



**Onderwerp: Stedenbouwkundige visie geluidsschermen op akoestische rapportage
Grontmij 3 september 2013**

Datum: 25 september 2013

Spoorschermen – ruimtelijke onderbouwing

Het maken van geluidsschermen valt vanuit stedenbouwkundig oogpunt nauwelijks te verantwoorden. Een infrastructurele lijn zoals een spoorlijn is zowel voor de stad als voor het landschap zowel een verbinding als een barrière. Het is ruimtelijk altijd zoeken naar een balans. De fysiek in het oog springende spoorschermen (wanden om de spoorlijn heen) bevestigen de breuk. De barrière werking dreigt hierdoor de overhand te nemen.

Gezien de wettelijk vereiste geluidsanering wordt vanuit het oogpunt van ruimtelijke vormgeving bij voorkeur gegrepen naar maatregelen voor de gevel en raildempers. Echter naast deze vereiste komt de eis om een doeltreffende inzet van middelen te doen: gevelmaatregelen blijken vaak duurder dan schermen. Daarnaast leiden nieuwe regels er toe dat gevelmaatregelen nauwelijks meer in aanmerking komen voor subsidie.

Het bovenstaande leidt er toe dat de volgende 'stappenplan' gehanteerd kan worden voor het toepassen van de diverse vormen van geluidssanering.

- Als er meerdere woningen zijn en gevelmaatregelen/raildempers niet financieel doeltreffend blijken te zijn, dan gelden de volgende regels:
 - o Als er voldoende ruimte is, wordt er zeker in de nabijheid van het buitengebied, een grondwal (begroeid of als grasberm) toegepast.
 - o Als er een bestaand scherm is (bijvoorbeeld station Mierlo-Hout, park Distelveld) wordt hierop aangesloten met hoogte en materiaal.
 - o Overige situaties wordt de spoorscherm begroeid vanaf de stadzijde en is bekleed met een houtvezelcementplaat. Deze bekleding is om de groei van het groen te bevorderen en aan de spoorzijde om een efficiënte bestrijding van het geluid te bewerkstelligen. Bovendien voorkomt dit materiaal deels graffiti. De spoorschermen worden zo laag mogelijk aangelegd, ook om vanuit de trein zicht te blijven hebben op de stad. Regel is 1m50 bovenkant spoor. Dit blijkt niet altijd afdoende. De bestaande geplande scherm is bij Brandevoort 2m50 en rond de Deurneseweg 2 m en 2m50.
 - o Openingen in een spoorscherm tot ca. 50 m hebben stedenbouwkundig betekenis. Er is een voor iedereen verklaarbare reden voor afwezigheid van het scherm: hier is een weg, een groenstructuur, een bijzonder zicht. Als deze betekenis er niet is, dan zouden er geen relatief smalle openingen in plaats mogen vinden, ook al is er milieutechnisch geen noodzaak voor een scherm.
 - o Bij de plekken met betekenis (Burg. van Houtlaan, Weth. van Wellaan) geen schermen of transparante schermen plaatsen.
 - o Kleine reststukken tot ca. 50 m (bijv. bij Medevoort) moeten voorkomen worden, omdat dit ruimtelijk gezien geen onderling verband heeft,

alleen maar begrijpbaar is in technische termen: hier staat toevallig een woning achter. Ook voor treinreizigers geeft de plotselinge verschijning van korte schermen een onrustig en onbegrijpelijk beeld.

Naar aanleiding van de conceptrapportage worden in de lijn met bovenstaande ruimtelijke onderbouwing de volgende stedenbouwkundige adviezen gemaakt.

4. Medevoort B: Medevoort 15

Geen solitaire scherm, bij voorkeur gevelaanpassingen en raildempers, of anders aansluiting op het scherm vanwege de aanleg van de nieuwe wijk Brandevoort. Een individueel kort scherm is toelaatbaar als deze transparant is. Overigens is hier zeer beperkte ruimte voor een gewoon scherm is. Hierom wordt hier als oplossing een transparante scherm gekozen, ook al zou 'geen scherm' de voorkeur hebben.

8. Mierloseweg

Noord Parallelweg 26 ervaart nog steeds een hogere geluidbelasting dan 70 dB. Belangrijk hier zijn de te behouden bomen. Daarom een fundering op poeren toepassen. Voor de situatie is een maatwerkoplossing nodig die rekening houdt met de duurzame instandhouding van de bomen. Verder uitvoering zoals de overige geluidsschermen hier (1m50 hoog).

10. Distelveld

Scherf maximaal 1,5 m tot aan het bestaande scherm. Maatwerkoplossing voor de overlap/ verbinding tussen bestaan en nieuw scherm nodig.

13. Molenstraat

Hier zijn wettelijk geen schermen noodzakelijk. Alleen raildempers realiseren.

14. Rooseindsestraat: zuidzijde spoor

Scherf zou doorgetrokken moeten worden richting bestaand scherm Rooseindsestraat. Het is hier helaas nodig om een hoge geluidsscherf toe te passen (2m50). Wat niet in te passen is, is dat er een opening komt tussen de schermen, waarmee een bepaalde betekenis gegeven wordt die er niet is. Vanwege de kosten wordt deze opening niet opgevuld. Er bevindt zich hier geen openbare ruimte.

19. Deurneseweg B

Bij voorkeur geen scherm (gevelmaatregelen) of anders laten aansluiten op bestaand scherm Rooseindsestraat. Er ontstaat ook hier een opening tussen geluidsschermen, zonder enige betekenis. Dit druist in tegen de stedenbouwkundige principes.

Vanwege de kosten wordt hier echter geen gehoor aan gegeven.

Op de taluds aan de Deurnese weg komt daar waar het kan een beplanting waarmee het scherm grotendeels uit het zicht ligt ten opzichte van passerende voetgangers en fietsers.