

In de visie van de gemeente Arnhem staan concrete uitgangspunten voor de plaatsing van geluidschermen. De gemeente wil graag van de bewoners in de directe omgeving van de locaties waar het om gaat, horen wat hun mening is over de maatregelen die door ProRail worden voorgesteld en de gemeentelijke visie hierop.

Na de introductie door Peter wordt een filmpje van ProRail getoond waarin wordt aangegeven hoe ProRail in het kader van het MeerJarenProgramma Geluid (MJPG) met haar geluidopgave omgaat. Voor meer informatie over het MJPG is de volgende link beschikbaar: www.prorail.nl/MJPG. Vragen aan ProRail kunnen gesteld worden via de website www.prorail.nl/contact.

2. Toelichting op de Visie door Jan Buijs

In de Visie Spoorgeluidmaatregelen Arnhem wordt als algemeen principe gesteld dat geluidmaatregelen met de minste ruimtelijke impact de voorkeur hebben. Daarom moet geluidshinder allereerst met zogenaamde bronmaatregelen worden aangepakt. Dat zijn maatregelen aan het spoor zelf, zoals zgn. raildempers en/of betonnen biezen. Ook innovatieve maatregelen vallen daaronder. In een aantal gevallen is dit niet voldoende en zal er met schermen en eventueel gevelaanpassingen gewerkt moeten worden.

Bij het bepalen van de gewenste maximum hoogte moet soms een afweging tussen ruimtelijke belangen en gezondheidsbelangen worden gemaakt.

Vooraf het plaatsen van geluidschermen kan grote gevolgen hebben voor het zicht. Vandaar dat de gemeente in haar visie een aantal voorwaarden heeft opgenomen die het zicht op deze specifieke locaties zo veel mogelijk in tact houden. Belangrijkste punten hierbij zijn:

- Een maximum hoogte van geluidschermen in de stad van 3 meter;
- Op zichthoogte gebruik van hoogwaardige doorzichtige schermen.

Vervolgens zijn de algemene principes in de visie uitgewerkt naar een indeling van de Arnhemse spoortracés in vier inpassingstypen:

a. Plekken met een gewenste zichtrelatie:

- Trajecten waar contact trein en stad vv. belangrijk is voor stad, bewoners en reiziger
- Trajecten waar schermen onevenredige aantasting van kwaliteit straatruimte veroorzaakt
- Bij bruggen, viaducten

b. Plekken met een gewenste overkantrelatie:

- Trajecten waar de ruimtelijke samenhang wordt doorsneden
- Trajecten waar zichtcontact vanuit openbaar gebied naar de andere zijde belangrijk is
- Trajecten met weinig openbaar belang, mogelijk wel particulier belang.

c. Plekken met een gewenste groeninpassing:

- Trajecten waar de omgeving groen is
- Trajecten waar graffiti, vervuiling, of onderhoud verstorend kan zijn
- Trajecten waar camouflage of verzachting van de ruimtelijke impact nodig is

d. Plekken waar alleen schermen volstaan:

- Trajecten waarin een standaard scherm geen ruimtelijk bezwaar is

Vervolgens zijn deze algemene inpassingstypen voor de 12 saneringslocaties in Arnhem vertaald naar concrete uitgangspunten. Aan de hand van animaties van de verschillende schermen (hoogte, transparant, dicht) krijgen de bewoners een idee van wat er in hun directe omgeving geplaatst zou kunnen gaan worden.

Bij de afwegingen in de visie speelt ook een kostenaspect. Zo zullen transparante schermen duurder zijn dan de standaard schermen waar ProRail voor zal kiezen. ProRail zal aan de gemeente vragen om deze extra kosten als gevolg van de gemeentelijke visie te betalen. De hoogte van deze eventuele extra kosten is op dit moment nog niet duidelijk. Als de politiek de visie goedkeurt zal op termijn ook budget gereserveerd moeten worden voor deze extra kosten.

