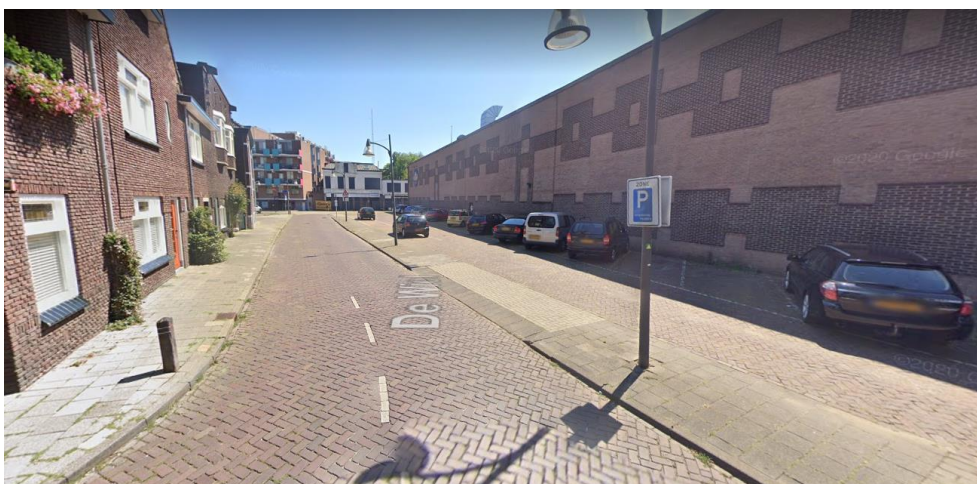
Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

De Wiel



Figuur 49 Parkeerterrein De Wiel

Hier kunnen aan weerszijde van het parkeerterrein bomen geplant worden.



Figuur 50 De Wiel

Ook langs de Wiel aan de zijde van het parkeergebied voor vergunninghouders kunnen bomen geplant worden. Daarmee wordt een aansluiting gemaakt met de kasteeltuin.

Wanneer de parkeergelegenheid van het Huis van de Stad gereed is kan De Wiel omgebouwd worden tot een park met daarin een klein park theehuisje. De nu in aanbouw zijnde appartementen krijgen hierdoor een betere situering. Daarnaast wordt dit deel weer optisch en feitelijk meer bij het centrum gebracht. Ook is dan het parkje een verlengstuk van het kasteeltuinen park.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Daarnaast is het mogelijk dat op termijn een deel van het Vlisco terrein herontwikkeld wordt. Waardoor dit deel met ook het nieuwe Huis van de Stad nog meer het centrum van de stad gaat worden.

Het parkeerterrein Groenewoud kan tot een parkje omgevormd worden of voorzien worden van een klein appartement gebouw.

Kerkstraat Zuid



Figuur 51 Kerkstraat Zuid

Deze straat wordt ingericht als een fietsstraat zodat er voldoende ruimte ontstaat om hier bomen aan te planten.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Helmond een OV en fietsstad

Fietsstraten

De volgende straten worden fietsstraten:

- Dorpstraat Stiphout
- Mierloseweg en Hoofdstraat Mierlo-Hout
- Havenweg, Kanaaldijk N.W. vanaf spoorweg overgang tot aan Eikendreef.
- Eikendreef
- President Rooseveltlaan tot aan kruising Boerhaavelaan
- Wesselmanlaan
- Prins Hendriklaan.
- Steenweg, Kromme Steenweg en Frans Josegh van Thielpark.
- Kamstraat, Kegelbaan, Kasteellaan
- De Wiel, Beugelsplein, Weg op den Heuvel, Groene woud, Verlengde Stationsstraat en Groenstraat
- Engelse weg vanaf kruising Hoogeindsestraat tot aan Montgomeryplein
- Noord Koninginnewal
- Kanaalboulevard, Suytboulevard
- Markstraat, Watermolenwal, Torenstraat, Waardstraat
- Hortsedijk Woonerf

Fietser en voetgangers

- Smalle haven, Kasteellaan en deel De Wiel.
- Tweede deel van de Steenweg richting Kanaaldijk N.W.
- De Havenweg vanaf Havenbrug tot aan de Elzas passage.
- Kanaaldijk N.W. vanaf Beatrixlaan tot aan de Kasteelbrug.

Ook krijgen voetgangers en fietser voorrang op de Kasteel traverse in het segment Stationsstraat – Kasteel traverse brug.

De fietsstraten worden bij voorkeur niet voorzien van asfalt maar van klinkers. Dit in verband met het laten opnemen van water door de natuur in plaats van het water via pijpsystemen snel afvoeren naar rivieren en beken.

