



gemeente Roermond

uw nummer

uw datum

ons nummer 29440-2017
onze datum 11 november 2017
verzonden **30 NOV. 2017**
inlichtingen bij K. Dekkers
sector/afdeling RU / Plannen en Projecten
doorkiesnr. 0475 - 359 383

AAN

de leden van de commissie
Ruimte

bijlage(n)
betreffende commissie-informatiebrief inzake Stedebouwkundige uitgangspunten Geluidsaneringslocaties langs het Spoor

Geachte leden,

In het kader van de wet Milieubeheer, Hoofdstuk 11 Geluid, zijn er maatregelen nodig om waar mogelijk de geluidsbelasting op gevels van woningen aan het spoor binnen de wettelijke kaders te brengen. ProRail stelt hiervoor saneringsplannen op met geluidsbeperkende maatregelen daar waar zich geluidsknelpunten langs het spoor bevinden. De Minister van infrastructuur en milieu neemt uiteindelijk het besluit over de daadwerkelijke uitvoering van de saneringsplannen. Dit gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG).

De ruimtelijke aanvaardbaarheid op de betreffende locaties wordt daarbij meegewogen. Hiervoor is het noodzakelijk stedebouwkundige uitgangspunten op te stellen.

Door middel van deze brief informeer ik u over de wijze waarop wij dit opgepakt hebben en hoe het verdere proces er uit ziet.

Aanleiding en proces

Movares heeft in opdracht van ProRail een inventarisatie gemaakt van de locaties waar in Roermond saneringsmaatregelen in de vorm van een geluidsscherm nodig zouden zijn. De afweging of en zo ja welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd worden, moet nog gemaakt worden door de Minister. Daarbij wordt aangegeven dat de afweging of een geluidsscherm op de desbetreffende situaties wenselijk is, mede bepaald wordt door de ruimtelijke aanvaardbaarheid. Het is aan de gemeente om aan te geven welke stedebouwkundige aspecten een rol zouden moeten spelen in deze afweging. Indien er niets wordt aangegeven, dan wordt geen rekening gehouden met stedebouwkundige aspecten. Een visie met stedebouwkundige uitgangspunten is dus noodzakelijk om de minister de juiste afweging te kunnen laten maken. Bijgevoegde stedebouwkundige uitgangspunten zijn door het college vastgesteld.

Stedebouwkundige uitgangspunten

In bijgevoegd document is voor elke locatie de bestaande situatie beschreven als ook de aanbeveling bij het toepassen van geluidschermen. Per locatie is beschreven hoe de woningen georiënteerd zijn, wat de karakteristiek is van de plek en welke geluidschermen hier zijn voorzien door ProRail. In de aanbevelingen wordt toegelicht en onderbouwd welke hoogte wel ruimtelijk inpasbaar geacht wordt. Daarnaast wordt er aangestuurd op een groene inpassing.

Communicatie

De minister van Infrastructuur en Milieu zal in 2018 een besluit nemen op de vraag of de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd en op de prioritering van de maatregelen. Het is dus nog onduidelijk of de schermen er komen, en zo ja, wanneer. Pas in 2020 worden de saneringsplannen vastgesteld. Het is nog niet duidelijk wanneer er schermen in Roermond geplaatst worden. Gelet op dit tijdspad is in overleg met ProRail ervoor gekozen om op dit moment in het proces omwonenden nog niet te raadplegen. Wel hebben we aan Pro Rail expliciet aandacht gevraagd voor de participatie van bewoners in het vervolgproces. Ook is er bij de indiening van het saneringsplan de mogelijkheid om zienswijze in te dienen door eenieder.

Wanneer er op een later tijdstip meer bekend is over de voortgang van het proces zal ik u opnieuw informeren.

Ik hoop u hiermede voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,



De wethouder voor ruimte, infrastructuur, milieu en natuur

Raja Fick - Moussaoui

Stedebouwkundige uitgangspunten Geluidsaneringslocaties langs het Spoor

Gemeente Roermond

Inleiding

In het kader van de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, zijn er maatregelen nodig om waar mogelijk de geluidsbelasting op gevels aan het spoor binnen de wettelijke kaders te brengen. ProRail stelt hiervoor saneringsplannen op met geluidsbeperkende maatregelen daar waar zich geluidsknelpunten langs het spoor bevinden. Dit gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Movares heeft in opdracht van ProRail een inventarisatie gemaakt van de locaties waar in Roermond saneringsmaatregelen in de vorm van een geluidsscherm nodig zouden zijn.

