

Stedenbouwkundige visie geluidschermen
gemeente Olst-Wijhe



Olst-Wijhe, 22 juni 2017
Zaaknummer: 1715-2017
Vastgesteld door de gemeenteraad op 11 september 2017

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Nederland gelden wettelijke normen voor de toegestane geluidbelasting op de gevels van woningen. Voor geluid vanaf het spoor is dit 70 dB. Bij een aantal woningen langs het spoor in de gemeente Olst-Wijhe worden deze normen op dit moment overschreden. ProRail is verplicht om maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat de geluidbelasting vanaf het spoor op de gevels van deze woningen afneemt, waarbij een streefwaarde van maximaal 65 dB wordt gehanteerd. Dit geldt voor het spoornet in heel Nederland. ProRail heeft opdracht gegeven aan Movares | dBvision om een landelijk saneringsplan te maken, het Meerjarenprogramma Geluid Spoor (MJGP Spoor). ProRail moet dit plan uiterlijk eind 2020 indienen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

MJPG-maatregelen in Olst-Wijhe

Op basis van de huidige wet en regelgeving en de uitgevoerde akoestische berekeningen stelt ProRail in het concept saneringsplan voor als te nemen maatregelen in onze gemeente: het aanbrengen van raildempers op diverse locaties en het plaatsen van geluidschermen op de volgende locaties in het dorp Wijhe en op één plek in het buitengebied van Olst:

- De Lange Slagen: 4m hoog over een lengte van 74m en 1m hoog over een lengte van 108m
- Enkweg: 2m hoog over een lengte van 62m en 1,5m hoog over een lengte van 87m
- Molenbelt: 3m hoog over een lengte van 69m
- Spoorstraat: 2m hoog over een lengte van 30m en 1m hoog over een lengte van 10m
- Puinweg: 1m hoog over een lengte van 88m

De Lange Slagen



Enkweg A



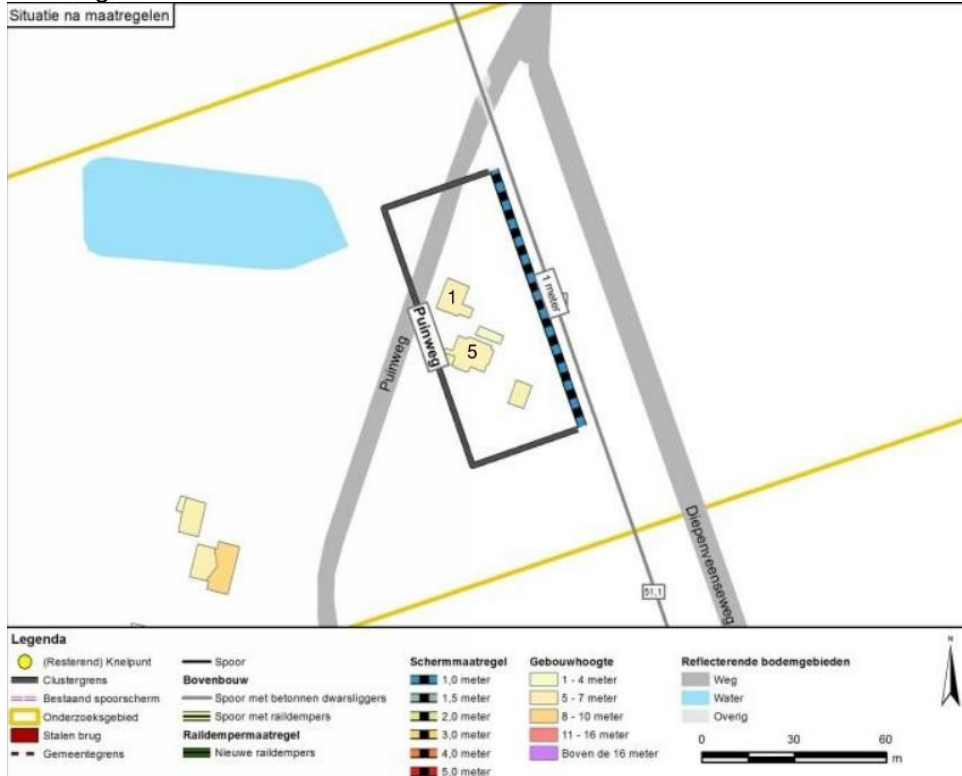
Enkweg B



Molenbelt en Spoorstraat



Puinweg



De schermen die ProRail voorstelt in Olst-Wijhe passen in het bestemmingsplan en voldoen aan de gemeentelijke welstandscriteria. De gemeente heeft op dit moment geen beleid of regelgeving op grond waarvan plaatsing van de schermen kan worden tegengehouden. Als de gemeente geen of minder hoge of andere schermen wil, zal zij hiervoor een stedenbouwkundige visie moeten (laten) opstellen die, nadat burgers gelegenheid is geboden een inspraakreactie te geven, wordt vastgesteld door de raad. Het vaststellen van deze visie betekent niet automatisch dat mogelijke bezwaren tegen de plaatsing van geluidschermen gehonoreerd worden. De Wet milieubeheer stelt namelijk dat er sprake moet zijn van 'overwegende' bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dit impliceert dat de stedenbouwkundige bezwaren afgewogen moeten worden tegen het belang van het woonklimaat dat gebaat is bij plaatsing van het geluidsscherm.