Vier treinstations

Helmond heeft vier treinstations. Brandevoort, Mierlohout, Centraal en Brouwhuis. Om het gebruik van OV te stimuleren en om te zorgen dat er minder autoverkeer in de binnenstad komt worden er speciale NS-abonnementen uitgegeven aan de bewoners van Helmond in Brouwhuis, Brandevoort en Mierlohout om gratis of tegen een gereduceerd tarief met de trein van en naar Helmond centraal te reizen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Uitrol en fasering

Agile en

<https://www.vdberk.nl/oplossingen/bomen-voor-bakken/>

Natuurlijk kunnen we starten met zeer ambitieuze projecten op te zetten die veel tijd en geld kosten. Met misschien wel een ongewis resultaat en jaren duren voordat deze gerealiseerd zijn. Papier is geduldig en de praktijk is weerbarstig.

Er zijn eenvoudigere en goedkopere manieren om snel tot een resultaat te komen. Door pilots uit te voeren kunnen lange procedures vermeden worden en heeft men snel een resultaat waar men verder mee kan werken. Dit ligt meer in de doelstelling van de motie. Resultaat op zeer korte termijn boeken.

Bij routing van verkeer kunnen wegen tijdelijk van borden worden voorzien om dan in de praktijk het effect te zien. Daarmee kunnen de kosten laag gehouden worden. Op een later tijdstip kunnen de wegen aangepast worden.

Het actieplan kan in de volgende fasen uitgerold worden.

Fase 0: testfase 2022

In deze fase wordt in 2022 een eerste pilot opgezet. De Kanaaldijk N.W. wordt gedurende de zomerperiode vanaf de Kasteelbrug tot en met de afslag Beatrixlaan afgesloten en ingericht als terras. De Steenweg wordt als eenrichtingsstraat ingericht. Inrijrichting vanaf Prins Hendriklaan.

Fase 1: bebording 2023 -2024

In deze fase worden meerdere pilots uitgezet naar aanleiding van het succes van de pilot in fase 0. Opnieuw wordt de Kanaaldijk N.W. gedurende de lente en zomerperiode afgezet. Maar ook worden de volgende pilots gestart om daarmee de inwoners langzaam gewend te laten raken aan de verandering. Stap voor stap worden de volgende pilots uitgerold.

- a) Routing Vrachtverkeer
- b) Inrichting Steenweg Kwartier
- c) Inrichting Toren Kwartier
- d) Inrichting Stations Kwartier
- e) Parkeer strategie (dit is geen pilot)
- f) Inrichting fietsstraten

In 2024 worden de pilots geëvalueerd terwijl deze nog steeds draaien. Eventuele bijstellingen worden doorgevoerd en de pilots worden verlengd. Ondertussen worden de voorbereiding getroffen om de pilots een definitieve vorm te geven.

Vorbereiding fase 2.

Fase 2: Infrastructurele aanpassingen 2025 -2026

In deze fase worden de infrastructurele aanpassingen doorgevoerd:

- Dorpstraat Stiphout

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

- Woonerf Hortsedijk
- Fietsoversteek Prins Hendriklaan
- Drempel Eikendreef
- N270

Vorbereiding fase 3.

Fase 3: Plaatsing geluidsschermen 2027

In deze fase worden de geluidsschermen geplaatst:

- Langs de Heeklaan
- Langs de verschillende segmenten van de N270

Vorbereiding fase 4

Fase 4: Vergroening 2027

In deze fase worden de verschillende straten van groen voorzien.

Fase 5: Aanleg fietsstraten 2028

De fietsstraten worden van een bijpassende inrichting voorzien.

Fase 6: Meeting van resultaten 2029

In deze fase worden de metingen verricht en vastgesteld welk resultaat behaald is.

Fase 6: Evaluatie en voorbereiding vervolg 2030

In deze fase wordt het behaalde resultaat geëvalueerd en het plan opgesteld voor de periode 2031 – 2040.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Helmond is duurzaam

Doelstelling is om in 2030 het gehele Helmond Duurzaam Woonplan uitgevoerd te hebben. Waarmee Helmond niet alleen stiller is geworden maar ook veel plezierig is geworden om in te wonen en tevens gegroeid is met mogelijk 25.000 nieuwe inwoners (10.000 woningen).

Een ambitieuze opgave. Een opgave die alleen met integrale aanpak goed gerealiseerd kan worden. Enkel woningen bouwen en zorgen dat de mensen snel naar Eindhoven kunnen reizen, of elders, om daar te gaan werken zal leiden tot het aanbrengen van enorme schade aan onze stad. Schade die enorm veel geld gaat kosten omdat we dan niet voorbereid zijn op het veranderende klimaat. Schade die waarschijnlijk onherstelbaar is omdat waar eenmaal gebouwd is geen groen meer terugkomt.

Laten we lessen trekken uit het verleden en de initiatieven die plaatsvinden in andere steden volgen. Een eerste stap is gezet met het unaniem aannemen van de motie. Nu nog de handen uit de mouwen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlagen

Bijlage: Motie “Terugdringen geluidsbelasting”



Onderwerp. Terugdringen geluidsbelasting.

