

# **Koersnota Geluid Gemeente Helmond**

Concept september 2023

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
1.1	Werken aan een gezonde stad .....	3
1.2	Geluidbelasting in Helmond .....	4
1.3	Stad in ontwikkeling .....	4
1.4	De koers.....	5
2.	Stand van zaken.....	5
2.1	Richtlijn Omgevingslawaai.....	5
2.2	Geluidbelastingkaarten .....	6
2.3	Geluidbelasting in cijfers .....	7
2.4	Geluid veroorzaakt door vliegverkeer .....	7
2.5	Geluid veroorzaakt door evenementen .....	8
3.	Onze koers ten aanzien van geluid.....	8
3.1	Meer prioriteit voor gezondheid.....	8
3.2	Focus op wegverkeerslawaai.....	9
3.3	Aanpak andere geluidbronnen.....	10
3.4	Geluidbeleving, luchtkwaliteit en integrale leefomgevingskwaliteit .....	10

# 1. Inleiding

## 1.1 Werken aan een gezonde stad

In Helmond werken we op verschillende manieren aan het realiseren van een gezonde stad, waar een prettige leefomgeving voorop staat en overlast zoveel mogelijk wordt beperkt. In het Ambitieakkoord Helmond 2022 – 2026 heeft het gemeentebestuur dit streven nadrukkelijk benoemd. Ook voor de langere termijn is het realiseren van een gezonde stad een speerpunt, wat blijkt uit de ambities voor 2040 die de basis vormen voor de Helmondse Omgevingsvisie.

### Helmond is in 2040....

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

*Bron: 'Helmond, Ambitie 2040'*

### Gezondheidseffecten van geluid

Geluid is na luchtverontreiniging de milieufactor met de meeste negatieve effecten op de gezondheid. Blootstelling aan geluid kan leiden tot (ernstige) hinder, slaapverstoring en een verhoogd risico op hart- en vaatziekten (waaronder hoge bloeddruk).

De belangrijkste bronnen van geluidshinder zijn wegverkeer, geluidsoverlast van burens en vliegverkeer. Slaapverstoring door geluid wordt veroorzaakt door brommers, scooters en geluidsoverlast door de burens.

Stiltegebieden en rustige plekken hebben een positief effect op de psychosociale gezondheid. Dit zijn plekken met weinig geluid, bij voorkeur een aangename plek met groen en/of water. Mensen vinden natuurlijke geluiden meestal het prettigst.

Mensen verschillen in de mate waarin geluid als hinderlijk ervaren wordt.

*Bron: Brabantse Omgevingsscan, GGD*

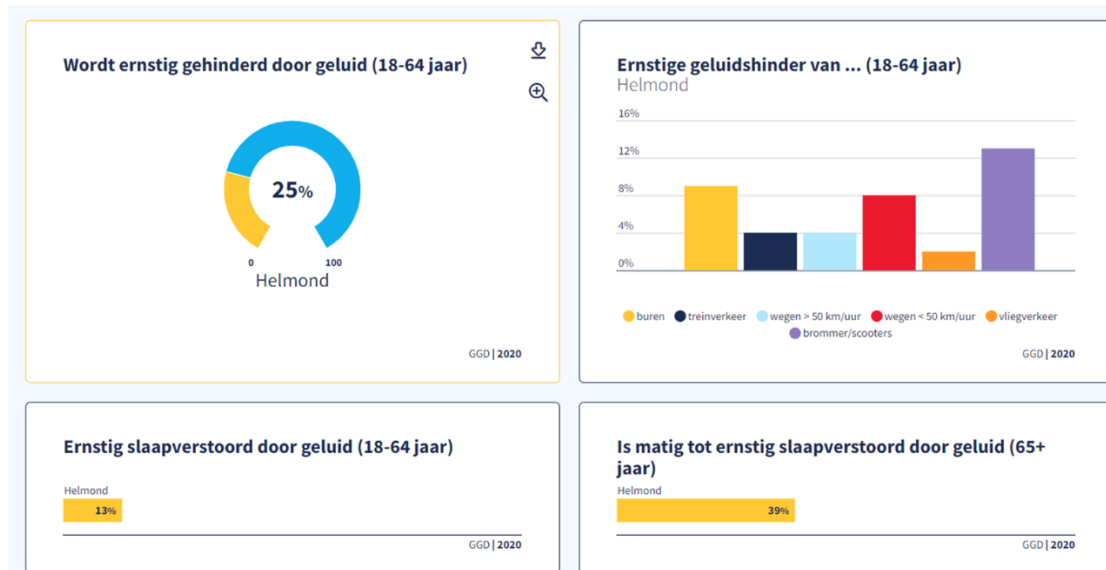
Geluid hoort bij de levendigheid van de stad, maar het is ook vaak een bron van irritatie. Blootstelling aan een te hoge geluidbelasting kan zorgen voor (ernstige) hinder, slaapproblemen en stress. De mate waarin dat gebeurt, is afhankelijk van de geluidbron, de geluidsterkte, de persoon die aan het geluid wordt blootgesteld en soms zelfs de persoonlijke omstandigheden. Wanneer mensen vanwege ernstige geluidshinder langere tijd stress ervaren, onvoldoende kunnen ontspannen of slecht slapen, kan dat leiden tot hoge bloeddruk en een verhoogd risico op hart- en vaatziekten. Reden genoeg om het beperken van geluidsoverlast zeer serieus te nemen.