Om een duidelijk beeld te geven van de gemeentelijke stedenbouwkundige visie op de inpassing van geluidschermen, zoals de hoogte en uitvoering ervan, is de voorliggende visie opgesteld. De visie is gebaseerd op relevante geldende ruimtelijke beleidskaders van de gemeente die richting geven aan ontwikkelingen op en rond het spoor. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het Handboek Geluidschermen van ProRail, bedoeld voor stakeholders bij het maken van keuzes voor geluidschermen.

1.1.2 Doel

Vanuit een vormgevend stedenbouwkundig oogpunt valt het maken van geluidschermen nauwelijks te verantwoorden. Een infrastructurele lijn zoals een spoorlijn (en een snelweg) is voor de stad en voor het landschap zowel een verbinding als een barrière. In de voorliggende visie is de wenselijkheid voor type geluidwerende maatregelen langs de spoorzone in de gemeente Olst Wijhe weergegeven. Ook is opgenomen wat de maximale hoogte van de maatregel zou mogen zijn en, globaal, op welke wijze deze maatregel vorm gegeven zou moeten worden om deze zo goed mogelijk in te passen in de omgeving.

1.1.3 Leeswijzer

Na dit inleidend hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de voor het MJPG in Olst Wijhe relevante geldende gemeentelijke beleidskaders beschreven (paragraaf 2.1 t/m 2.3). Paragraaf 2.4. behandelt het Handboek geluidschermen van ProRail.

In hoofdstuk 3 wordt de gemeentelijke visie gegeven op de voorgestelde MJPG-maatregelen. De paragrafen 3.1 t/m 3.3 beschrijven de gemeentelijke visie op het spoor en geluidbeperkende maatregelen in Wijhe. Voor de locaties Molenbelt en Spoorstraat, en voor de Lange Slagen worden in respectievelijk paragraaf 3.4 en 3.5 de maatregelen nader belicht en voorstellen gedaan voor wijziging van de door ProRail voorgestelde maatregelen.

Hoofdstuk 4 bevat een samenvatting van de gemeentelijke voorstellen voor wijziging van de MJPG maatregelen. Hoofdstuk 5 geeft informatie over hoe de gemeente inwoners heeft betrokken bij de opstelling van deze visie.

2 Beleidskaders

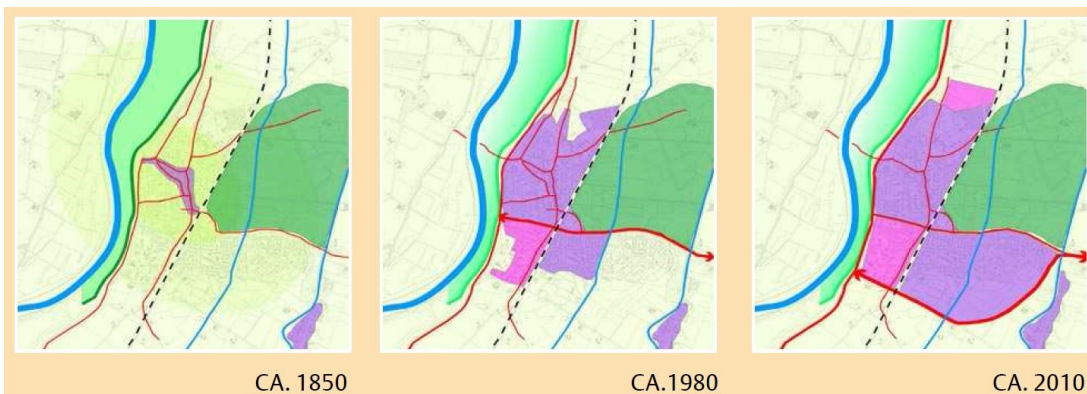
2.1 Centrumvisie Wijhe (2007)

De Centrumvisie Wijhe brengt de kansen en bedreigingen voor het centrum van Wijhe in beeld en geeft een samenhangende visie op de gewenste ontwikkeling op de langere termijn. In de visie wordt ingezet op de versterking van de lokale kernkwaliteiten en voorzieningen. De visie beschrijft de te versterken kwaliteiten van Wijhe en de daarop gebaseerde ambities. De uitgangspunten en voorstellen uit de Centrumvisie zijn grotendeels overgenomen in de in 2009 vastgestelde en thans nog grotendeels geldende structuurvisie Olst-Wijhe (geactualiseerd in 2011).



Wijhe-ruimtelijk structuurbeeld

2.1.1 De Centrumvisie en het spoor



Planmatige uitbreiding in het zuidoosten

Het spoor heeft een duidelijke grens getrokken in de verdere groei van het dorp. Tot in de jaren '50 ontwikkelde het dorp zich geheel ten westen van het spoor afgescheiden van het landgoed en

de weteringen. In de jaren zestig werd de sprong over het spoor genomen en groeide het dorp ten zuiden van de Raalterweg. Het landgoed De Gelder verhinderde uitbreiding ter hoogte van het oude dorp. De grote uitbreidingen sinds de jaren tachtig hebben vooral de oost-west richting verder geaccentueerd.