De raad van de gemeente Helmond, in openbare vergadering bijeen op 28 september 2021,

Overwegende dat:

Er meer woningen toegevoegd worden in het centrum;
Meer mensen zich in het centrum gaan vestigen;
Dit een extra belasting betekent voor de bestaande omgeving;
Verkeersstructuur geen onderdeel uitmaakt van bestemmingsplan Centrum III

Constaterende dat:

Maatregelen om deze extra belasting te voorkomen geen onderdeel van het bestemmingsplan kunnen zijn;
De gemeenteraad en college wel een aantal beleidsvisies heeft waar terugdringen van overlast en dan ook specifiek geluidsoverlast wel onderdeel van uitmaakt;

Verzoekt het college:

Om middels een integrale afweging met een actieplan te komen waarin concrete maatregelen worden opgenomen om geluidsbelasting op termijn terug te dringen. De gemeenteraad hierin te betrekken.

En gaat over tot de orde van de dag.

VVD Helmond
Cor van der Burgt

Groen Links Helmond
Thomas Teurlings

50 + Helmond
Frans Mol

D66 Helmond
Jochem van den Boogaard

Lokaal Sterk
Anja Spierings

Helder Helmond
Martijn Rieter

Helmond Aktief
Berry Smits

SP Helmond
Lonneke Maráczki

Bach plus
Jacqueline Bach

CDA Helmond
Pieter Vervoort

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlage: is de N270 nog wel de kortste weg?

In 1959 werd de aanleg van de Kasteel Traverse door Jules Froger (1903 – 1976) doorgedrukt ondanks de zevenduizend bezwaren die werden aangetekend bij de Raad van Staten. Honderden huizen en een deel van het Kasteel moesten verdwijnen.

Nu ruim zestig jaar later wordt het wel zo langzamerhand tijd om afscheid te gaan nemen van dit gedrocht dat eigenlijk nooit door de Helmonder is gewenst. Ook, zo is bekend uit stukken, vindt de gemeente Helmond het een 'sta in de weg'.

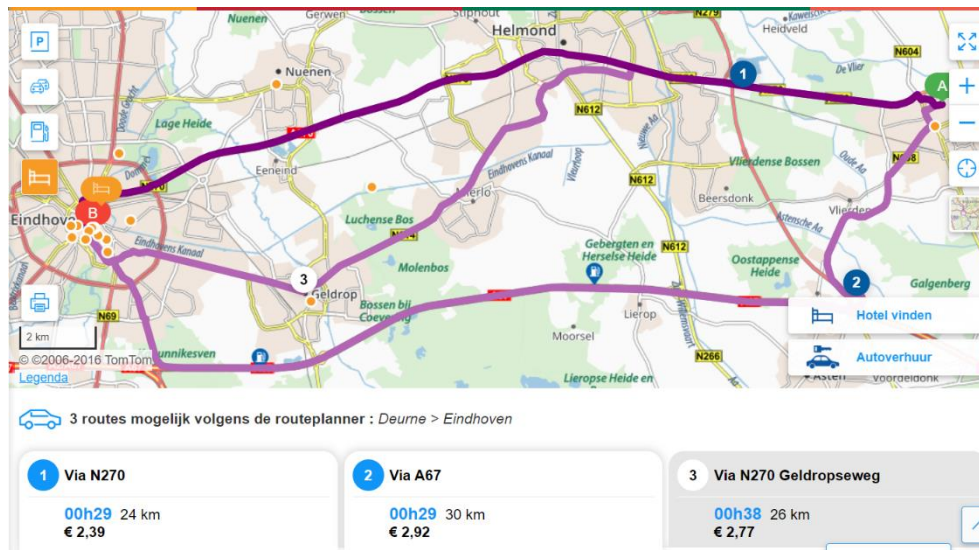
Als Helmond moeten wij ons gaan realiseren dat wij niets hebben aan het doorgaand verkeer dat door ons centrum van de stad raast. Het enige wat deze achterlaten is fijnstof, veel lawaai en onveiligheid.

En als het nu zo was dat dit de enige weg zou zijn dan was daar nog iets voor te zeggen. Maar het blijkt dat de weg dwars door ons centrum niet eens de meest gunstige weg is. Dat bewijzen de onderstaande routeberekeningen.