Naast een directe link tussen geluidsniveaus en gezondheidsaspecten zijn er ook nog een paar indirecte verbanden. Maatregelen gericht op het

terugdringen van geluidsoverlast van verkeer, zorgen in veel gevallen ook voor een betere luchtkwaliteit en daarmee voor gezondheidswinst. Een voorbeeld is het stimuleren van het fietsgebruik, dat bovendien ook bijdraagt aan een gezondere levensstijl.

## 1.2 Geluidbelasting in Helmond

Door de GGD wordt periodiek onderzoek gedaan naar de geluidhinder die mensen in hun leefomgeving ervaren. In Helmond ondervond in 2020 (het laatste toetsingsjaar) 25% van de volwassenen tussen 18 en 64 jaar ernstige hinder door geluid (minimaal 8 op een schaal van 10, waarbij 0 gelijk staat aan 'helemaal niet gehinderd' en 10 gelijk staat aan 'extreem gehinderd'). Dit komt overeen met het gemiddelde in de rest van Brabant. De meeste hinder werd in 2020 veroorzaakt door brommers en scooters, gevolgd door wegverkeerslawaai in bredere zin en geluid veroorzaakt door burens.



Bron: Brabantse Omgevingsscan, GGD

Als gemeente kunnen we helaas niet alle geluidsoverlast wegnemen. Maar we hebben wel degelijk een belangrijke taak als het gaat om het in kaart brengen, beheersen en zo mogelijk verlagen van omgevingslawaai. Die taak vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die verankerd is in Nederlandse wetgeving. In de loop van 2022 hebben we op basis van de richtlijn de meest actuele stand van zaken in Helmond met een rekenmodel in kaart gebracht. In hoofdstuk 2 gaan we hier nader op in. Uit de berekeningen blijkt dat bij ca. 44% van de woningen in Helmond sprake is van een geluidbelasting van meer dan 55 dB op de gevel (etmaal-waarde  $L_{den}^1$ ) veroorzaakt door wegverkeer. Dit is de waarde waarboven op grond van de richtlijn gerapporteerd moet worden en in potentie sprake kan zijn van geluidsoverlast. Hoewel het percentage niet alles zegt, laat het wel zien dat geluid in Helmond een belangrijk thema is.

## 1.3 Stad in ontwikkeling

Het bewaken van een gezonde leefomgeving en het beheersen van de geluidbelasting is extra belangrijk in een stad die volop in ontwikkeling is. Helmond staat voor een grote opgave in het kader van de MIRT Schaalsprong. Het gaat hierbij onder meer om de realisatie van 15.000 woningen en 12.000 – 15.000 arbeidsplaatsen voor 2040. Een groot deel van deze woningen moet gerealiseerd

<sup>1</sup>  $L_{den}$  = Level day-evening-night. De Europese eenheid om de geluidbelasting door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken.

worden in en om het centrum, in de buurt van infrastructuur en juist daar waar de geluidbelasting momenteel het hoogst is.