Asymmetrische structuur

De afgelopen decennia is een asymmetrisch dorp ontstaan, waarbij het centrum relatief decentraal ligt, gescheiden door infrastructuur van de grootste concentratie bewoners. Het ruimtelijke zwaartepunt van het dorp is hierdoor verschoven van het gebied rond de noordelijke Langstraat (met de Kerk, het gemeentehuis en het station) naar de kruising van de Raalterweg en het spoor. Een nieuwe ontsluitingsweg, het verkeersluw maken van de Raalterweg en de ontwikkeling van het SPOC bevestigen en versterken deze verschuiving.

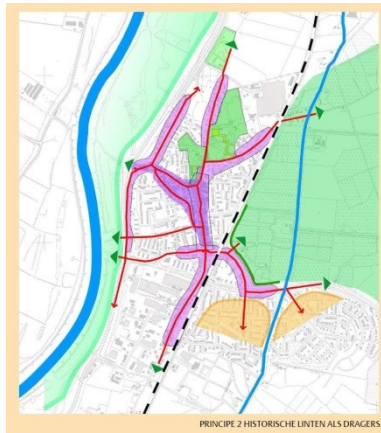
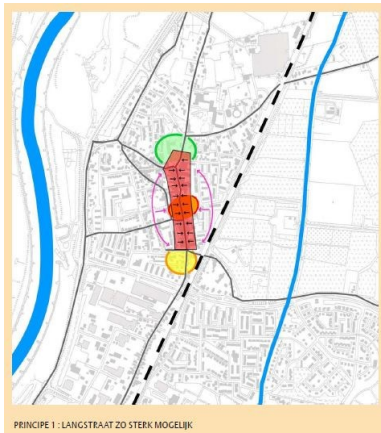
Structuurbeeld van Wijhe: 4 kwadranten

De ruimtelijke ontwikkeling van Wijhe is samen te vatten in een structuurbeeld met 4 kwadranten, elk met een specifiek karakter:

- Centrum
- Landgoed de Gelder
- De Enk
- Nieuwe woonwijken

De Centrumvisie van Wijhe is gebaseerd op 3 principes:

1. De Langstraat zo sterk mogelijk
2. Historische linten als dragers
3. Hoofstructuren en ontwikkelingsplekken



De Centrumvisie in vogelvlucht

Het structuurbeeld met de vier kwadranten geeft inzicht in de huidige en toekomstige structuur van Wijhe. **De Raalterweg en het spoor worden de centrale assen van het dorp. Ze transformeren van barrières tot centrale assen die gebieden verbinden i.p.v. scheiden.**



schermen



De Raalterweg wordt dé entree van het centrum. Het streven is gericht op een zodanige ontwikkeling van de Raalterweg dat deze onlosmakelijk verbonden is met de Langstraat en als onderdeel van het centrum gaat functioneren.

Langstraat, ruimtelijk kader:

- Ontwikkelingen dienen te passen in de schaal en maat van het historisch karakter van de Langstraat;
- Bij herontwikkeling / samenvoeging van panden handhaven van kleinschaligheid;
- Bebouwing moet passen in historisch karakter Langstraat.

2.1.2 Betekenis voor deze visie

De Centrumvisie biedt zowel ruimtelijke mogelijkheden als beperkingen voor de inpassing van geluidschermen langs het spoor. De spoorlijn is aangelegd buiten het dorp maar sinds een paar decennia meer en meer binnen de bebouwde kom komen te liggen. De Centrumvisie heeft als ambitie de Raalterweg en het spoor vorm te geven als centrale assen die gebieden ter weerszijden ervan verbinden. Deze ambitie verhoudt zich niet, of in beperkte mate, tot de plaatsing van (dichte) geluidschermen. Verder dienen ontwikkelingen te passen in de schaal en maat van het historisch karakter van de Langstraat.

2.2 Groenbeleidsplan 2007/2017

Het Groenbeleidsplan 2007/2017 beschrijft het beleid voor het openbaar groen in Olst-Wijhe. In dit plan zijn de groene hoofdstructuren en het beeldbepalend groen vastgesteld, deze genieten de hoogste bescherming. Het groenbeleidsplan beschrijft de huidige en de gewenste situatie van het openbaar groen in de gemeente Olst-Wijhe. Paragraaf 4.4.1 van het groenbeleidsplan bevat een uitwerking voor de kern Wijhe.

Het handhaven en versterken van de groene waarden is uitgangspunt voor het te voeren beleid en stelt hoge eisen aan inrichting en beheer van het openbaar groen.

In het plan komen verschillende waarden en aspecten van groen aan de orde (p.9). Met betrekking tot geluidschermen zijn vooral ruimtelijke en visuele waarden van belang:

Openbaar groen, op welk schaalniveau dan ook, maakt het mogelijk om een evenwichtige ruimtelijke indeling te realiseren tussen bebouwde (gebouwen en verhardingen) en onbebouwde (groen, water) gebieden.

Door de onderlinge samenhang van groen ontstaat een structuur en hiërarchie in de bebouwde omgeving. Tevens biedt het openbaar groen een oriëntatiepunt. Dit is van belang voor grote groepen gebruikers.