Daarbij wordt aangegeven dat de afweging of een geluidsscherm op de desbetreffende situaties wenselijk is, mede bepaald wordt door de ruimtelijke aanvaardbaarheid. Om deze reden is deze visie met stedebouwkundige uitgangspunten opgesteld.

Discussie en afweging

Bij geluidsoverlast kunnen er maatregelen toegepast worden bij de bron, de geluidsoverdracht of de ontvanger.

Uitgangspunt bij een verbetering van de geluidsoverlast van het spoor is dat er eerst wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn om maatregelen toe te passen bij de bron. Mocht dit niet mogelijk zijn of onvoldoende resultaat opleveren, dan is het mogelijk om gevelmaatregelen bij de ontvanger, toe te passen. Over het algemeen is het toepassen van schermen, maatregel ten aanzien van de geluidsoverdracht, een laatste optie.

De vraag welke maatregel waar mogelijk is, wordt bepaald door de aanwezige ruimtelijke kwaliteit, maar is ook afhankelijk van de technische uitvoerbaarheid als ook de wensen van de direct aanwonenden.

Algemene uitgangspunten voor geluidsschermen

Geluidsschermen worden beleefd vanuit de omgeving als ook vanuit de trein. Geluidsschermen kunnen bepalend zijn in hoe een omgeving beleefd wordt en wat de ruimtelijke kwaliteit hier is.

Schermen kunnen nodig zijn waar sprake is van een te hoge geluidsbelasting op de woonomgeving. In de huidige situatie zijn er geen klachten van bewoners over geluidsoverlast door het treinverkeer bij de gemeente Roermond bekend. Dit geldt voor alle genoemde locaties.

Bij de afweging of de schermen nodig zijn en hoe hoog deze moeten zijn wordt mede gekeken naar de oriëntatie van de woning.

Om te komen tot een rustig en consistent beeld zonder grote verspringingen kunnen er drie hoogtes van geluidsschermen worden toegepast;

- 1m Bij een scherm van 1 meter hoog blijft het ruimtelijke effect van het van het open spoor voldoende behouden. Dit geldt ook voor het zicht vanuit de trein op de stad. Schermen van deze hoogte kunnen worden toegepast bij voorkant situaties en bijzondere gebieden. De belevingswaarde van de omgeving wordt hiermee behouden.
- 2m Een scherm van 2 meter beperkt het zicht, zeker op korte afstand, meer. Een scherm van 2 meter kan worden toegepast in situaties waar de noodzaak voor open zicht minder groot is, maar er wel sprake is van een direct aangrenzende openbare ruimte.
- 3m Een scherm van 3 meter kan alleen worden toegepast direct grenzend aan de achterzijde van bestaande woningen. Een hoogte van 3 meter is overeenkomend met de toegestane hoogte van een bijgebouw.

Een scherm hoger dan 3 meter kan op geen enkele locatie op een ruimtelijke goede wijze worden ingepast.

Daarnaast moet gesteld worden dat het niet wenselijk is om schermen te laten verspringen in hoogte. Dit levert een onrustig beeld op, ook voor de treinreiziger. Er moet dus ten allen tijden gestreefd worden naar een zo lang mogelijke continuïteit in schermhoogte zonder te hoge schermen toe te passen.

Het toepassen van (deels) transparante schermen is alleen wenselijk als dit ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Transparante schermen zijn immers slechts deels echt transparant en hebben door weerkaatsing van licht en vervuiling al snel de uitstraling van een regulier scherm. Ook is een transparant scherm bijzonder vandalisme gevoelig.

Tenslotte kunnen bestaande bomen als ook de toepassing van nieuw groen in de vorm van begroeiing (hedera) en struiken er voor zorgen dat de nieuwe schermen verzacht worden in hun uiterlijk en beter opgaan in hun omgeving. Daarbij zorgt begroeiing ervoor dat de schermen minder gevoelig zijn voor graffiti en andere vormen van vandalisme.

Specifieke locaties

Brandeweijer



De woningen aan de Brandeweijer liggen tussen het spoor naar Eindhoven en het spoor naar Venlo in. Aan de voorzijde (het spoor naar Eindhoven) is het mogelijk om met raildempers voldoende geluidsreducering te behalen. Aan de achterzijde van de woningen zijn geluidsschermen voorzien. De schermen liggen hier niet direct aan de achterzijde van de woningen, er bevindt zich een openbare weg tussen de tuinen en het spoor. De beeldkwaliteit van de omgeving is beperkt. Het spoor zorgt nu wel voor open zicht en een te hoog scherm kan hier nadelige gevolgen hebben voor de beleving van de leefbaarheid.