Geen extra reistijd

Het argument dat andere routes dan die over de N270 meer reistijd vergen kan eenvoudig ontkracht worden zoals aangetoond in onderstaande berekeningen (Bron: Via Michelin):

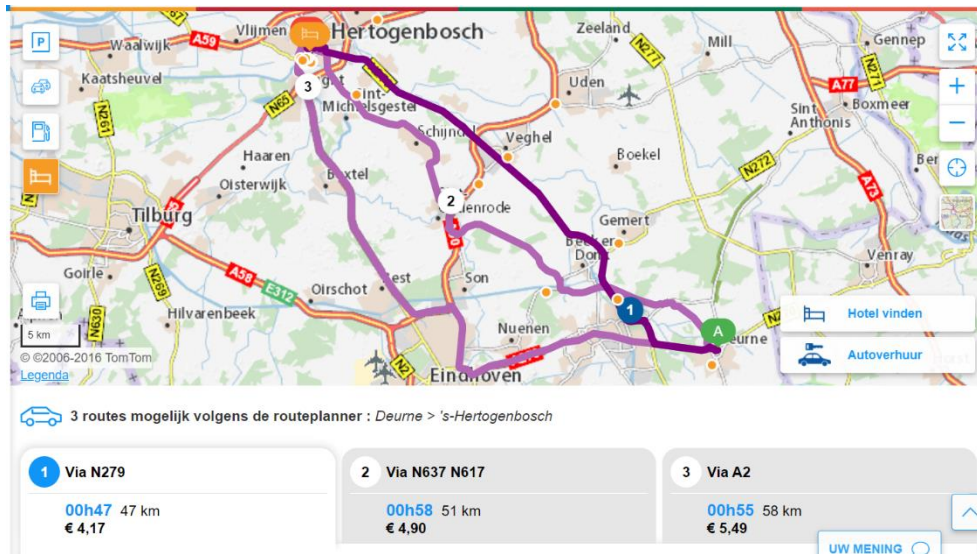
Route Deurne - Eindhoven



Of men nu via de N270 (1) of via de A67 (2) reist, de reistijd is 29 minuten.

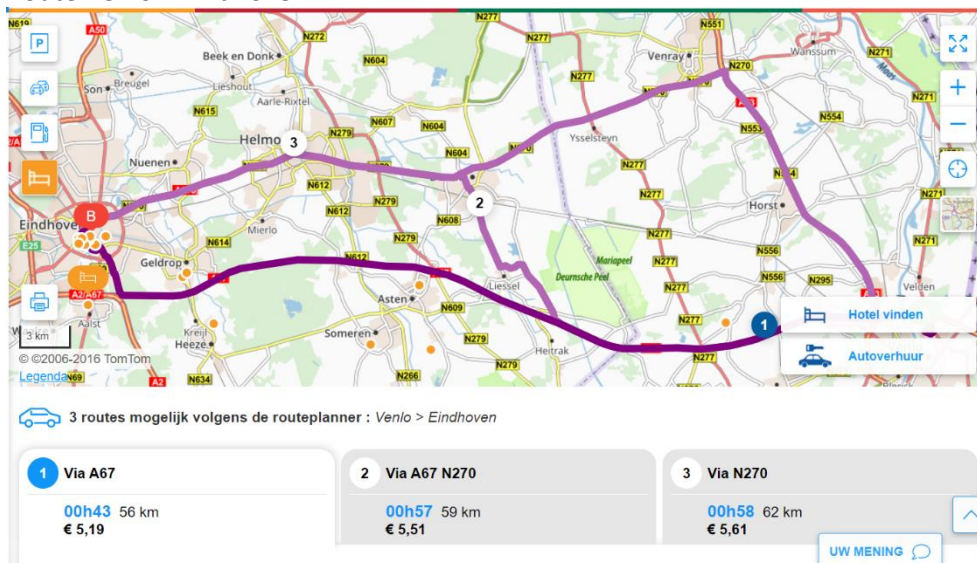
Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Route Deurne – Den Bosch



In dit geval is de reistijd 8 minuten minder als men via de N279 (1) naar Den Bosch reist i.p.v. via de N270 (3).

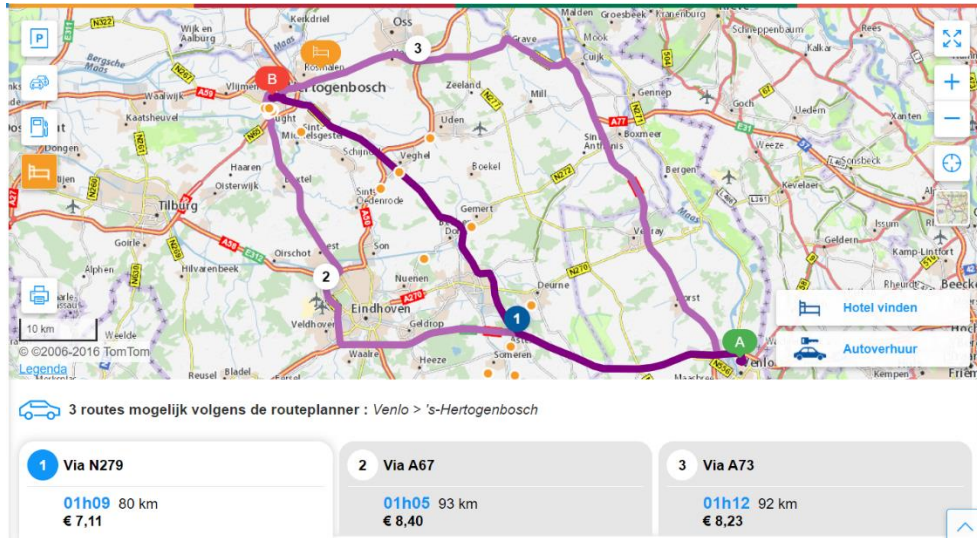
Route Venlo – Eindhoven



Ook hier blijkt dat de route via de A67 (1) veel minder reistijd heeft dan via de N270 (2 en 3).

