



Gemeente  
**Halderberge**

# **Stedenbouwkundige visie Halderberge: geluidsschermen langs het spoor**

**met betrekking tot het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)**

## **INHOUD**

I INLEIDING	3
II VISIE OP GELUIDSSCHERMEN	4
III SCHERMTYPEN EN BEGROEIIING	9
IV BURGERPARTICIPATIE EN VERVOLG	10

## BIJLAGE 1: DOOR PRORAIL VOORGESTELDE GELUIDSSCHERMEN

## **I. INLEIDING**

Rijdende treinen produceren geluid. Om geluidhinder wegens treinen te beperken is de rijksoverheid het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) gestart. In het kader van het MJPG voor het spoor heeft ProRail akoestisch onderzoek laten uitvoeren. In dat onderzoek zijn voor een aantal locaties binnen de gemeente Halderberge geluidsschermen als maatregel tegen geluidhinder voorgesteld om aan de wettelijke geluidsnormen te kunnen voldoen.

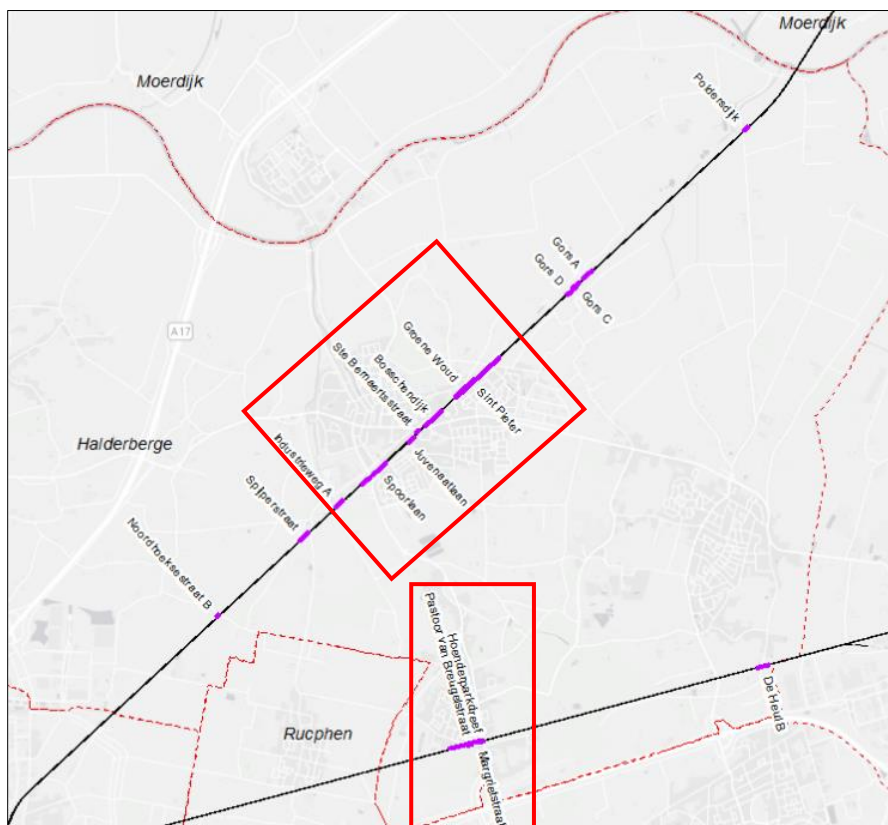
### **Stedenbouwkundige visie**

De rijksoverheid stelt de gemeente in de gelegenheid om een stedenbouwkundige visie op de voorgestelde maatregelen in te dienen. Dit vloeit voort uit de Wet milieubeheer waarin bepaald is dat de minister een geluidbeperkende maatregel niet in aanmerking neemt, indien het treffen daarvan stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, of landschappelijke aard.

Geluidsschermen langs het spoor kunnen invloed hebben op het uitzicht en de beleving van omwonenden, treinreizigers en gebruikers van de openbare ruimte. In deze stedenbouwkundige visie wordt beschreven in welke mate geluidsschermen aanvaardbaar worden geacht binnen de gemeente Halderberge.