Om de stad bereikbaar maar tegelijkertijd ook leefbaar te houden, is een integrale mobiliteitsvisie opgesteld. De uitgangspunten die daarbij zijn gehanteerd, moeten zorgen voor een kwaliteitsslag voor de hele stad. Bij voorkeur wordt daarbij gekeken naar bronmaatregelen zoals het verminderen van de dominante positie van de auto en het bevorderen van vervoersmodaliteiten die bijdragen aan een betere leefkwaliteit en dus ook minder geluidshinder.

Bij de Schaalsprong, de herijking van het Centruperspectief, de uitwerking van de Omgevingsvisie 2040 en de Mobiliteitsvisie is geluid een belangrijk thema. Om dit goed te kunnen meenemen bij alle overwegingen, zetten we in deze koersnota de belangrijkste uitgangspunten op een rij.

## 1.4 De koers

We willen uiteindelijk voldoen aan de gezondheidkundige richtlijnen voor geluid van de World Health Organization (WHO) en bouwen aan het realiseren van een gezonde stad, waar een prettige leefomgeving voorop staat. De advieswaarde van de WHO voor wegverkeer is 53 dB  $L_{den}$ . Deze waarde is gebaseerd op 10% ernstige hinder en 3% ernstige slaapverstoring. Dat is onze ambitieuze ‘stip op de horizon’ en streefwaarde waar we stapsgewijs naar toe werken. We beseffen tegelijkertijd dat er nogal wat voor nodig is om deze ‘stip’ ook daadwerkelijk te bereiken. Omdat wegverkeerslawaai in Helmond veruit de belangrijkste bron van geluidsoverlast is, vraagt het om ingrepen die niet binnen enkele jaren te realiseren zijn.

Op grond van de Europese richtlijn en Nederlandse wetgeving, moeten we als gemeente een Actieplan Geluid opstellen met concrete maatregelen voor een periode van 5 jaar. Aansluitend op deze Koersnota werken we in 2023 een dergelijk actieplan uit. Met de Koersnota kijken we echter verder vooruit en beschrijven we de uitgangspunten die we niet alleen voor de korte, maar ook voor de langere termijn met een doorkijk naar 2040 hanteren. We zetten hiermee een koers uit die we als gemeente gaan volgen. Niet omdat het op grond van wet- en regelgeving moet, maar vooral omdat dit essentieel is voor het realiseren van de ambities van onze stad. Met de uitwerking van de Koersnota Geluid worden thema’s zo mogelijk met elkaar in verband gebracht uitgaande van de Omgevingsvisie. In het kader van een integrale aanpak wordt luchtkwaliteit als thema meegenomen.

## 2. Stand van zaken

### 2.1 Richtlijn Omgevingslawaai

Op grond van de EU Richtlijn Omgevingslawaai (European Noise Directive END) gaan alle lidstaten van de EU inmiddels op een uniforme manier om met geluid. De richtlijn brengt niet voor alle gemeenten verplichtingen met zich mee. Hij heeft betrekking op stedelijke agglomeraties, zoals de agglomeratie Eindhoven waar 6 gemeenten deel van uitmaken (Eindhoven, Helmond, Best, Veldhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen). Hij beperkt zich bovendien tot geluid van wegverkeer, treinverkeer, vliegverkeer en industrie, waarbij duidelijk is aangegeven welke bronnen wel en welke

niet worden meegenomen, wat geluidsgevoelige objecten zijn en welke uniforme rekenmethode gehanteerd moet worden.

Op grond van de richtlijn zijn gemeenten in agglomeraties verplicht om elke 5 jaar de geluidbelasting op hun grondgebied te inventariseren en in beeld te brengen met geluidbelastingkaarten en – tabellen. Aansluitend daarop moet (eveneens elke 5 jaar) een Actieplan Geluid worden opgesteld dat zich richt op het beheersen en reduceren van de geluidbelasting.