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

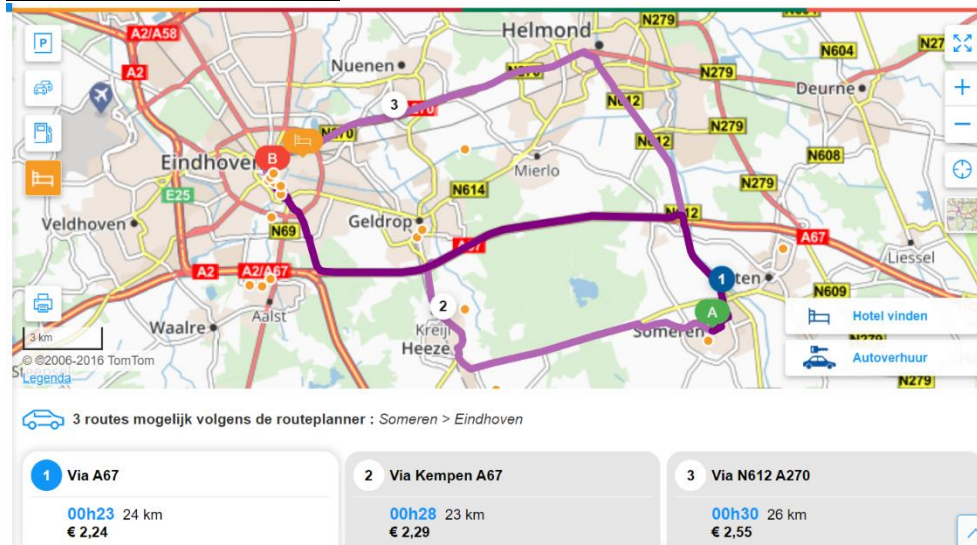
Route Venlo – Den Bosch



N270 komt niet eens voor. Kortste routes zijn via N279 (1) en A67 (2).

Misschien ten overvloede maar dan toch nog even de routes aangegeven vanuit de omliggende dorpen en steden.