## II. VISIE OP GELUIDSSCHERMEN

De spoorwegen binnen Halderbergs grondgebied doorsnijden zowel het buitengebied als het stedelijk gebied. Het stedelijk gebied is hieronder rood omkaderd en ligt deels in Bosschenhoofd en deels in Oudenbosch. Voor de begrenzing van het stedelijk gebied is aangesloten bij de bebouwde kom grens op basis van de gemeentelijke bouwverordening. Het overige betreft buitengebied. Binnen beide gebiedstypen liggen clusters waar ProRail geluidsschermen voorstelt.



In de afbeelding hiernaast is de ligging van deze clusters weergegeven. Kaarten met de door ProRail voorgestelde geluidsschermen per cluster zijn opgenomen in bijlage 1.

Bij het opstellen van deze stedenbouwkundige visie is rekening gehouden met het woon- en leefklimaat als gevolg van het aspect geluid. In principe heeft het de voorkeur eerst de mogelijke bronmaatregelen toe te passen, zoals raildempers of stiller materieel, en gevels te isoleren, voordat het plaatsen van geluidsschermen wordt overwogen.

Als schermen uit akoestisch oogpunt noodzakelijk blijken te zijn, dient het effect van “minischermen” (maximaal 1 meter hoog) te worden getoetst. Wanneer deze een vergelijkbaar resultaat opleveren als hogere schermen, hebben deze schermen de voorkeur. Hiermee blijven zichtrelaties immers zoveel mogelijk behouden.

Hierna worden achtereenvolgens de clusters binnen het buitengebied, binnen het stedelijk gebied van Bosschenhoofd en de clusters binnen het stedelijk gebied van Oudenbosch beschreven en beoordeeld. Afgesloten wordt met een overzicht van alle clusters.

## Buitengebied

De clusters die in het buitengebied liggen en waarbinnen geluidsschermen worden voorgesteld zijn de volgende:

- Heul B
- Gors A
- Gors C
- Gors D
- Noordhoeksestraat B
- Poldersdijk
- Spijperstraat

Voor het buitengebied stelt de gemeente Halderberge dat daar vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt in principe geen geluidsschermen gerealiseerd dienen te worden. Het spoor loopt hier door agrarisch landschap. Het uitzicht vanuit het stedelijk gebied richting het buitengebied en vice versa wordt zodanig belangrijk gevonden dat in het buitengebied geen schermen gewenst zijn. Door het plaatsen van een geluidsscherm ontstaat een visueel ondoordringbare barrière. Ook een laag scherm doet afbreuk aan de lange zichtlijnen. Met name in het buitengebied zijn schermen goed te zien in het landschap. Dit zorgt ervoor dat het spoor veel manifester in het landschap komt te liggen dan wanneer er geen scherm aanwezig is. Het spoor dient zich slechts als gast door het landschap te manifesteren.

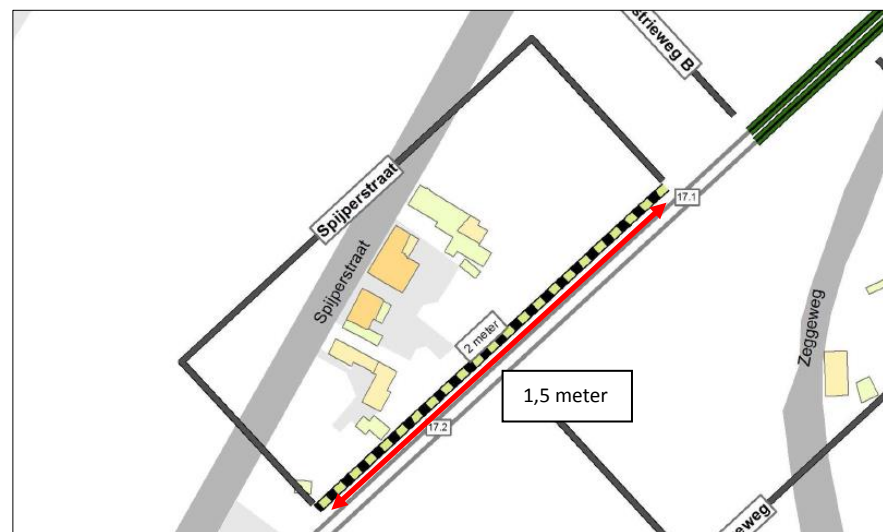
Bovendien zijn in het buitengebied enkele natuurgebieden en historisch-geografisch waardevolle lijnstructuren aanwezig. Nieuwe elementen in de vorm van geluidsschermen passen hier niet bij.