In 2018 heeft het college van Helmond het vorige actieplan (Programma Geluid 2018 – 2023) vastgesteld. Op basis daarvan is de afgelopen jaren onder meer gewerkt aan de sanering (met rijks subsidie) van bestaande knelpuntsituaties. Hierbij gaat het om de realisering van geluidschermen en raildempers ter hoogte van de Engelseweg, het plaatsen van een geluidscherm ter hoogte van de Churchill-laan/Molenstraat en het treffen van gevelmaatregelen bij bestaande woningen. Ook is op verschillende plekken in de stad ervaring opgedaan met de toepassing van stillere wegdekken. Vanuit het mobiliteitsbeleid is gewerkt aan het stimuleren van duurzamer en stiller vervoer zoals de fiets. Ook sturen we op minder goederenvervoer en meer personenvervoer. Aandacht voor geluid is inmiddels vanzelfsprekend bij nieuwe ontwikkelingen in de stad, waarbij standaard wordt getoetst aan wet- en regelgeving en plannen zo nodig worden aangepast. Maar ondanks alle inspanningen blijft geluidsoverlast een belangrijk aandachtspunt.

## 2.2 Geluidbelastingkaarten

De geluidbelastingkaarten en – tabellen 2021 zijn in opdracht van de agglomeratiegemeenten opgesteld door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB). De kaarten zijn vervolgens door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld en bekend gemaakt (september 2022).

De geluidbelastingkaarten (zie <https://odzob.nl/geluidbelastingskaartenhelmond>) laten de geluidbelasting zien die veroorzaakt wordt door wegverkeer, railverkeer en industrie/horeca. Voor wegverkeerslawaaï zijn provinciale en gemeentelijke wegen met een bepaalde omvang meegenomen. Voor de geluidbelasting veroorzaakt door bedrijven zijn de drie gezoneerde bedrijventerreinen Hoogeind, Vlisco en BZOB meegenomen alsmede het horecaconcentratiegebied. De kaarten zijn opgesteld op basis van berekeningen en modellen. Daarbij gaat het altijd om een benadering van de werkelijkheid, waarbij bijvoorbeeld maar in beperkte mate rekening kan worden gehouden met wind- en weeromstandigheden.

Het is belangrijk om te vermelden dat de kaarten en de bijbehorende tabellen niet te vergelijken zijn met die van de vorige drie tranches. De regels zijn namelijk ingrijpend veranderd. Zo wordt inmiddels gebruik gemaakt van een nieuwe verplichte Europese rekenmethode (CNOSSOS), die afwijkt van de vorige methode. Ook wordt op een andere manier omgegaan met bodemdemping, reflectie en afscherming. Daarnaast zijn de basisgegevens anders. Op grond van nieuwe afspraken wordt bijvoorbeeld uitgegaan van een gemiddeld aantal bewoners per pand dat niet hetzelfde is als bij vorige berekeningen. Dit maakt het lastig om de effecten van het tot dusver gevoerde geluidbeleid in beeld te brengen. Ter illustratie: een doorrekening van de ODZOB uitgevoerd voor de gemeente Best, laat met de nieuwe rekenmethode en dezelfde invoergegevens 34% meer geluid belaste woningen

zien. Een extra aandachtspunt is dat recentelijk een nieuw verkeersmodel is ontwikkeld, dat nog niet is toegepast bij alle berekeningen.

### 2.3 Geluidbelasting in cijfers

Aansluitend op de geluidbelastingskaarten zijn tabellen opgesteld waarin het aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen zijn opgenomen die vanwege de geluidbelasting op de gevel, hinder kunnen ondervinden (zie <https://odzob.nl/geluidbelastingskaartenhelmond>). Het gaat om de geluidbelasting  $L_{den}$ <sup>2</sup> en om de geluidbelasting  $L_{night}$ <sup>3</sup>. De rapportagedrempel voor de  $L_{den}$  is 55 dB; voor de  $L_{night}$  gaat het om 50 dB.