Stedenbouwkundig worden de volgende functies aan het groen toegekend:

- *bijdrage aan een evenwichtige ruimtelijke opbouw;*
- *structureren van gebieden, aanbrenge van hiërarchie;*
- *positieve invloed op leefbaarheid;*
- *afschermende functie.*

De architectonische component van de groenstructuur valt in een aantal onderdelen uiteen:

- *De linten of lijnen die dorp, landschap en nieuwere woonwijken met elkaar verbinden moeten de architectonische samenhang en sfeer voor een belangrijk deel vormgeven. Door deze straten een duidelijk dorps- of landschappelijk karakter te geven in de vorm van wegen met inheemse laanbomen en waar mogelijk met groene bermen;*
- *De punten die belangrijke knooppunten of bijzondere plekken binnen het dorp vormen moeten geaccentueerd worden met een duidelijk herkenbare boomstructuur;*
- *Bomen in straten of woonwijken die niet bijdragen aan de daar gewenste sfeer (stedelijke – dorpsse sfeer) moeten vervangen worden door soorten die wel een bijdrage leveren aan de samenhang.*

Paragraaf 4.4.1 van het groenbeleidsplan bevat een uitwerking voor de kern Wijhe.

Spoorlijn (Deventer-Zwolle)

De spoorlijn loopt dwars door het centrum van Wijhe. Zij scheidt het dorp in een westelijke en oostelijke helft. De bermen van de spoorlijn die dwars door Wijhe lopen zorgen ervoor dat de flora van buiten de kern tot in de kern kan doordringen. Op de tekeningen is deze groene lijn aangemerkt als groene hoofdstructuur, ook al betreft het slechts een beperkte hoeveelheid groen van derden (NS).

De Raalterweg is, naast een belangrijke verkeersader welke het dorp in tweeën splitst, ook een duidelijke groene lijn dwars door het dorp. De weg is in dit plan aangemerkt als onderdeel van de hoofdgroenstructuur.

2.2.1 Betekenis voor deze visie

Uit het groenbeleidsplan blijkt dat ruimtelijke voorstellen in de openbare ruimte dienen bij te dragen aan een evenwichtige ruimtelijke opbouw, aan de herkenbaarheid van ruimtelijke structuren e.d.

De linten of lijnen die dorp, landschap en nieuwere woonwijken met elkaar verbinden moeten de architectonische samenhang en sfeer voor een belangrijk deel vormgeven.

Te plaatsen geluidschermen dienen geen afbreuk te doen aan het dorps- en landschappelijke karakter van Wijhe. De spoorlijn is aangemerkt als groene hoofdstructuur. Om hier geen afbreuk aan te doen wordt voorgesteld de geluidschermen ook aan de spoorzijde van groene klimbeplanting te voorzien.

2.3 Nota Ruimtelijke kwaliteit Olst –Wijhe

Kernpunt is dus om de bestaande waarden te definiëren en die als leidraad te gebruiken. Dit is wat deze nota beoogt. Dus niet minder ambitie, maar de goede ambitie. Slechte plannen kunnen immers jarenlang een plek verstoren wat onmogelijk hersteld kan worden. Daarom is ruimtelijke kwaliteit een van de pijlers onder het gemeentelijke beleid met de ambitie om bij planontwikkeling de bestaande waarden en kwaliteiten te eerbiedigen.

De ambitie is om bij planontwikkeling de bestaande waarden en kwaliteiten te eerbiedigen.

Ruimtelijke kwaliteit is een verantwoordelijkheid van de samenleving. Een ieder die iets wijzigt in de fysieke omgeving heeft een inspanningsplicht om hierbij de ruimtelijke kwaliteit in acht te nemen. 'Zicht is plicht'.

2.3.1 Betekenis voor deze visie

De Nota ruimtelijke kwaliteit beschrijft in algemene zin de principes die gehanteerd worden bij de toetsing van ruimtelijke plannen. De maatregelen in het kader van het MJPG dienen in overeenstemming te zijn met de bestaande waarden en ruimtelijke kwaliteiten in Olst-Wijhe.

2.4 Buro Spoorbouwmeester – Handboek geluidschermen (2016)

NS en Prorail hebben in het Spoorbeeld het ontwerp- en omgevingsbeleid van de spoorsector beschreven. Dit beleid is opgesteld vanuit onder andere het perspectief van de reiziger en de omgeving (omwonenden, toeschouwers), presenteert de algemene, dragende visies, kaders en vormgevingsprincipes die betrekking hebben op de beleving van en omgang met het spoor. Het Spoorbeeld heeft oog voor de gehele route: de ervaring van de reis, de transfer en het verblijf op en rond het station en het spoor. Het Spoorbeeld stimuleert het besef dat iedere opgave onderdeel is van een groter geheel. Door een consequente toepassing zorgt het voor overzicht en gebruiksgemak. Voor de voorliggende visie is het beleid ten aanzien van het spoor en de spooromgeving van belang.

Het Handboek Geluidschermen legt een verbinding vanuit de ruimtelijke visie van Spoorbeeld, het vormgevingsbeleid van de spoorsector, naar de wettelijke en technische kaders. Het handboek geeft daarmee inzicht in de randvoorwaarden van functionaliteit en ruimtelijke inpassing van te realiseren geluidschermen langs het spoor in Nederland. Het handboek is bedoeld voor stakeholders bij het maken van keuzes voor geluidschermen. Het handboek biedt hen bovendien een handvat voor de beoordeling van duurzaamheid van geluidschermen.