Dit standpunt is in lijn met de reacties van omwonenden op de voorgestelde geluidsschermen. Uit de doorlopen burgerparticipatie is

gebleken dat de hoofdlijn is dat men geen geluidsschermen in het buitengebied wil. Door het toepassen van bronmaatregelen kan de geluidhinder wegens het treinverkeer zoveel mogelijk beperkt worden. Het verder beperken van deze hinder door schermen weegt niet op tegen de landschappelijke waarden van het buitengebied.

## Cluster Spijperstraat

Uitzondering betreft het cluster Spijperstraat. Dit cluster ligt nabij de bedrijfsfuncties aan de Industrieweg, dichtbij het stedelijk gebied. Er zijn hier diverse gebouwen en opgaande beplanting aanwezig, waardoor reeds sprake is van een ruimtelijke verdichting. Bovendien betreft het voor alle vier de woningen aan de Spijperstraat een achterkantsituatie. Binnen dit cluster worden schermen tot een hoogte van 1,5 meter aanvaardbaar geacht. Om de geluidhinder verder in te perken worden raildempers als nuttige bronmaatregel voorgesteld.



Voorgestelde schermen bij de Spijperstraat en de gemeentelijke visie daarop

## Stedelijk gebied - Bosschenhoofd

In de kern Bosschenhoofd zijn de volgende clusters aanwezig:

- Hoenderparkdreef
- Margrietstraat
- Pastoor van Breugelstraat

### *Cluster Hoenderparkdreef*

Binnen dit cluster wordt een 1 meter hoog en 56 meter lang scherm ten westen van de Pastoor van Breugelstraat aan de zuidzijde van het spoor voorgesteld. Gelet op de ligging van dit scherm ten opzichte van omliggende woningen en overige bebouwing en gezien de beperkte hoogte bestaan er geen stedenbouwkundige bezwaren tegen dit geluidsscherm.

### *Cluster Pastoor van Breugelstraat*

Binnen het cluster Pastoor van Breugelstraat wordt een 2 meter hoog en 51 meter lang scherm ten zuiden van de Margrietstraat en het spoor voorgesteld. Dit scherm sluit qua situering en hoogte voldoende aan bij het scherm ten noorden van het spoor langs de Margrietstraat. Hiertegen bestaan geen stedenbouwkundige bezwaren.

### *Cluster Margrietstraat*

Nabij de Margrietstraat zijn geluidsschermen voorgesteld met variërende hoogtes. Ter plaatse zijn woningen op diverse manieren op de schermen gericht.

Waar de Margrietstraat parallel aan het spoor loopt, grenst de straat direct aan het spoorgebied. De ruimte in de straat zal nauwer aanvoelen naarmate een scherm dichterbij de weg staat en hoe hoger het scherm is. Ter plaatse wordt een schermhoogte van maximaal 2 meter aanvaardbaar geacht. Wanneer een scherm hoger wordt komen de woningen teveel ingeklemd te liggen en ontstaat bovendien voor passanten wegens de beperkte ruimte een benauwde situatie. Dit is niet gewenst en weegt niet

op tegen de akoestische meerwaarde van een hoger geluidsscherm voor het woon- en leefklimaat binnen dit cluster. Door een hoogte van 2 meter aan te houden ontstaat een eenduidig en rustig beeld.