Voor woningen zijn de cijfers samengevoegd in onderstaande tabel.

Bron	Aantal woningen	Aantal woningen
	$L_{den} > 55$ dB	$L_{night} > 50$ dB
Wegverkeerslawaai	18.256	11.002
Spoorweglawaai	561	444
Industrielawaai	741	0

Uit de tabel blijkt dat wegverkeer veruit de belangrijkste bron van geluidbelasting is in Helmond, waarbij het in de meeste gevallen gaat om stedelijke wegen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Het wegverkeer in Helmond zorgt bij ca. 44% van de woningen in Helmond voor een geluidbelasting  $L_{den}$  van meer dan 55 dB op de gevel. Bij ca. 27% van de woningen wordt de  $L_{night}$  waarde van 50 dB door wegverkeerslawaai overschreden. Dit wil overigens niet zeggen dat er ook daadwerkelijk sprake is van geluidsoverlast. De cijfers in de tabel omvatten ook nieuwe woningen waarbij, vanwege de hogere geluidbelasting, extra geluidwering is toegepast. Om een beter inzicht te krijgen in de daadwerkelijke geluidhinder is een verfijning van de cijfers nodig (zie paragraaf 3.2).

### 2.4 Geluid veroorzaakt door vliegverkeer

Voor Helmond zijn geen kaarten gemaakt die betrekking hebben op vliegverkeer. Helmond ligt niet onder een aanvliegeroute van Eindhoven Airport en ver buiten de geluidcontouren waarbinnen op grond van de eerder genoemde richtlijn gerapporteerd moet worden. Dat betekent overigens niet dat vliegverkeer geen overlast veroorzaakt in Helmond. In 2020 ondervond ca. 2% van de 18-64-jarigen ernstige geluidhinder door vliegverkeer (Omgevingsscan GGD). In hoeverre deze overlast direct te herleiden is tot bepaalde vliegvelden is moeilijk na te gaan.

Om te zorgen dat de overlast in Helmond beperkt blijft, zijn overleg en afstemming belangrijke instrumenten. Het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) is de permanente overlegstructuur rond Eindhoven Airport en de Vliegbasis Eindhoven. Een van de speerpunten op de agenda is het actief sturen op minder geluidbelasting. In het LEO zijn alle omringende gemeenten, waaronder de gemeente Helmond, vertegenwoordigd. Voor militaire vliegvelden zoals de Peel, vindt overleg plaats

<sup>2</sup>  $L_{den}$  = Level day-evening-night. De Europese eenheid om de geluidbelasting door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken.

<sup>3</sup>  $L_{night}$  = Level night. De Europese eenheid om de nachtelijke geluidbelasting (tussen 23.00 – 7.00 uur) uit te drukken.

in commissies die bestaan uit omwonenden, vertegenwoordigers van overheden en belangenverenigingen. Een punt van zorg is de mogelijke heropening van vliegbasis de Peel. In de wijken Dierdonk, Brouwhuis en Rijpelberg zijn bij de testvluchten in oktober 2022 hoge geluidniveaus gemeten.

*De gemeente Helmond heeft zich inmiddels, samen met 12 nabijgelegen Peelgemeenten, uitgesproken tegen de plannen van Defensie om de vliegbasis te reactiveren en via een zienswijze in het kader van de MER-procedure (Milieueffectrapportage) aandacht gevraagd voor de leefbaarheid en gezondheid in Helmond.*

## 2.5 Geluid veroorzaakt door evenementen

Evenementen horen in een levendige stad. Ze zorgen voor reuring en verbondenheid, trekken bezoekers en dragen positief bij aan het imago van Helmond. Maar evenementen kunnen ook voor overlast zorgen. Om de hinder te beperken wordt via het evenementenbeleid gezorgd voor een spreiding van evenementen over verschillende locaties in de stad. Voor locaties waar regelmatig evenementen worden georganiseerd, is in locatieprofielen vastgelegd wat er maximaal is toegestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen evenementen die weinig, gemiddeld of veel geluidbelasting met zich meebrengen. Per categorie gelden eindtijden en geluidsnormen. Zo weten omwonenden en andere belanghebbenden waar ze aan toe zijn. Binnen de kaders van het evenementenbeleid en het horecabeleid wordt aandacht gegeven aan de relatie tussen geluidsnormen en evenementen en de horeca in de stad.