Bij de inrichting van de omgeving van het spoor staat steeds het menselijk perspectief centraal. Dit geldt zowel voor het perspectief van de treinreiziger, maar ook dat van de omwonenden en de beschouwers van het spoor van buitenaf.

Het handboek beschrijft op pagina 29 het perspectief van bewoners en reizigers voor gebieden met een lage bebouwingsdichtheid:

Omwonenden in dit landschap waarderen over het algemeen begroeide schermen. Begroeide schermen bieden rust en beschutting in hun directe omgeving. Ook worden begroeide schermen niet beklad of beschadigd. De aanwezigheid van het spoor is voor bewoners een gegeven, ze zijn gewend aan het spoor en het treinverkeer. Geluidschermen worden daarom alleen daar geplaatst wanneer dit strikt noodzakelijk is, waardoor ruimte wordt gelaten voor de ervaring van het treinverkeer.

Reizigersperspectief

Het landschap is afwisselend bebouwd en onbebouwd in verschillende kwaliteiten en vaak overwegend groen. Woonwijken bevinden zich naast terreinen met industriegebouwen en opslagloodsen, achtertuinen van woningen met schuurtjes en bijgebouwtjes, gevarieerde woonbebouwing met voor- en achterkanten, afgewisseld met bos en weilanden. Geluidschermen in dit landschap komen veel voor, ze hebben veel lengte en zijn vaak beklad met graffiti. Dit biedt de reiziger een treurige aanblik en doet het achterliggende landschap geen recht. Geluidschermen in deze omgeving zijn immers representatief voor het achterliggende landschap. Eenvoudige, robuuste schermen, begroeid als het kan en met natuurlijke materialen, verdienen de voorkeur.

2.4.1 Betekenis voor deze visie

De gemeentelijke visie op geluidschermen volgt op hoofdlijnen de algemene principes van het Handboek geluidschermen. In Wijhe wordt de spoorlijn afwisselend begrensd door achtererven bij woningen, groen en openbaar gebied. De omgeving van de spoorlijn wordt ervaren door omwonenden en reizigers.

De gemeentelijke visie volgt de wijze waarop geluidschermen bij voorkeur worden uitgevoerd in een gebied met lage bebouwingsdichtheid:

- Laag scherm;
- Begroeid scherm;
- Robuust scherm met natuurlijke uitstraling.

3 Het MJPG in Wijhe

3.1 Het spoor in de stedenbouwkundige structuur van Wijhe



De ligging van de spoorlijn heeft de ruimtelijke ontwikkeling van Wijhe mede bepaald.

Als gevolg daarvan is een ruimtelijke situatie ontstaan waarin de spoorlijn Wijhe een groene setting doorkruist. Het spoor is laaggelegen; door het ballastbed ligt de bovenkant van het spoor doorgaans 0,5 à 1m boven het aangrenzende maaiveld.

De spoorlijn wordt binnen de bebouwde kom van Wijhe naast landgoed de Gelder afwisselend begrensd door achterterreinen van woningen en openbaar gebied in de vorm van woonstraten met voorkanten van woningen. Het merendeel van deze woningen heeft daarmee aan de voor- of achterzijde zicht op het spoor.

Naast de voetgangersoversteek bij het station zijn er in Wijhe drie spoorkruisingen: de ongelijkvloerse spoortunnel De Omloop aan de zuidzijde van het dorp, de spoorwegovergang Stationsstraat aan de noordzijde, en de centraal gelegen spoorwegovergang van de Raalterweg.

Binnen de bebouwde kom van Wijhe zijn in de huidige situatie langs het spoor geen geluidschermen aanwezig.

3.2 Visie geluidbeperkende maatregelen

Voor de ruimtelijke inpassing van geluidschermen in Wijhe gelden op basis van de gemeentelijke beleidskaders en volgens het Handboek Geluidschermen van ProRail beperkingen, afhankelijk van de betreffende locatie. In algemeenheid dienen schermen laag te blijven. In de dorpse karakteristiek van Wijhe is een hoogte van 2m gemeten vanaf de bovenkant van de rails maximaal aanvaardbaar.

In specifieke gevallen is plaatsing van schermen niet gewenst door o.a.:

- de gewenste openheid in de stedenbouwkundige situatie;
- aantasting van de plaatselijke ruimtelijke karakteristiek en/of bestaande zichtlijnen;
- de overheersende negatieve werking voor aanwonenden.

In voorkomende gevallen zullen gevelmaatregelen moeten bijdragen aan het voldoen aan de streefwaarde.