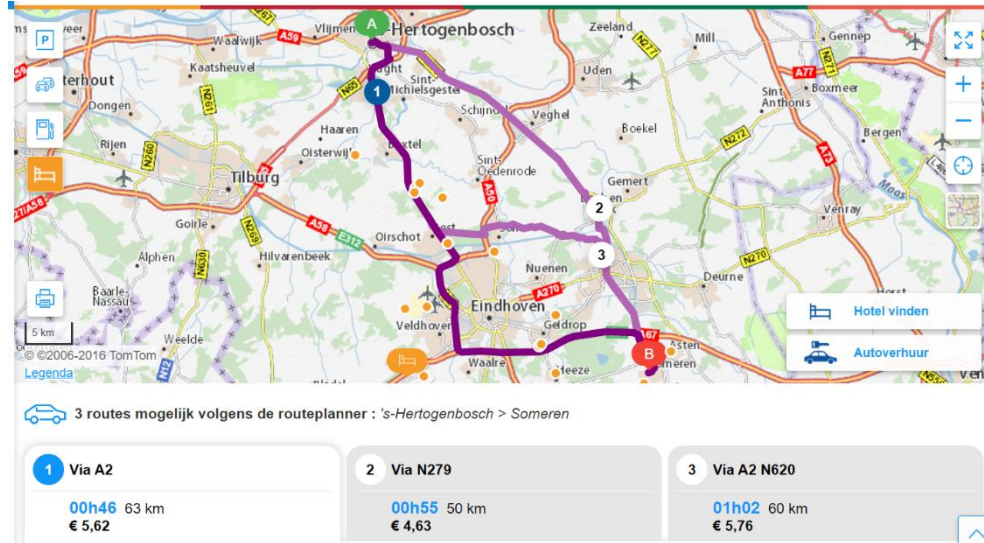
Route Someren - Eindhoven



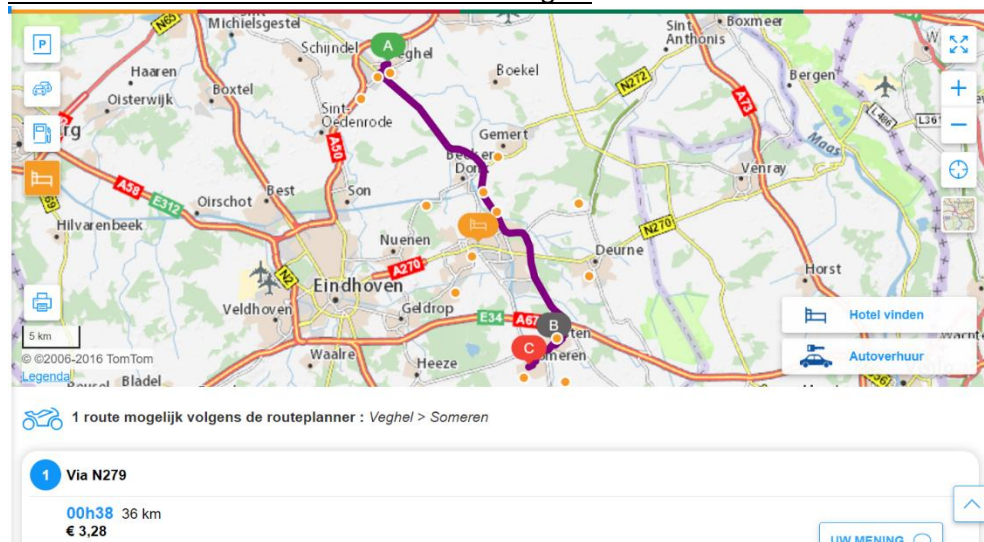
Via de N270 (3) een 7 minuten langere reistijd dan via de A67 (1).

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Route Someren – Den Bosch



Route Someren – Asten – Beek en Donk – Veghel



Conclusie

Het is dus mogelijk om te voorkomen dat Helmond het vele fijn-, stikstof en lawaai te verwerken krijgt van al het doorgaand verkeer. Enkel een kwestie van de juiste route bewegwijzering en de doorgaande route zoveel mogelijk te ontmoedigen.

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlage Artikelen

Dat de gemeente Helmond iets moet doen aan de overlast van lawaai getuige deze twee artikelen die 'In de Buurt' staan. Datgene wat nu als ontwerp op tafel ligt aangaande het Centrum III en Molenbunders II

Het eerste artikel is hier te vinden:

<https://indebuurt.nl/helmond/nieuws/zoveel-last-hebben-helmonders-van-herrie-door-treinen-autos-en-de-buren~58738/>

<Weergave artikel>

Zoveel last hebben Helmonders van herrie door treinen, auto's en de burens

- 14 december 2018
- [Marleen van Amstel-Smits](#)



Geluidsoverlast is ziekmakend. Foto: Unsplash

Voorbijrazende wagons en rinkelende overwegbellen. Het is niet altijd even fijn om vlak bij het spoor te wonen. Het CBS, RIVM en de GGD deden samen [onderzoek](#) naar geluidsoverlast. Wat blijkt? Helmond staat op de derde plek van alle Nederlandse gemeenten als het gaat om geluidsoverlast door treinen. En ook in andere categorieën 'scoren' we hoog.

Zondag 7 december ging de nieuwe dienstregeling in bij het spoor en daardoor leggen alle personentreinen in 2019 gezamenlijk 165 miljoen kilometer af. Daarbij staan er acht procent meer goederentreinen ingepland.

In Helmond

We hebben in onze stad maar liefst vier treinstations waar ieder uur treinen stoppen. Maar dat is niet het enige: in Helmond rijden ook een hele hoop goederentreinen die [van Dordrecht naar Duitsland](#) gaan. Alles bij elkaar zorgt het

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

voor behoorlijk wat overlast. Zes procent van de Helmonders heeft last van ernstige geluidshinder door het spoor, blijkt uit het onderzoek. Onze stad komt hierdoor, samen met Rhenen, terecht op de derde plek. Alleen in Vught (10%) en Kaag en Braassem (8%) is de overlast nog erger.

<Einde artikel>

Ook te vinden 'In de Buurt' het volgende artikel waarin staat dat de WHO heeft vastgesteld dat geluid met meer dan 53 dB schadelijk is voor de gezondheid.

<https://indebuurt.nl/helmond/nieuws/dit-zijn-de-meest-lawaaige-plekken-in-helmond~54456/>

<Weergave artikel>

Dit zijn de meest lawaaiige plekken in Helmond

- 16 oktober 2018
- [Marleen van Amstel-Smits](#)



Foto: Google

Geluidsoverlast is super irritant. Voorbijrijdende treinen, vrachtwagens of ander verkeer: vooral als je op deze locaties in Helmond woont heb je last van lawaai, blijkt uit [onderzoek van RTL Nieuws](#).