## 3. Onze koers ten aanzien van geluid

In dit hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten die we hanteren voor ons geluidbeleid voor de korte en langere termijn. Hiermee leggen we de koers vast die we willen volgen. Deze uitgangspunten gebruiken we om het Actieplan Geluid voor de periode 2023 – 2028 verder uit te werken, in samenspraak met de stad. We nemen ze bovendien mee in de andere beleidstrajecten die een link hebben met geluid.

### 3.1 Meer prioriteit voor gezondheid

De zogeheten ‘plandrempel’ is een belangrijke maatstaf als het gaat om het bepalen van het ambitieniveau van de gemeente. Met de plandrempel wordt de geluidbelasting ( $L_{\text{night}}$  en  $L_{\text{den}}$ ) bedoeld waarboven de gemeente maatregelen nodig acht of overweegt. Gemeenten zijn vrij om te bepalen op welke hoogte zij de plandrempel willen leggen. Het gaat dan ook niet om een wettelijke norm. In het vorige actieplan (Programma Geluid 2018 – 2023) is ervoor gekozen om de plandrempel te laten aansluiten bij maximaal wettelijke waarde (68 dB voor wegverkeer) en voor delen van de stad uit te gaan van een lagere streefwaarde (woonwijken, buitengebied). Daarbij is al wel een mogelijke aanscherping aangekondigd, rekening houdend met gezondheidseffecten.

In deze Koersnota benadrukken we dat geluidhinder impact heeft op de gezondheid van mensen en dat we vanuit die optiek meer prioriteit geven aan het terugdringen van de geluidbelasting in de



stad. In 2018 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) haar nieuwe gezondheidkundige richtlijnen voor omgevingsgeluid gepubliceerd. De WHO advieswaarde voor wegverkeer is 53 dB  $L_{den}$ . Gelet op het belang dat we als gemeente hechten aan een goede gezondheid, streven we op de lange termijn naar het bereiken van deze advieswaarde voor gemeentelijke wegen (= drempelwaarde voor de lange termijn).

We beseffen dat het onmogelijk is om in één Actieplan-periode (5 jaar) alle locaties aan te pakken waar op dit moment sprake is van een hogere geluidbelasting dan de WHO-waarde. In het kader van het Actieplan dat we in 2023 ontwikkelen, brengen we in beeld waar sprake is van de hoogste geluidsniveaus en het hoogste aantal (ernstig) gehinderden. Daarbij brengen we tevens in kaart bij welke woningen al extra maatregelen zijn getroffen. Op basis hiervan bepalen we waar onze prioriteit ligt en welke maatregelen kunnen worden toegepast. Daarbij kan het gaan om trajecten die vanuit de Mobiliteitsvisie worden opgepakt en die meer tijd nodig hebben dan 5 jaar. Uiteraard beschrijven we deze trajecten. Maar we focussen in het Actieplan vooral op de maatregelen die wel binnen 5 jaar kunnen worden uitgevoerd. Daarbij kan het voor wegverkeerslawaaï bv. gaan om snelheidsbeperkende maatregelen, het weren van vrachtverkeer of het aanpassen van het wegdek.

Voor nieuwe situaties gelden wettelijke geluidwaardes (voorkeursgrenswaarde, maximale grenswaarde). Op dit moment verlenen we nog ontheffingen voor nieuwe situaties waarbij onder voorwaarden een hogere geluidbelasting op de gevel wordt toegestaan. De inwerkingtreding van de Omgevingswet zorgt ervoor dat gemeenten op dit punt meer lokale afwegingsruimte krijgen. Om een gezonde leefomgevingskwaliteit te realiseren en het aantal mensen dat (ernstig) door geluid wordt gehinderd tot een minimum te beperken, verankeren we geluidwaardes in onze Omgevingsplannen die daaraan bijdragen en geven we aan welke randvoorwaarden daarbij horen.