3. Vragen en opmerkingen uit de zaal tijdens de bijeenkomst op 6 november

- a. **Vraag:** Vanaf welke hoogte wordt gemeten?
Antwoord: De schermhoogte wordt gemeten vanaf de bovenkant van de spoorrails. De schermen komen boven op het talud te staan. De gemeente Arnhem wil geen schermen hoger dan 3 meter. Waar zichtlijnen belangrijk zijn wordt bovendien voorgesteld om het bovenste deel uit te voeren als hoogwaardige transparante schermen. Bijvoorbeeld de onderste meter dicht scherm en daarboven twee meter transparant.
- b. **Vraag:** waarom niet volledig transparant bij bijvoorbeeld het gedeelte Sonsbeeksingel B?
Antwoord: Dichte varianten zorgen voor de stevigheid (beton en staal). Bovendien zou een helemaal transparant ook leiden tot aanzienlijk grotere meerkosten.
- c. **Opmerking:** Een aanwezige vindt dat bewoners ook zich ervan bewust moeten zijn dat ze aan een spoorlijn gaan wonen en dat daar dus geluid bij hoort. Enkele aanwezigen zijn er niet van overtuigd dat schermen noodzakelijk zijn.
Antwoord: Het gaat niet over het huidige geluidniveau langs het spoor, maar over een toekomstige situatie waarbij ProRail veel meer geluid mag produceren nu het geval is. Er kunnen in de toekomst bijvoorbeeld veel meer treinen over het spoor rijden. Als geluid meer dan 70 dB is moet ProRail maatregelen treffen, zodat zij aan de wettelijke kaders voldoet. ProRail zal dit op een zo efficiënt mogelijke manier doen. Schermen zijn het meest efficiënt. Vandaar nu de visie zodat ProRail rekening kan houden met de wensen/voorkeuren die er zijn bij bewoners en stad. ProRail wil rekening houden met de visie en wensen van de stad maar geen meerkosten.
- d. **Opmerking:** Zijn er alternatieven voor de schermen onderzocht?
Antwoord: Bron- en gevelmaatregelen zullen bij deze hoeveelheid spoorgeluid op zichzelf onvoldoende zijn. De inzet van schermen zijn vanuit het gezondheidsbelang niet te vermijden.
- e. **Opmerking:** Een aanwezige merkt op dat zij liever geen schermen bij stations heeft.
Antwoord: Wat de gemeente betreft is de volgorde daarom ook eerst raildempers en/of betonnen bielzen. Maar als het geluid dan nog te hard is, kunnen (transparante) schermen oplossing bieden.
- f. **Vraag:** De bewoner van Sonsbeeksingel 53 heeft nog geen gevelaanpassingen gehad en vraagt of hier alsnog aanspraak op kan worden gemaakt.
Antwoord: Peter zal dit nakijken en contact opnemen met de bewoner.
- g. **Opmerking:** T.p.v. het gedeelte Sonsbeeksingel A (het gedeelte tussen de Apeldoornseweg en het Emmy Lamakerplantsoen) komen overal schermen. S.v.p. rekening houden met het

makkelijk schoonmaken van schermen etc. (Bv. graffiti). Eventueel zou het onderste deel van het scherm met groen kunnen worden beplant.

- h. **Opmerking:** Bij het station Velperpoort liggen volgens een bewoner geen raildempers.
Antwoord: Jan zal dit checken en nagaan of dit nog invloed heeft op de visie.
- i. **Suggestie** van bewoonster: Daar waar het zicht vanuit de woningen op het spoor belemmerd wordt is het wellicht een idee om (ook) het onderste gedeelte transparant maken.
- j. **Vraag:** Hoe zit het met de trillingen a.g.v. bijvoorbeeld het goederenvervoer.
Antwoord: Het trillingsaspect valt buiten de kaders van de visie op geluid. Trillingshinder zal wel in de gesprekken met ProRail onder de aandacht worden gebracht.
- k. **Opmerking:** Prima om bij station Velperpoort in te zetten op volledige geluidswering, maar dan wel geluidschermen zo veel mogelijk transparant uitvoeren (en over de gehele lengte).
- l. **Opmerking:** Voorkom dat er open stukken tussen de geluidschermen zijn. Door deze open gedeelten komt het geluid van een trein als een plotselinge harde klap bij woningen.
- m. **Vraag** bewoner. Wanneer worden de maatregelen door ProRail verwacht?
Antwoord: dat is nog erg onduidelijk. Verwacht wordt op z'n vroegst in 2020.
- n. **Vraag** bewoner: Hoe zit het met de veiligheid op het spoor? Hoeveel treinen met gevaarlijke stoffen komen er over het spoor tussen centraal station en Velperpoort?
Antwoord: Het veiligheidsaspect van vervoer over spoor is ook een belangrijk thema. Het zal in de gesprekken met ProRail onder de aandacht worden gebracht.
- o. **Opmerking:** Naar verluidt gaan er bomen weg op het talud bij Station Velperpoort.
Reactie: Er worden in het kader van de versteviging van het spoortalud inderdaad twee bomen nabij het station gekapt. Deze worden gecompenseerd in de stationsomgeving Velperpoort.
- p. **Verdere aandachtspunten/opmerkingen van bewoners:**
 - i. - Focus op goed materiaal voor de schermen.
 - ii. - ProRail moet de extra kosten voor bv. transparante schermen wèl betalen. Het spoor loopt immers midden door de stad en vormt één geheel met stad. Het spoor moet ook zichtbaar zijn voor stad. ProRail is de veroorzaker.
- q. **Alle aanwezigen stemmen in met:**
 - i. - Schermen 3 meter maximaal
 - ii. - De gemeentelijke visie is akkoord
 - iii. - Belangrijk aandachtspunt bij transparante schermen: kwaliteit en schoonhouden