3.3 Visie op de voorgestelde MJPG maatregelen

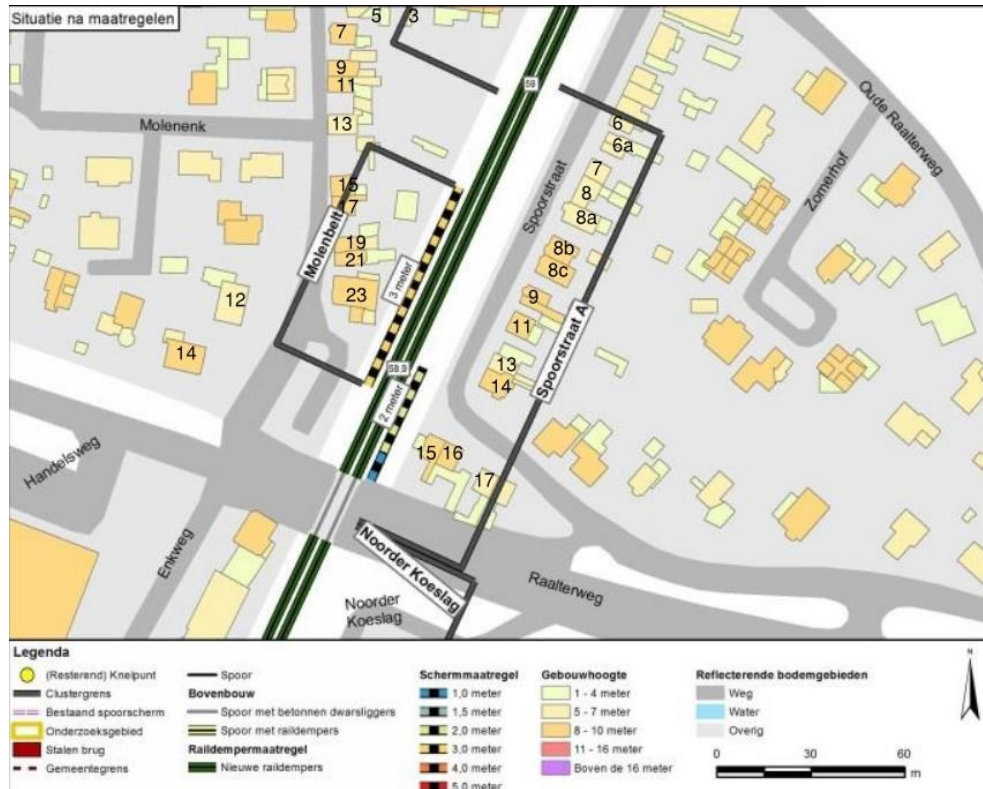
Op de meeste plekken is het aanbrengen van raildempers voldoende om onder de streefwaarde te komen. Op een aantal woningen blijft echter de geluidbelasting ook na het aanbrengen van raildempers hoger dan de streefwaarde.

Om ook bij deze woningen onder de streefwaarde te blijven, is volgens het concept saneringsplan van ProRail de meest doelmatige oplossing het plaatsen van geluidschermen op de volgende locaties:

- De Lange Slagen: 4m hoog over een lengte van 74m en 1m hoog over een lengte van 108m
- Enkweg: 2m hoog over een lengte van 62m en 1,5m hoog over een lengte van 87m
- Spoorstraat: 2m hoog over een lengte van 30m en 1m hoog over een lengte van 10m
- Molenbelt: 3m hoog over een lengte van 69m
- Puinweg: 1m hoog over een lengte van 88m

Uit een eerste analyse van de ruimtelijke stedenbouwkundige situatie wordt geconcludeerd dat het voorstel van ProRail voor het plaatsen van geluidschermen op twee locaties op stedenbouwkundige bezwaren stuit. Dit is het schermdeel van 4m hoog langs de Lange Slagen en het scherm van 3m hoog achter de Molenbelt in combinatie met de overlap met het scherm langs Spoorstraat 15. In de volgende paragrafen worden deze locaties nader belicht.

3.4 Molenbelt – Spoorstraat



3.4.1 Analyse

Ten noorden van de Raalterweg worden aan weerszijden van het spoor geluidschermen voorgesteld:

- aan de oostzijde langs de Spoorstraat: 2m hoog over een lengte van 30m en 1m hoog over een lengte van 10m nabij de spoorwegovergang;
- aan de Molenbelt: 3m hoog over een lengte van 69m.

De plaats van deze schermen verspringt ten opzichte van elkaar. Over een lengte van 10 à 15 m is er een overlap. De hoogteligging van het spoor is hier beperkt (max. 0,5 meter).

De schermen zijn deels geprojecteerd op de grens van het spoor met particuliere percelen. Op deze perceelgrenzen bevinden zich reeds groene erfscheidingen en achterkanten van schuurtjes met een hoogte van circa 1,5 tot 2 m gerekend vanaf de hoogte van de spoorrails. Ook bevindt zich op de perceelgrens van Spoorstraat 15 ter hoogte van het geprojecteerde scherm al een groene erfscheiding.

Het overlappende deel van beide schermlocaties grenst aan weerszijden aan openbaar gebied. De open zichtrelatie vanaf de straat naar de overzijde van het spoor wordt door de geprojecteerde geluidschermen geblokkeerd. Dit is op deze centraal in het dorp gelegen locatie zeer onwenselijk. De bestaande zichtlijn tussen de Molenbelt (nabij de spoorwegovergang) en de Spoorstraat verdwijnt dan. Stedenbouwkundig is dit niet wenselijk, omdat daarmee de visuele verbinding tussen het dorpscentrum en de buurt achter het spoor verdwijnt. Deze locatie is een plek waar de visuele relatie van de omgeving ter weerszijden van het spoor aanwezig is en dient te worden versterkt (zie hoofdstuk 2).

Ook voor de reiziger geldt dat op deze locatie de kortstondige ervaring van het centrum van het dorp door de schermen wordt beperkt.