Henri Dunant

Op het kaartje op de website van RTL zoomen we in op onze stad. We zien al meteen heel veel knalrode bolletjes. Dat betekent dat het lawaai daar over de 65 decibel heen gaat en daarmee het label 'zeer slecht' krijgt. In Helmond gaat het om onder andere

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

deze locaties: bij de Henri Dunant tunnel, de Spoorstraat, de Mierloseweg tussen het spoor en de Noord Parallelweg, de Burgemeester Krollaan bij de europaweg.

De interactieve kaart van RTL is helaas niet meer beschikbaar



Schadelijk voor de gezondheid

Bij ruim een derde van alle Nederlandse huizen veroorzaken verkeer, treinen, vliegtuigen, windmolens of industrie meer dan 55 decibel aan geluid blijkt uit het onderzoek. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt dat omgevingslawaai schadelijk is voor de gezondheid. Wegverkeer is volgens de WHO schadelijk bij 53 decibel, treinverkeer bij 54 decibel. Voor vliegtuigen en windmolens ligt de grens nog lager, op 45 decibel.

<<einde artikel>>

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlage: Lijst met afbeeldingen

Figuur 1 Raking geluidsbelasting bron RIVM	4
Figuur 2 Groen in de straat verbetert het leefmilieu.....	18
Figuur 3 Stiphout-Warande	24
Figuur 4 Hortsedijk.....	27
Figuur 5 Brandevoort	28
Figuur 6 Mondomein	29
Figuur 7 Mierlo hout	30
Figuur 8 Binnenstad	32
Figuur 9 Stationsplein	32
Figuur 10 Kasteel traverse	33
Figuur 11 Oranjebuurt	33
Figuur 12 Steenweg kwartier	35
Figuur 13 Toren kwartier	37
Figuur 14 Stations Kwartier.....	39
Figuur 15 Helmond Noord	41
Figuur 16 Helmond West	42
Figuur 17 't Haagje	42
Figuur 18 Helmond Oost.....	44
Figuur 19 Dierdonk.....	45
Figuur 20 Rijpelberg	46
Figuur 21 Brouwhuis	47
Figuur 22 Industrierrein Hoogeind	48
Figuur 23 Hoogeind.....	48
Figuur 24 Industrierrein BZOB	49
Figuur 25 Voorbeeld voor Kasteel traverse	52
Figuur 26 Voorbeeld inrichting Traverse brug	53
Figuur 27 Nieuw type lage geluidswal	66
Figuur 28 Nieuw type lage geluidswal	66
Figuur 29 haag met geluidsabsorptie (https://appeltern.nl/nl/).....	67
Figuur 30 Binnenwerk geluidabsorptie scherm	67
Figuur 31 volgroeide geluidsabsorptiescherm.....	68
Figuur 32 voorbeeld van een groene en rustige straat.....	71
Figuur 33 Bomen in bakken	71
Figuur 34 Kasteel traverse	72
Figuur 35 Stationsplein	72
Figuur 36 Ameidewal	72
Figuur 37 Pastoor van Leeuwenstraat	73
Figuur 38 Beelstraat.....	73
Figuur 39 Zuiderstraat.....	74
Figuur 40 Hemelrijksedijkje.....	74
Figuur 41 Kluisstraat	75
Figuur 42 Molenstraat	75
Figuur 43 Blinkerstraat.....	76
Figuur 44 Tiendstraat.....	76
Figuur 45 Heistraat.....	77
Figuur 46 Van Dungenstraat	77
Figuur 47 Wolfstraat	78
Figuur 48Vossenstraat	78

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Figuur 49 Parkeerterrein De Wiel	79
Figuur 50 De Wiel.....	79
Figuur 51 Kerkstraat Zuid.....	80

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlage: Weg capaciteit

Capaciteitswaarden Nederland per type weg

In het algemeen kan ervanuit worden gegaan dat als er elke 2 seconden een voertuig passeert, dat de capaciteit dan 1800 voertuigen per uur bedraagt. Onderstaande waarden zijn theoretische waarden en zijn niet bindend.

Verkeerslichten

- Bij VRI's: 900 - 1350 pae/uur per rijstrook

Voorrangskruispunten

- Opstelvak rechtdoor: 1800 - 2000 pae/uur
- Opstelvak afslaand: 1500 - 1750 pae/uur

Rotondes

- enkelstrooksrotonde: 20.000 - 25.000 mvt/etm
- tweestrooksrotonde met enkele toe- en afritten: 22.000 - 30.000 mvt/etm
- tweestrooksrotonde met dubbele toe- en afritten: 35.000 - 40.000 mvt/etm

Wegvakken

- gebiedsontsluitingsweg 2x1: 1400 - 1600 pae/uur
- gebiedsontsluitingsweg 2x2: 1800 - 2000 pae/uur (per rijstrook)
- Autoweg 2x1: 1700 - 1800 pae/uur