Aanbeveling: Omdat de schermen hier aan de achterzijde van de woningen liggen, maar niet direct aan de private tuinen van de bewoners grenzen kunnen schermen met een hoogte van maximaal 2 meter worden toegepast.

Dit komt overeen met het maatregelvoorstel dat voor deze locatie is opgesteld (zie bijlage 1).

Parallelweg



De situatie aan de Parallelweg kenmerkt zich door woningen die aan de straat liggen, waarbij het spoor zich aan de andere zijde van de straat bevindt. Daarbij is er geen sprake van een bijzondere hoge ruimtelijke kwaliteit op deze locatie. Het spoor zorgt nu wel voor open zicht in deze woonomgeving en een te hoog scherm kan hier nadelige gevolgen hebben voor de beleving van ruimtelijkheid en leefbaarheid. De woningen hebben hier immers geen voortuin wat zorgt voor een smal profiel (zie bijlage 2) bij de toepassing van een scherm zoals voorgesteld in de rapportage (zie bijlage 1)

Aanbeveling: Gezien het feit dat hier sprake is van een bijzonder smal bestaand profiel, kunnen hier schermen van maximaal 1 meter hoog worden toegepast. Het verschil in geluidsreductie tussen een schermhoogte van 1 meter of 2 meter is minimaal. De impact op de beleving en leefbaarheid van de omgeving is echter wel groot.

Er is hier in de huidige situatie sprake van een hoge geluidsbelasting. Uit het akoestische onderzoek komt een scherm van 3 tot 4 meter naar voren (zie bijlage 1). Dat wil zeggen dat een scherm van 1 meter naar verwachting niet afdoende is om de geluidsbelasting hier onder 70dB te krijgen. Andere geluidsmaatregelen (aan de bron of aan gevel) zijn hier dus noodzakelijk om dat doel te bereiken.

Broekhin Zuid



De tuinen van de woningen aan de Broekhin Zuid grenzen met de achterzijde direct aan het spoor. De beleving van de open ruimte die het spoor met zich mee brengt is hier dan ook heel beperkt. Er grens geen openbare ruimte aan het spoor.

Aanbeveling: Omdat hier sprake is van een achterkantsituatie kunnen schermen tot een maximale hoogte van 3 meter worden toegepast. In het akoestisch onderzoek wordt een scherm van 4 tot 5 meter voorgesteld (zie bijlage 1)

Venloseweg



De meeste woningen aan de Venloseweg staan niet direct aan het spoor. Tussen de woningen en het spoor ligt de gemeentelijke werf. Op de werf staat een langgerekt gebouw in 1 laag. Ook is er sprake van een

viaduct waar het spoor onder door loopt. Doordat de weg hier al stijgt is het spoor weinig beleefbaar vanaf de Venloseweg. Het uitgangspunt is hier dan ook vooral om verdere verrommeling te voorkomen. Daarbij komt dat een eventueel geluidsscherm direct langs het spoor, onder het viaduct door te liggen. Parallel aan het spoor wordt ook een nieuw fietspad gerealiseerd. Een eventueel scherm zou daarbij tussen het fietspad en het spoor gesitueerd worden waarmee een sociaal onveilige situatie kan ontstaan.

Aanbeveling: Omdat de meeste woningen hier afgeschermd worden van het spoor door de aanwezige bebouwing en de aanwezigheid van het viaduct is te verwachten dat er geen geluidsscherm nodig is onder en ten zuiden van het viaduct. Voor het deel ten noorden van het viaduct geldt dat deze aansluiting zal vinden bij het geluidsscherm aan de Parallelweg en dus een hoogte van maximaal 1 meter kan hebben, zodat hier geen sociaal onveilige situaties ontstaat.

Dit komt (grotendeels) overeen met het maatregelvoorstel dat voor deze locatie is opgesteld (zie bijlage 1).

Spoorlaan Noord



De vooroorlogse woningen aan de Spoorlaan Noord liggen vrij dicht op het spoor. De Spoorlaan Noord heeft een beperkte breedte. Het profiel van de straat wordt bij de toepassing van een hoog scherm erg smal en onwenselijk. Daar komt bij dat de woningen nu vanaf de andere kant van het spoor beleefbaar zijn en zo bijdragen aan de leesbaarheid van de stad. Een (té) hoog scherm doet hier afbreuk aan (zie bijlage 2).