Aan de westzijde van het spoor is het voorgestelde scherm 3m hoog. Dit is zo hoog dat het zicht vanaf de Spoorstraat op het dorpscentrumensemble (met o.a. de molen) wordt beperkt en de ervaring van de verbinding tussen beide delen van het dorp ter weerszijden van het spoor wordt aangetast.





3.4.2 Voorstel

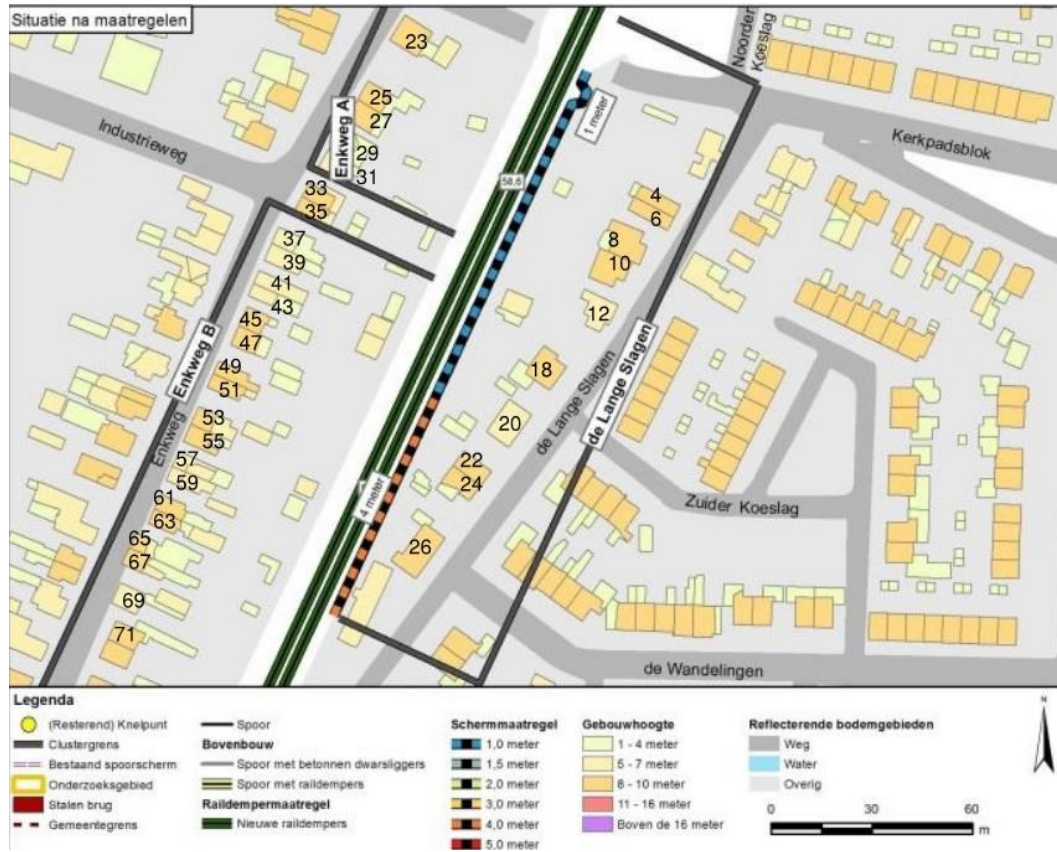
Voorgesteld wordt:

1. De hoogte van het scherm achter de Molenbelt beperken tot maximaal 2m. Dit ontnemt wel het zicht op bestaande erfscheidingen, schuttingen, schuurtjes (nu een wat rommelige aanblik), maar het zicht op de hoofdbebouwing van het dorpsensemble blijft beter behouden;
2. Inkorten van beide schermen achter Molenbelt en aan Spoorstraat daar waar deze grenzen aan openbaar gebied, teneinde de open zichtrelatie ter weerszijden van het spoor te waarborgen, door het scherm achter de Molenbelt aan de zuidzijde met ca. 20m in te korten en door het scherm aan de Spoorstraat met ca. 10m in te korten (zie illustratie op pagina 16);
3. Als gevolg van 1. en 2. voldoen aan de streefwaarde met behulp van aanvullende gevelmaatregelen.



Inkorten schermen Spoorstraat en Molenbelt in verband met te behouden zichtlijn

De Lange Slagen



3.5.1 Analyse

Aan de oostzijde van het spoor, aan de achterzijde van woningen langs de Lange Slagen is over een lengte van 182 m. een geluidsscherm voorgesteld om aan de streefwaarde te voldoen.

Het noordelijk deel van het scherm heeft een hoogte van 1 m en is op acceptabele wijze inpasbaar.

Meer naar het zuiden liggen de woningen dichterbij de spoorlijn. Dit brengt een hoogte van het scherm van 4 m bovenkant spoor met zich mee, over een lengte van 74 m.

Voor de aangrenzende woningen de Lange Slagen nrs 20 (deels), 22, 24 en 26 betekent dit bij een aangrenzende hoogteligging van het spoor van 0,75m à 1 m dat het scherm ten opzichte van de tuinen zo'n 4.75m tot 5 m hoog zal worden.