Autosnelwegen, in mvt/uur, bij 15% vrachtverkeer

- Autosnelweg enkelstrooks verbindingsweg met lengte > 1500m: 1600-1900 mvt/uur
- Autosnelweg enkelstrooks verbindingsweg met lengte < 1500m: 1900-2100 mvt/uur
- Autosnelweg 2-strooks rijbaan: 4200 mvt/uur (vuistregel circa 2100 per rijstrook)
- Autosnelweg 3-strooks rijbaan: 6300 mvt/uur
- Autosnelweg 4-strooks rijbaan: 8200 mvt/uur
- Autosnelweg 5-strooks rijbaan: 10000 mvt/uur
- Autosnelweg 6-strooks rijbaan: 11500 mvt/uur

Bron: Wegenwiki

Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen

Handboek, versie 4

Datum 30 juli 2015

Status Definitief

vri = verkeersregelininstallatie

pae = personenauto equivalent (vrachtwagen is 1,5 – 2 pae)

mvt = motorvoertuig

etm = etmaal

i/c verhouding = intensiteit / capaciteit voor bepalen congestie (0,85)

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlage: verkeersmetingen

Eikendreef – kruising Mierloseweg

Hoofdstraat – Notehoutstraat per uur van de dag

Mierloseweg – N270 per uur van de dag

Mierloseweg – Spoorwegovergang per uur van de dag

Kanaaldijk N.W. – Eikendreef per uur van de dag

Kanaaldijk N.W. – Heeklaan per uur van de dag

Kanaaldijk N.W. – Westende per uur van de dag

Kanaaldijk buiten spits richting Noord

Kanaaldijk buiten spits richting Zuid

N270 nacht en dag buiten spits Deurne – Eindhoven

N270 Deurne – Eindhoven per tijdsperiode

N270 Deurne – Eindhoven per uur

N270 nacht en dag buiten spits Eindhoven – Deurne

N270 Eindhoven – Deurne per tijdsperiode

N270 Eindhoven – Deurne per uur

Wesselmanlaan – kruising Julianalaan richting Aarle-Rixtel

Ring Heeklaan – Julianabrug ccw

Ring Julianabrug – Heeklaan cw

Locatie lus-telpunten

Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Bijlage: db sterkte

dB(A)	Beleving	Voorbeelden
0	Hoordrempel	
10	Net hoorbaar	Normale ademhaling, vallend blad
20		Radiostudio, boomblaadjes in de wind
30	Erg stil	zacht gefluister op 5 m, opnamestudio
40		Huiskamer, slaapkamer, rustig kantoor, rustige woonbuurt, vogels bij zonsopkomst
50	Rustig	Licht autoverkeer op 30 m, eigen kantoorkamer, regen, koelkast, in het bos
55		Koffiezetapparaat, elektrische tandenborstel (50-60 dB)
60	Indringend	Airconditioning (50-75 dB), wasmachine (50-75 dB), vaatwasser (55-70 dB), naaimachine, wasdroger
70	Storend bij telefoneren	Druk kantoor, elektrisch scheerapparaat (50-80 dB), stofzuiger (60-85 dB), geluid van hard staande TV, auto op 15 m, fortissimo zingen op 1 m afstand
75		Elektrische mixer, koffiemolen (70-80 dB), druk restaurant (70-85 dB), F16A straaljager op 3000 m hoogte (74 dB)
80	Hinderlijk	Wekkeralarm op 0.7 m, haardroger (60-95 dB), rumoerig kantoor, zwaar verkeer (80-85 dB) op 15 m, toilet doorspoelen (75-85 dB), deurbel, rinkelende telefoon, fluitende ketel, gemotoriseerde maaimachine (65-95 dB), machinaal handgereedschap, pneumatisch gereedschap op 15 m, kamermuziekorkestje (75-85 dB), klassieke gitaar van dichtbij
85		Handzaag, mixer met ijs (83 dB), foodprocessor (80-90 dB), F16A straaljager op 1500 m hoogte, geluid van vliegtuig door de geluidsbarrière (80-89 dB)
90	Zeer hinderlijk, gehoorbeschadiging na 8 u	Zware vrachtwagen op 15 m, bulldozer op 15 m, druk stadsverkeer, mixer (80-90 dB), tractor, vrachtwagen, schreeuwend praten, gejuich bij rustig sportevenement, gillend kind, passerende motorfiets, kleine luchtcompressor
95		Elektrische drillboor, op de snelweg rijden met open dak, viool (84-103 dB), fluitspel van dichtbij (85-111 dB), trombone van dichtbij (85-114 dB), F16A straaljager op 600 m hoogte
100	Zeer luid	Zware vuilniswagen, naar vuurwerk kijken, metro (90-115 dB), machine in fabriek, klas in timmerschool, motorfiets (95-110 dB), sneeuwmobiel, diesel vrachtwagen, grote luchtcompressor, pneumatische beitel, drukke snelweg, F16A straaljager op 300 m hoogte