Aanbeveling: Door het smalle profiel en het feit dat de woningen met de voorzijde aan het spoor gelegen zijn kunnen hier geluidsschermen toegepast worden met een maximale hoogte van 1 meter. De visuele belemmeringen zijn hier dusdanig dat een hoger scherm vanuit ruimtelijk oogpunt niet wenselijk is.

Er is hier in de huidige situatie sprake van een hoge geluidsbelasting. Uit het akoestische onderzoek komt een scherm van 5 meter naar voren (zie bijlage 1). Dat wil zeggen dat een scherm van 1 meter naar verwachting niet afdoende is om de geluidsbelasting hier onder 70dB te krijgen. Andere geluidsmaatregelen (aan de bron of aan gevel) zijn hier dus noodzakelijk om dat doel te bereiken.



Kapellerlaan

De Kapellerlaan is aangemerkt als gebied van bijzondere waarde in de nota beeldkwaliteit (zie bijlage 3).



Daarbij is er sprake van een spoorwegovergang. Juist door de nabijheid van de overgang is er ruim zicht op de aanwezige bebouwing, ook vanaf de overzijde van het spoor. Het is niet wenselijk om het zicht op de bijzondere bebouwing aan de Kapellerlaan af te schermen. De afstand tot de woonbebouwing aan de Kapellerlaan is zeer beperkt (zie bijlage2).

Aanbeveling: Gezien de bijzondere beeldkwaliteit op deze locatie en de hoge zichtbaarheid door de aanwezigheid van een spoorwegovergang is het alleen mogelijk om schermen tot een maximum hoogte van 1 meter toe te passen.

Er is hier in de huidige situatie sprake van een hoge geluidsbelasting. Uit het akoestische onderzoek komt een scherm van 4 meter naar voren (zie bijlage 1). Dat wil zeggen dat een scherm van 1 meter naar verwachting niet afdoende is om de geluidsbelasting hier onder 70dB te krijgen. Andere geluidsmaatregelen (aan de bron of aan gevel) zijn hier dus noodzakelijk om dat doel te bereiken.

Spoorlaan Zuid



Dit deel van de Spoorlaan Zuid is aangemerkt als gebied met bijzonder hoge beeldkwaliteit in de nota beeldkwaliteit (zie bijlage 3).

De woningen zijn met de voorzijde gericht op het spoor. Door de nabijheid van de spoorwegovergang is er ruim zicht op de aanwezige bebouwing, ook vanaf de overzijde van het spoor. Het is niet wenselijk om het

zicht op de bijzondere bebouwing aan de Spoorlaan Zuid af te schermen. Alhoewel het profiel hier iets breder is, is het nog altijd niet ruim (zie bijlage 2).

Aanbeveling: Gezien de bijzondere beeldkwaliteit op deze locatie en de hoge zichtbaarheid door de aanwezigheid van een spoorwegovergang is het alleen mogelijk om schermen tot een maximum hoogte van 1 meter toe te passen.

Er is hier in de huidige situatie sprake van een hoge geluidsbelasting. Uit het akoestische onderzoek komt een scherm van 4 meter naar voren (zie bijlage 1). Dat wil zeggen dat een scherm van 1 meter naar verwachting niet afdoende is om de geluidsbelasting hier onder 70dB te krijgen. Andere geluidsmaatregelen (aan de bron of aan gevel) zijn hier dus noodzakelijk om dat doel te bereiken.