Het scherm is direct op de perceelgrens (achterzijde – tuinen op het westen georiënteerd) van deze particuliere woningen geprojecteerd. Dit heeft ernstige consequenties voor lichtinval in woning en tuin en (uit-)zicht (lucht/ruimte) vanuit woning en tuin.

Op basis van de beleidskaders in hoofdstuk 2 is een algemene beperking tot een maximale hoogte van 2m gesteld voor een verantwoorde ruimtelijke inpassing in het dorpsbeeld van Wijhe.

Voor het schermgedeelte van 4 m hoogte wordt geadviseerd om, gezien deze specifieke consequenties, om het scherm hier te reduceren tot een hoogte van 1 m. Hiermee is de hoogte van het scherm achter de Lange Slagen over de gehele lengte gelijk en acceptabel in het beeld van de omgeving.

3.5.2 Voorstel

1. Voorgesteld wordt de hoogte van het scherm te beperken tot maximaal 1m.
2. Als gevolg van 1. voldoen aan de streefwaarde met behulp van gevelmaatregelen.

3.6 Uitvoering schermen

Wijhe is een dorp met een groen en landelijk karakter. Het dorp is in 2006 uitgeroepen tot het groenste dorp. De te plaatsen schermen mogen geen afbreuk doen aan het dorps- en landschappelijke karakter van Wijhe. De spoorlijn is aangemerkt als groene hoofdstructuur. Om hier geen afbreuk aan te doen, wordt voorgesteld de geluidsschermen ook aan de spoorzijde van groene klimbeplanting te voorzien. Dit is voor zowel het beeld vanuit aan de overzijde gelegen woningen en tuinen, als voor het beeld van de treinreizigers van belang.

Vanwege de natuurlijke uitstraling kiezen wij op alle locaties voor een schanskorf-schermen aan weerszijden voorzien van afwisselend (groenblijvende) hедера en (bladverliezende) wilde wingerd. Deze laatste geeft mooie herfstkleuren. In de wintermaanden is de schanskorf weer gedeeltelijk zichtbaar.

4 Samenvatting bezwaren en wijzigingsvoorstellen

Samenvattend wordt geconcludeerd dat het voorstel van ProRail voor het plaatsen van geluidschermen op twee locaties in Wijhe op stedenbouwkundige bezwaren stuit. Dit is het schermdeel van 4m hoog langs de Lange Slagen en het scherm van 3m hoog achter de Molenbelt in combinatie met de overlap met het scherm langs Spoorstraat 15. Tevens is er vanuit relevante gemeentelijke beleidskaders bezwaar tegen het slechts eenzijdig aanbrengen van beplanting tegen alle geprojecteerde schermen.

De gemeente vraagt ProRail bij het nemen van de saneringsmaatregelen rekening te houden met deze bezwaren, door:

1. het scherm achter de Molenbelt 15 t/m 23 te beperken tot een maximale hoogte van 2m en het scherm aan de zuidkant ter hoogte van het openbaar gebied met 20m in te korten opdat de zichtlijn tussen Molenbelt op de Spoorstraatbuurt behouden blijft;
2. het scherm langs Spoorstraat 15 aan de noordkant, waar het scherm grenst aan openbaar gebied, met 10m in te korten opdat de zichtlijn tussen Molenbelt op de Spoorstraatbuurt behouden blijft;
3. de maximale hoogte van het schermdeel de Lange Slagen in zijn geheel te beperken tot 1 m;
4. het schermdeel Enkweg A achter Enkweg 3-5 t/m 9 qua hoogte conform voorstel ProRail;
5. het schermdeel Enkweg B achter de woningen Enkweg 79 t/m 91 qua hoogte conform voorstel ProRail;
6. het schermdeel achter de woningen Puinweg 1 en 5 qua hoogte conform voorstel ProRail;
7. waar nodig als gevolg van deze aanpassingen, voldoen aan de streefwaarde met de uitvoering van maatregelen aan de gevel;
8. schermuitvoering alle locaties: schanskorf aan beide zijden begroeid met hедера en wilde wingerd.

Afgaande op de resultaten van een enquête onder de direct betrokken inwoners, is te verwachten dat dit voorstel kan rekenen op steun bij een ruime meerderheid van hen, omdat dit enerzijds tegemoet komt aan de wens tot reductie van de geluidhinder en anderzijds ook aan de belangrijkste bezwaren tegen het plaatsen van (hoge) geluidschermen en het voorstel redelijk aansluit bij de bewonerswensen qua schermuitvoering.

5 Consultatie inwoners en inspraak

De gemeente heeft begin 2017 de inwoners die vanuit hun woning uitkijken op een locatie waar een scherm is gepland, uitgenodigd voor een informatieavond. In totaal zijn de bewoners van 108 adressen aangeschreven. Op deze goed bezochte avond heeft Movares | dBvision de voorgestelde maatregelen gepresenteerd en is door de gemeente toegelicht wat de gemeentelijke rol en positie hierbij is. De bewoners is gevraagd een enquêteformulier in te vullen. Er zijn van bewoners van 65 adressen enquêteformulieren retour ontvangen, een respons van 60%. De resultaten van de enquête zijn verwerkt in de 'Rapportage Saneringsmaatregelen geluidhinder spoor'.

Het concept van deze visie heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegen vanaf 6 juli 2017 tot en met 2 augustus 2017 waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld een inspraakreactie te geven. Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.