*Het realiseren van een gezonde leefomgeving krijgt meer prioriteit dan in het vorige actieplan*

- *We hanteren voor de langere termijn een plandrempel die in lijn is met het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO);*
- *We prioriteren de knelpunten in de stad op basis van de hoogste geluidsniveaus en het hoogste aantal (ernstig) gehinderden en bepalen in het Actieplan welke maatregelen we waar en wanneer treffen;*
- *We maken afspraken voor het verankeren van geluidwaardes in Omgevingsplannen.*

### 3.2 Focus op wegverkeerslawaaï

Het wegverkeer is in Helmond veruit de belangrijkste bron van geluidsoverlast. We leggen daarom de focus op het terugdringen van geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer op gemeentelijke wegen. Ons mobiliteitsbeleid is daarbij belangrijk. In de Mobiliteitsvisie en de uitwerking ervan, hanteren we als streven dat de kwaliteit van leven voor onze inwoners beter moet worden. Daarbij is vooral aandacht voor minder focus op de auto, het streven naar een autoluw centrum en het stimuleren van duurzaam, schoon en stil vervoer.

Ook het beheer en onderhoud van wegen kan bijdragen aan een lagere geluidbelasting. We kiezen bij het beheer en onderhoud aan hoofdwegen standaard voor geluidreducerend asfalt (tenminste SMA-NL 0/5, met uitzondering van kruisingsvlakken, opstelstroken bij kruispunten en rotondes). We gaan heel bewust om met de toepassing van klinkerbestrating en maken daarover afspraken om de geluidbelasting te beperken. In het actieplan concretiseren we de afspraken ten aanzien van stillere wegdekken (inclusief het reserveren van extra middelen voor het onderhoud daarvan). Daarbij brengen we in beeld waar en onder welke voorwaarden en wanneer we stillere wegdekken gaan toepassen.

In paragraaf 2.3 is al aangegeven dat de resultaten die voortvloeien uit de geluidbelastingkaarten en de bijbehorende tabellen niet te vergelijken zijn met die van de vorige tranches. Dit heeft onder andere te maken met de introductie van de nieuwe rekenmethode. Met de invoering van de Omgevingswet verandert dit opnieuw. Om het aantal (ernstig) gehinderden door verkeerslawaai beter te kunnen monitoren, maken we afspraken met de ODZOB over het doorrekenen van verschillende situaties met eenzelfde rekenmodel.

*De focus ligt op het terugdringen van geluidhinder door wegverkeerslawaai*

- *In de Mobiliteitsvisie is een belangrijke plaats opgenomen voor het vergroten van de kwaliteit van leven. Het verkleinen van de hinder door autoverkeer hoort daar bij.*
- *Met de ODZOB maken we afspraken die leiden tot een betere monitoring van het aantal (ernstig) gehinderden door verkeerslawaai. Dit doen we door verschillende situaties door te rekenen met hetzelfde rekenmodel.*
- *We concretiseren de toepassing van stillere wegdekken en geven aan waar en onder welke voorwaarden en wanneer stillere wegdekken zullen worden toegepast.*

### 3.3 Aanpak andere geluidbronnen

We focussen weliswaar op wegverkeerslawaai, maar dat wil niet zeggen dat we andere geluidsoverlast niet belangrijk vinden. We blijven onze inzetten om ook andere geluidsoverlast te beheersen en te beperken. Als voorbeeld het spoorweglawaai, waartegen geluidschermen en raildempers zijn aangelegd en maatregelen zijn getroffen aan de woningen wat tot aanzienlijke verbeteringen heeft geleid. We blijven actief de ontwikkelingen rondom het spoorwegverkeer volgen en hebben zo nodig contact met partijen als ProRail.