De meeste aanwezigen staan op het standpunt: 'Liever geen schermen, maar als het moet, dan zo laag mogelijk' Bewoners gaan niet akkoord met alleen een dichte vorm van schermen langs het spoor! Ook wordt het idee geopperd om e.e.a. in Den Haag te bespreken i.v.m. het algemeen belang.

3. Vragen en opmerkingen uit de zaal tijdens de bijeenkomst op 7 november

- r. **Opmerking** bij situatie dia 27. Bij Klarendal achter huizenrij ter hoogte van Goed Proeven. Daar is het beter om de geluidschermen door laten lopen.
- s. **Opmerking bewoner:** Ter hoogte van Molenbeke is er aan de zijde van Molenbeke wel een geluidsscherm (huizen), maar aan de ander zijde (school) niet. In dit verband is de weerkaatsing van geplaatste scherm naar de overzijde ook een punt (heen en weer kaatsten van geluid)? Verder ligt het spoor bij Molenbeke behoorlijk hoog. Heeft dit nog consequenties voor de hoogte van schermen?

Antwoord: Bij het bepalen van de hoogte van schermen wordt ook rekening gehouden met weerkaatsing. De schermen worden boven op het talud geplaatst.

t. **Vraag:** Moeten de geluidschermen aan beide zijden niet even hoog zijn?

Antwoord: Dat hoeft niet altijd. Dat is bijvoorbeeld afhankelijk van de afstand van de geluidgevoelige bebouwing tot het spoor aan beide zijden.

u. **Bewoners geven aan** dat de discussie over trillingen nog niet is afgerond door de provincie Gelderland. Hieraan kunnen dan normen gehangen worden. Peter Swart gaat dit na bij de provincie Gelderland.

4. Verder procedure en vragen aan de zaal

Cobus legt uit hoe de procedure verder loopt. Op 28 november a.s. wordt de visie behandeld in het college van BenW. Na vaststelling wordt de visie aangeboden aan ProRail. Voor wat betreft de uitvoering van maatregelen, verwacht Peter dat ProRail op z'n vroegst in 2020 gaat beginnen.

Een aanwezige vraagt of bewoners dan ook kunnen meepraten met ProRail en gemeente?

Antwoord: ProRail zal bij het treffen van maatregelen een formele inspraakprocedure moeten doorlopen waarin bewoners zienswijzen kunnen indienen.

Tot slot worden aan de zaal de volgende twee vragen voorgelegd:

1. Vindt u dat de gemeente lagere schermen moet eisen van ProRail, ook als u weet dat dit leidt tot meer geluidbelasting in de omgeving van de woningen?

Antwoord aanwezigen in de zaal op 6 november: Ja. En tegelijk ook andere maatregelen eisen als minder frequentie op het spoor, transparante schermen.

Antwoord aanwezigen in de zaal op 7 november:

Liever lagere schermen dan hele hoge, maar het geluidniveau moet wel acceptabel zijn. Indien hoge schermen nodig zijn: zo veel mogelijk transparant uitvoeren.

Opmerking bewoner: Of lagere schermen eisen en tegelijk de frequentie aanpassen van de treinen.

Aandachtspunt: bij veel meer treinen ook kijken naar gelijkvloerse oversteken. Dit kan nl ook langere wachttijden veroorzaken. Optie de gelijkvloerse wegen eruit halen en onder spoor door.

2. Vindt u dat de gemeente belastinggeld moet besteden aan transparante schermen, terwijl standaard/normale schermen 'gratis' zijn? (d.w.z. door ProRail betaald worden)

Antwoord aanwezigen in de zaal op 6 november:

Ja, lage schermen en transparante schermen zijn van belang voor hele stad. De gemeente moet ook met ProRail onderhandelen, zodat zij aan deze extra kosten meebetalen. Zij zijn immers de veroorzaker.

In de bijeenkomst van 7 november kwam geen duidelijk antwoord op deze vraag.

5. Afsluiting

Na deze vraagstelling van de gemeente aan de zaal, worden de aanwezigen bedankt voor hun inbreng en de bijeenkomsten afgesloten.