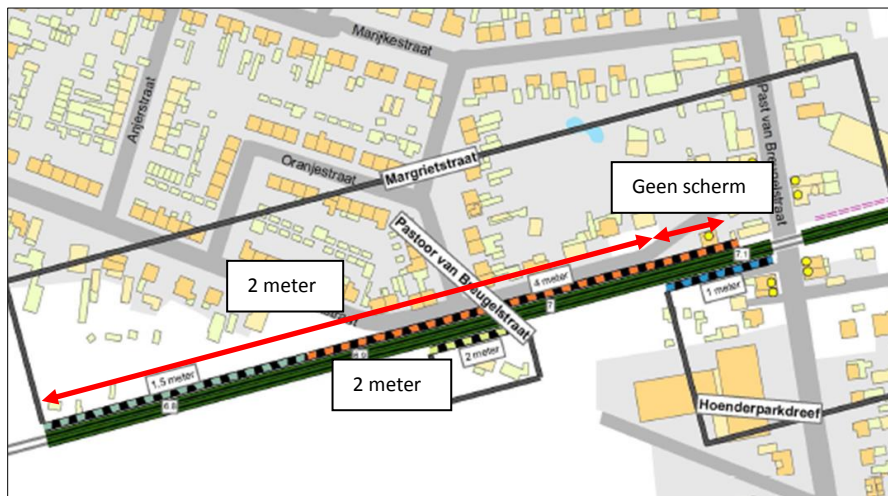


*Margrietstraat parallel aan het spoor*

Aan de oostelijke kant is bovendien de woning Margrietstraat 1 ingeklemd tussen de Margrietstraat en het spoor. Zowel ten noorden als ten zuiden van dit deel van het spoor is de aanwezigheid van geluidsschermen in het geheel ongewenst. Een scherm heeft daar een te ingrijpend effect op de stedenbouwkundige situatie. De woning grenst immers met diverse ramen aan het spoortracé. Wanneer ter plaatse een geluidsscherm wordt opgericht, neemt dit het daglicht in de woning voor een zeer wezenlijk deel weg. Dit weegt niet op tegen een vermindering van de geluidhinder, ook omdat de bewoners aangaven deze geaccepteerd te hebben bij de aankoop van de woning.



Margrietstraat 1 direct gelegen aan het spoor



Voorgestelde schermen bij de Margrietstraat en de gemeentelijke visie daarop



## Stedelijk gebied - Oudenbosch

Tot het stedelijk gebied van Oudenbosch behoren de volgende clusters:

- Bosschendijk
- Groene Woud
- Industrieweg A
- Juvenaatlan
- Sint Bernaertstraat
- Sint Pieter
- Spoorlaan

In beginsel worden geluidsschermen binnen het stedelijk gebied van Oudenbosch als aanvaardbaar beoordeeld, waarbij een hoogte van maximaal 2 meter wordt toegestaan. Deze hoogte is in deze situatie ruimtelijk acceptabel. Er zal nog voldoende relatie blijven bestaan tussen gebieden waar het spoor doorheen loopt. Hogere geluidsschermen leiden tot separate woongebieden, wat vanuit stedenbouwkundig oogpunt en sociale leefbaarheid ongewenst is. De (soms beperkte) winst die hierdoor te behalen zou zijn op akoestisch gebied weegt hier volgens ons niet tegenop. Dit is ook niet gebleken uit de reacties van omwonenden.

Aanvullend op dit algemene standpunt worden de volgende situaties benoemd waar een uitzondering geldt.

### *Cluster Bosschendijk*

Binnen het cluster Bosschendijk is sprake van een achterkantsituatie. Hier zijn woningen aanwezig, waarvan de achterzijde van de achtertuin grenst aan het spoorgebied. Omdat aan de overzijde van het spoor geen woonfuncties aanwezig zijn, bestaat er vanuit stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaar om ter plaatse geluidsschermen op te richten. De voorgestelde geluidsschermen van 3 meter hoog binnen dit cluster zijn aanvaardbaar. Wanneer in het (ontwerp) saneringsplan schermen van hoger dan 3 meter worden voorgesteld bestaan hiertegen eveneens geen stedenbouwkundige bezwaren.



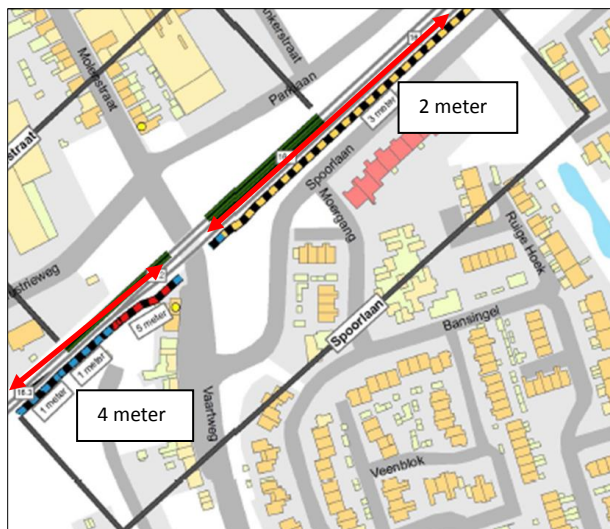
*Voorgestelde schermen bij de Bosschendijk*