Daarnaast speelt het beperken van geluidsoverlast in geval van vergunningverlening, toezicht en handhaving bij bedrijven (inclusief de zonebewaking rond bedrijventerreinen), de uitvoering van ons evenementenbeleid, lobby en overleg om vliegtuiglawaai te beperken en (last but not least) het toetsen van nieuwe ontwikkelingen in de stad.

### 3.4 Geluidbeleving, luchtkwaliteit en integrale leefomgevingskwaliteit

We willen een gezonde stad met een prettige leefomgeving bij de ontwikkelingen in Helmond mee sturend laten zijn. Dit doen we integraal vanuit het perspectief van de Omgevingsvisie Helmond 2040. De mate waarin geluid tot overlast leidt, hangt niet alleen af van de gemeten of berekende

geluidsbelasting. Geluid is een beleving, waarbij leefomgevingskwaliteiten en de acceptatie door de gebruikers zelf een belangrijke rol speelt. Op een bedrijventerrein en in het centrum van onze gemeente accepteren we bijvoorbeeld hogere geluidniveaus dan in een rustige woonwijk.

Naast de berekende geluidbelastingen hebben we in Helmond veel data over de geluidbeleving door inwoners. Deze gegevens zijn nog niet goed ontsloten. We vinden het belangrijk om de geluidsbeleving op basis van de beschikbare data in kaart te brengen, zodat er meer inzicht ontstaat in de relatie tussen de beleving enerzijds en het berekende geluid anderzijds. Dit helpt ons om maatregelen te treffen op de plekken waar daadwerkelijk sprake is van ervaren geluidhinder. Daarbij hebben we ook oog voor andere aspecten die de leefomgevingskwaliteit beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld groen en luchtkwaliteit en zoeken we samen met inwoners naar een goede balans. Op die manier bouwen stapsgewijs we aan een prettige leefomgeving en gezonde stad, waarbij zo mogelijk overlast maximaal wordt beperkt.

In het kader van de integrale aanpak hebben we in het bijzonder aandacht voor luchtkwaliteit. Voor een gezonde stad en prettige leefomgeving is een goede luchtkwaliteit zeker zo belangrijk als een passende geluidbelasting. Iedere vermindering van luchtverontreiniging leidt immers tot gezondheidswinst. Wegverkeer is een van de grootste lokale bronnen van luchtverontreiniging in Helmond. Maatregelen gericht op het omgevingslawaaï van wegverkeer, kunnen zoals eerder vermeld bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheid. Volgens het vorige actieplan Geluid 2018-2023 voldoet Helmond aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Overeenkomstig het Schone Luchtakkoord is het streven van Helmond om op langere termijn ook te voldoen aan de advieswaarden van de WHO die een stuk strenger zijn. De kaarten uit het Actieplan Geluid 2018-2023 laten een overschrijding zien van deze waarden. In het kader van een aanpak luchtkwaliteit wordt dit nader onderzocht.

*We kijken bij de uitwerking van het actieplan Geluid niet alleen naar de berekende geluidbelasting, maar ook naar de geluidbeleving en de integrale leefomgevingskwaliteit*

- We brengen de geluidbeleving op basis van beschikbare data in kaart.*
- Bij het treffen van maatregelen nemen we ook andere aspecten mee die de leefomgevingskwaliteit beïnvloeden en in het bijzonder luchtkwaliteit.*
- Een uitgangspunt is dat op loopafstand van elke woning een groene rustplek beschikbaar moet zijn. Daarbij hoort ook een analyse welke geluidbronnen als overlast worden ervaren en welke niet, het zogenaamde soundscaping.*
- We beoordelen de omgevingskwaliteit in de wijken in Helmond integraal.*
- Bij de uitwerking van deze koersnota in het actieplan Geluid vormt luchtkwaliteit een onderdeel. We brengen knelpunten en maatregelen in kaart en nemen de aanpak in het kader van het Schone Luchtakkoord mee. In dit kader verkennen we aanvullend de mogelijkheden voor zogenaamde 'zuurstofwijken' en de mogelijkheden om met data onze doelen te monitoren. Denk aan data afkomstig van sensoren en satellieten.*