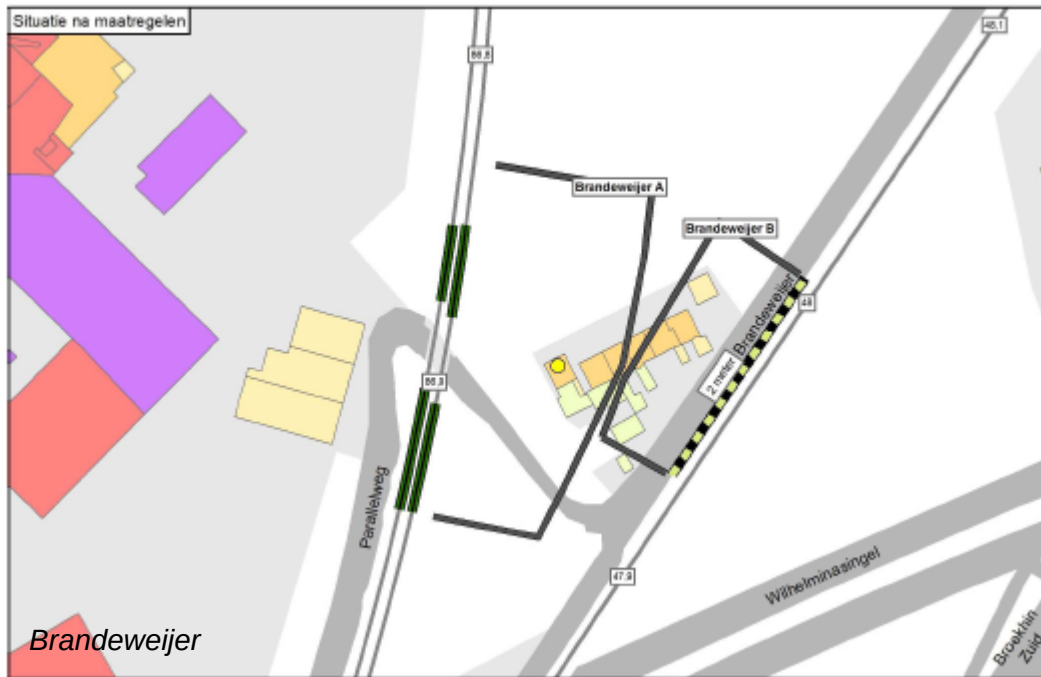
Conclusies en vervolg

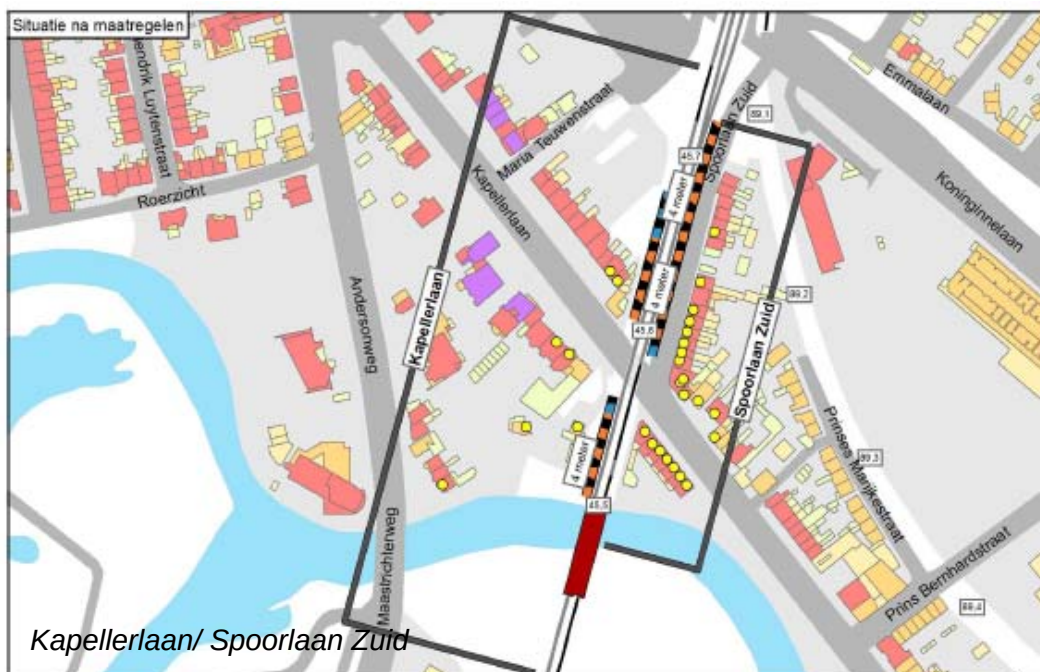
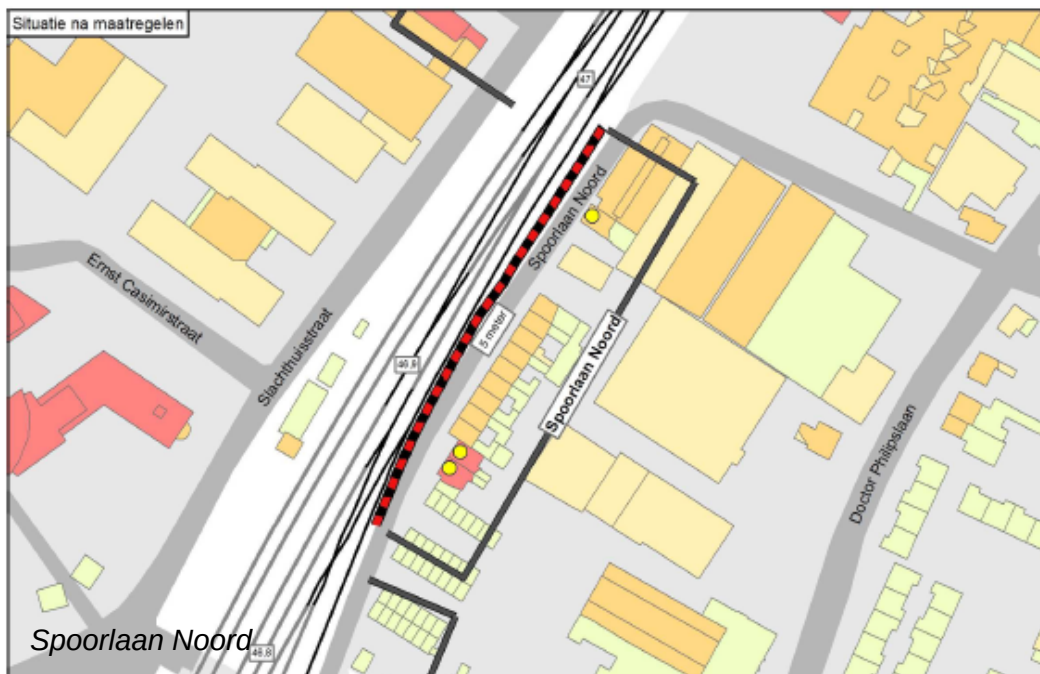
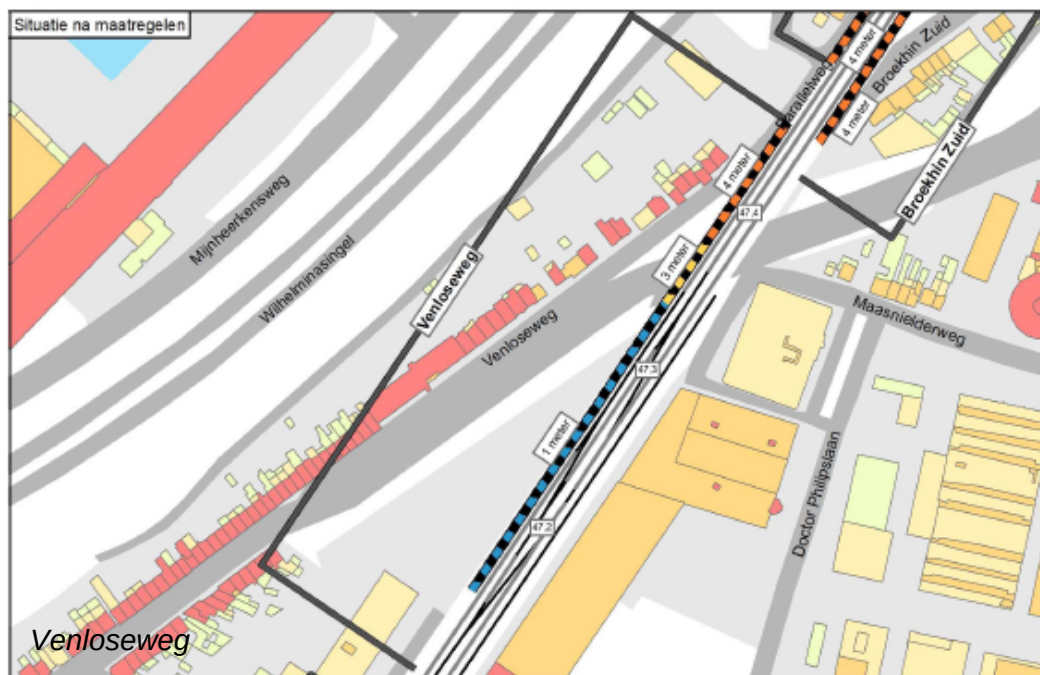
De Wet milieubeheer stelt dat er sprake moet zijn van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dit wil zeggen dat de stedenbouwkundige bezwaren afgewogen worden tegen het milieuhygiënisch belang dat gebaat is bij de plaatsing van het geluidscherm. Het finale oordeel over de honorering van het overwegend bezwaar ligt bij de minister van Infrastructuur en Milieu, die het saneringsplan uiteindelijk vaststelt.

Voorliggende visie geeft de vanuit de gemeente wenselijke stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plaatsen van geluidschermen weer.