### *Cluster Spoorlaan*

Het spoor doorsnijdt de kern van Oudenbosch ter plaatse van de Spoorlaan. Door geluidsschermen te plaatsen kan de verstoring van de kern versterkt worden. Aan deze entree van Oudenbosch dient het spoor zich als gast te manifesteren. Het afschermen van het spoor met te hoge geluidsschermen tast de kwaliteit van het gebied te veel aan. Daarom zijn hier in lijn met het algemene stedenbouwkundige standpunt geen schermen hoger dan 2 meter gewenst.

Ten westen van de Vaartweg bestaat echter een sterke relatie met de aanwezige bedrijfsfuncties. Ter plaatse is een scherm tot 4 meter hoog acceptabel. Dit scherm vormt geen (zicht)belemmering voor de zuidelijke entree van Oudenbosch, in de richting van onder meer de basiliek. Bovendien doet dit scherm geen onevenredige afbreuk aan de zichtlijnen vanuit andere woningen dan de woningen aan de Vaartweg, waarvoor het scherm vanuit akoestisch oogpunt bedoeld is. Door de eigenaren van deze woningen aan de Vaartweg zijn tijdens de burgerparticipatie geen bezwaren tegen de hoogte van het scherm geuit.





Voorgestelde schermen bij de Spoorlaan en de Vaartweg

### Clusters Sint Pieter en Groene Woud

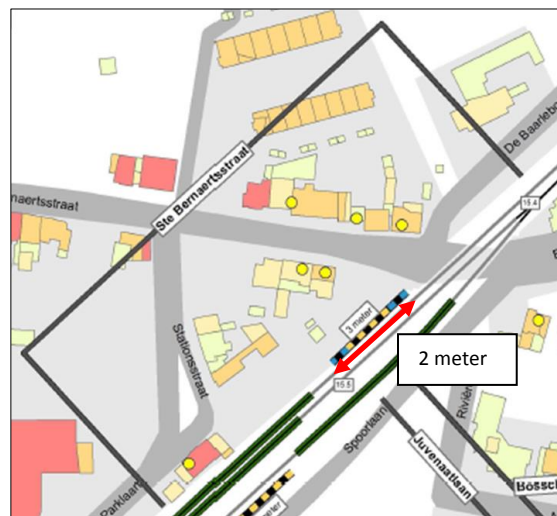
Tussen deze twee clusters ligt het spoor. De woongebieden binnen beide clusters hebben in de bestaande situatie geen wezenlijke (zicht)relatie met elkaar. Dit is ook geen wens. De opzet van beide woongebieden is solitair van aard en hangt derhalve niet met elkaar samen. Eventuele geluidsschermen tussen beide gebieden vormen een beperktere barrièrewerking. De door ProRail voorgestelde hoogtes van de geluidsschermen binnen deze clusters zijn uit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar, waarbij nogmaals benadrukt wordt dat allereerst bronmaatregelen zoals raildempers overwogen dienen te worden.



Clusters Sint Pieter en Groene Woud

### Cluster Sint Bernaertstraat

Binnen dit cluster worden over een lengte van 38 meter drie delen geluidsscherm van respectievelijk 1 meter, 3 meter en weer 1 meter voorgesteld. Dit is stedenbouwkundig onverantwoord. Eén scherm van maximaal 2 meter hoog wordt wel als acceptabel beschouwd. De afwisseling in hoogtes op korte afstand geeft een zeer rommelig beeld.



Cluster Sint Bernaertstraat

### Resumé stedenbouwkundige visie

Hieronder wordt de visie samengevat weergegeven. Daarbij zijn afwijkingen ten opzichte van het voorstel van ProRail dikgedrukt weergegeven.

<i>Buitengebied</i>	
<b>Heul B</b>	<b>Geen scherm</b>
<b>Gors A</b>	<b>Geen scherm</b>
<b>Gors C</b>	<b>Geen scherm</b>
<b>Gors D</b>	<b>Geen scherm</b>
<b>Noordhoeksestraat B</b>	<b>Geen scherm</b>
<b>Poldersdijk</b>	<b>Geen scherm</b>
<b>Spijperstraat</b>	<b>Maximaal 1,5 meter</b>
<i>Stedelijk gebied - Bosschenhoofd</i>	
Hoenderparkdreef	Maximaal 2 meter
<b>Margrietstraat</b>	<b>Maximaal 2 meter / Geen scherm</b>
Pastoor van Breugelstraat	Maximaal 2 meter
<i>Stedelijk gebied - Oudenbosch</i>	
Boschdijk	Maximaal 3 meter
Groene Woud	Maximaal 1,5 / 3 meter
Industrieweg A	Maximaal 2 meter
<b>Juvenaatlan</b>	<b>Maximaal 2 meter</b>
Sint Pieter	Maximaal 1,5 / 3 / 4 meter
<b>Spoorlaan</b>	<b>Maximaal 2 / 4 meter</b>
<b>Sint Bernaertstraat</b>	<b>Maximaal 2 meter</b>

### III. SCHERMTYPEN EN BEGROEIING

Om te voorkomen dat de geluidsscherm afbreuk doen aan het karakter van het aangrenzende gebied, wenst de gemeente zoveel mogelijk uniformiteit in het type scherm. Zowel omwonenden en passanten als treinreizigers hebben zo één continu beeld in dezelfde materialisering. Dit draagt bij aan een rustig en herkenbaar beeld. De gemeente sluit schermen van plaatmateriaal met perforaties hierbij uit. Bespreekbaar zijn schanskorven, cassetteschermen en transparante schermen. Wanneer de prioritering door de minister en de definitieve voorstellen bekend zijn, dient ProRail met de gemeente te overleggen over de gewenste materialen.

Ten aanzien van de begroeiing van schermen wordt eveneens voor uniformiteit gekozen. De voorkeur gaat daarbij uit naar beplanting met klimplanten. De gemeente eist dat bestaand groen zoveel mogelijk gehandhaafd blijft en dat wanneer een deel niet gehandhaafd kan blijven, ProRail in overleg met de gemeente een herplantplicht oplegt aan de aannemer.

#### **IV. BURGERPARTICIPATIE EN VERVOLG**

De gemeente heeft omwonenden intensief betrokken bij de door ProRail voorgestelde maatregelen rondom het spoor. Daaruit is gebleken dat er verschillende wensen zijn over de vormgeving van de schermen. Er zijn enerzijds ideeën over de schermhoogte (of in het geheel geen scherm) en anderzijds over de materiaalkeuze. In deze stedenbouwkundige visie is zoveel mogelijk rekening gehouden met de wensen van omwonenden, zonder daarbij de eigen beleidsuitgangspunten uit het oog te verliezen.

Het concept van deze stedenbouwkundige visie is voor een periode van twee weken ter inzage gelegd. Een ieder heeft hierop een reactie naar voren kunnen brengen. De ingediende reacties zijn vervolgens beoordeeld en waar nodig is de visie aangepast. Ten slotte is de visie vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, waarna deze aan ProRail is gezonden.

De minister zal mede naar aanleiding van deze stedenbouwkundige visie een definitief voorstel met maatregelen doen. Deze maatregelen worden vastgelegd in een ontwerp saneringsplan. Hiertegen kunnen zienswijzen naar voren worden gebracht. Vervolgens zal de minister een definitief saneringsplan vaststellen. Tegen dit saneringsplan kan men in beroep gaan.

Voorgaande leidt vanaf 2018 tot de volgende stappen:

1. Prioritering door de minister
2. Maatregelen vaststellen in ontwerp saneringsplan
3. Zienswijzen op ontwerp saneringsplan door belanghebbenden
4. Vaststelling definitief saneringsplan
5. Mogelijkheid instellen van beroep op het saneringsplan

De verwachte start van de uitvoering van de eerste saneringsplannen is momenteel vanaf 2022. Nadat het saneringsplan onherroepelijk is, de aanbestedingsdocumenten gereed zijn en de aanbesteding gegund is, kan gestart worden met de voorbereidende werkzaamheden en de realisatie.

## **BIJLAGE 1: DOOR PRORAIL VOORGESTELDE GELUIDSSCHERMEN**