Bijlage 1

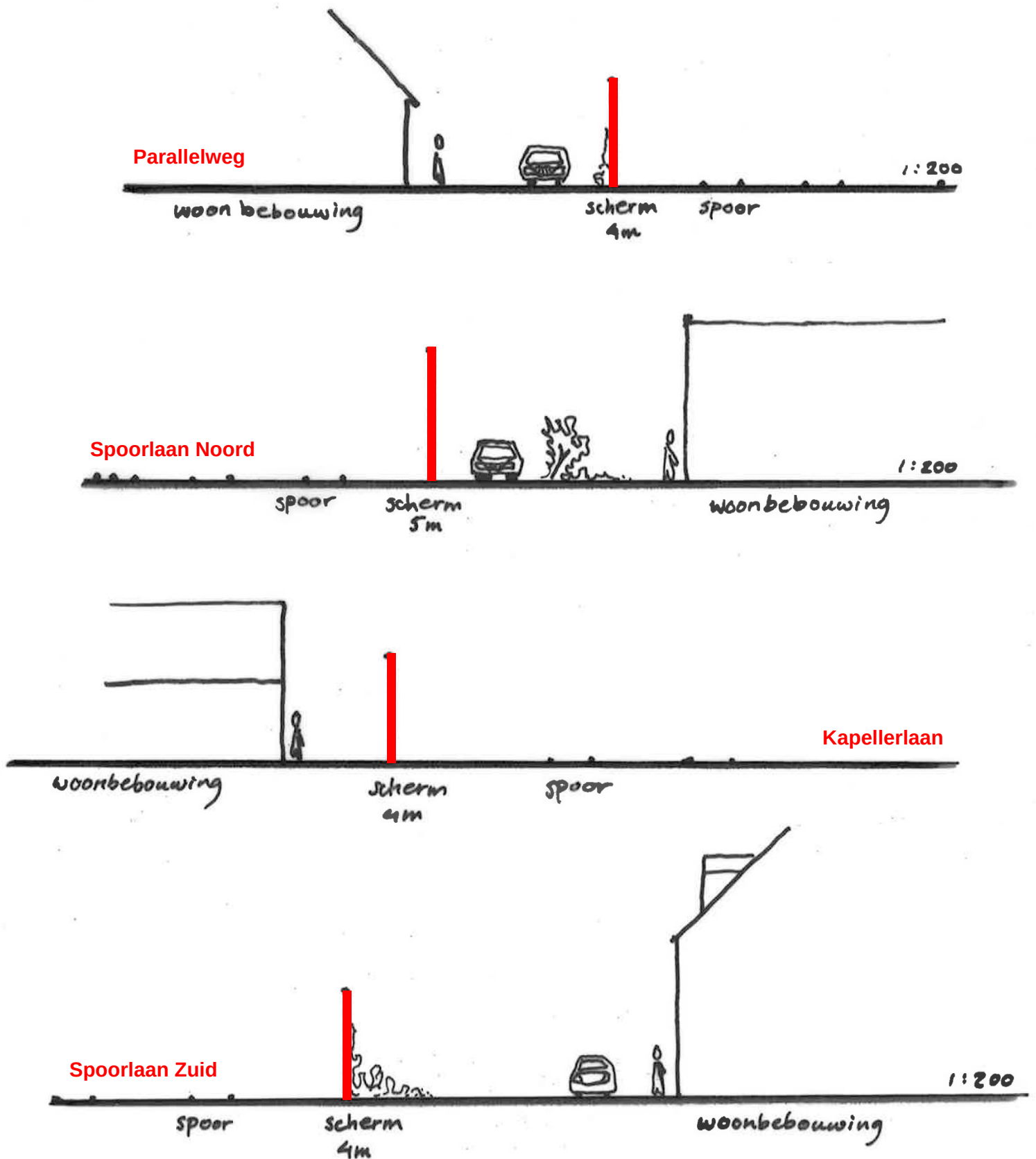
Door Movares is voor elke locatie een voorstel voor maatregelen gedaan in de rapportage “Akoestisch onderzoek Geluidsanering Gemeente Roermond, Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPg)”. Onderstaande afbeeldingen komen uit deze rapportage.





Bijlage 2

Door Movares is voor elke locatie een voorstel voor maatregelen gedaan. In een aantal van de locaties levert dit een onwenselijk smal profiel op. In onderstaande doorsnedes is getracht weer te geven wat de consequenties zijn van de te treffen maatregelen. In de doorsnedes is dus niet de stedenbouwkundig gewenste situatie weergegeven, maar de situatie zoals deze door Movares zijn voorgesteld.



Bijlage 3

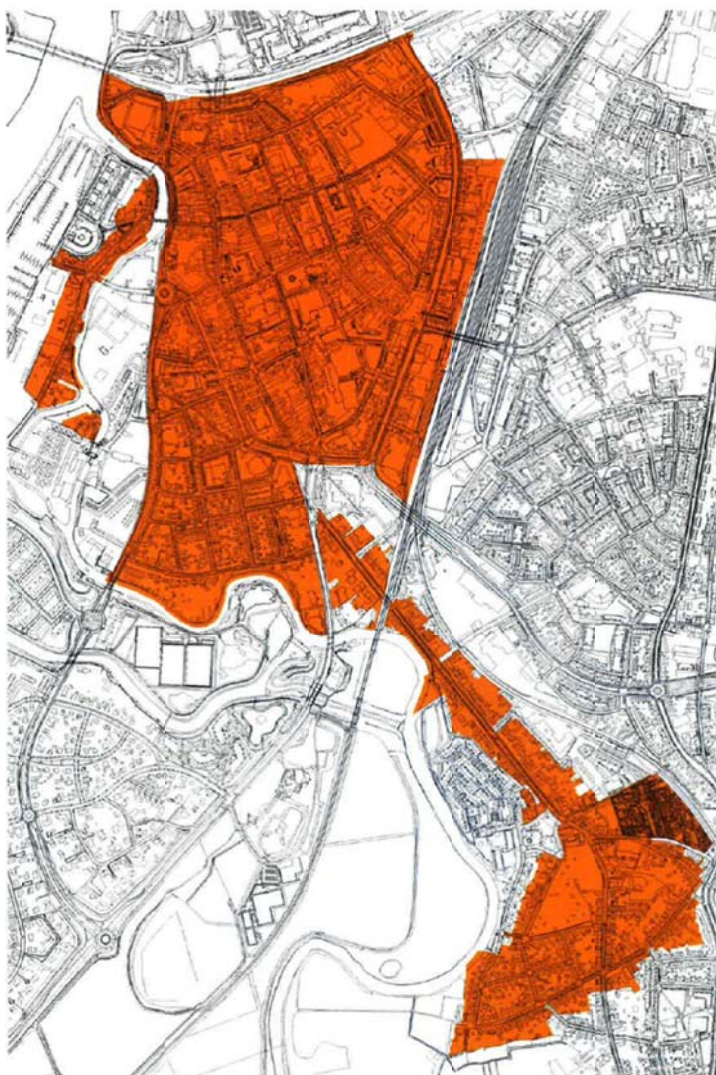
Uit de Nota Beeldkwaliteit (2015):

Bij het opstellen van de Nota BK is ervoor gekozen om de criteria in algemene termen te formuleren zodat er voldoende flexibiliteit is om bouwplannen te realiseren. Architectonische kwaliteit is immers niet op voorhand in concrete criteria te "vangen". Echter, voor bouwplannen binnen het bijzondere welstandsgebied: het rijksbeschermd stadsgezicht van de binnenstad van Roermond,(....) ,Kapel in 't Zand- Kapellerlaan (....). Deze gebieden hebben een lange ontstaansgeschiedenis en vormen een ruimtelijke eenheid die in de stedelijke structuur meestal duidelijk herkenbaar is. (....) De welstandsadvisering is gericht op het handhaven, herstellen en versterken van de karakteristiek en de samenhang van het gebied.

Uitgangspunten voor welstandstoets

- In de structuur, de opbouw en de breedte van de bebouwing dient het oorspronkelijke ruimtelijke karakter, met als uitgangspunt kleinschaligheid, diversiteit en de historische ontwikkeling, afleesbaar te zijn.
- Op plekken waar in het verleden karakteristieke panden gerealiseerd zijn met de kenmerken van een andere architectuurperiode dan genoemde "historische kernen", dienen de kenmerken van deze architectuurperiode bij verbouw en/of renovatie uitgangspunt te zijn, zodat hierdoor de essentie van de bestaande architectuur gehandhaafd blijft.

Bijlage 1: kaartmateriaal bijzondere welstandsgebieden



12.1 beschermd stadsgezicht Roermond, en de stadsdelen Buitenop, Voorstad Sint Jacob, Deemsel en Roerzicht, Kapellerlaan– Kapel in 't Zand