

Stedenbouwkundige visie geluidsschermb MJPG



Haarlem Jan Pieterszoon Coenlaan

ir. Mark van Rijnberk
juli 2019

Inhoud

Inleiding	3
Huidige situatie	4
Voorstel Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG)	6
Stedenbouwkundige visie	8
Conclusies en aanbeveling	17
BIJLAGE: voorbeeld bewonersenquête	18

Stedenbouwkundige visie geluidsscherm MJPG
Jan Pieterszoon Coenlaan in Haarlem

ir. Mark van Rijnberk
stedenbouw en openbare ruimte

in opdracht van:
Gemeente Haarlem

18 juli 2019

Inleiding

In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPg) van het ministerie van I&M worden door ProRail voor hoofdspoorwegen geluidsaneringsplannen opgesteld. Voor de aanpak van bestaande geluidknelpunten vanwege spoorverkeer en het terugdringen van het spoorgeluid tot de streefwaarde van 65 dB heeft ProRail geen resultaatverplichting maar een inspanningsverplichting.

Uiterlijk 2020 moet ProRail plannen indienen bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het ministerie beslist vervolgens welke plannen worden uitgevoerd, in welke volgorde en wanneer.

Voorafgaand aan het opstellen van een saneringsplan wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Gemeenten met hoofdspoorwegen binnen hun grenzen zijn door ProRail aangeschreven met het verzoek hun reactie op het voor de gemeente van toepassing zijnde akoestisch onderzoek en de voorgestelde saneringsmaatregelen te geven. Daarbij is aangegeven dat wanneer een gemeente het

niet eens is met de voorgestelde maatregelen, dit onderbouwd dient te worden via het indienen van een door de raad of het college vastgestelde 'stedenbouwkundige visie'.

Eind 2016 hebben de gemeente Haarlem en Bloemendaal een bewonersenquête gehouden. Hierin is het voorstel voor de saneringsmaatregelen voorgelegd aan de bewoners van de Iepenlaan in Bloemendaal en de Jan Pieterszoon Coenlaan in Haarlem. In de Jan Pieterszoon Coenlaan is de enquête gehouden onder 16 woningen. Hiervan hebben er 13 de enquête ingevuld en gerecentreerd. Alle respondenten hebben ingevuld dat zij niet akkoord waren met het door ProRail voorgestelde scherm. Het enquêteformulier en de begeleidende brief is als bijlage bij dit rapport gevoegd.



Kaart huidige situatie

0 5 10 20 50 m.



Huidige situatie

De Jan Pieterszoon Coenlaan is gelegen in Haarlemse woonbuurt 'De Krim'. De Krim is om meerdere redenen een bijzondere buurt.

Ten eerste ligt de buurt aan de overzijde van de Westelijke Randweg, in een overgangsgebied tussen de aaneengesloten stedelijke band van Heemstede- Haarlem-Velsbroek en de serie dorpen aan de binnenduinrand (Aerdenhout, Overveen, Bloemendaal, Santpoort-Zuid en -Noord en Driehuis). Het overgangsgebied heeft nog deels een open en landelijk karakter met bollenvelden, weilanden en sportcomplexen. Ten tweede heeft de buurt ten opzichte van andere buurten- en wijken in Haarlem een zeer ruim en groen karakter en sluit daarom meer aan bij de woonmilieus van de dorpen aan de binnenduinrand.

Gevoelsmatig vormt daarom de Westelijke Randweg met de stedelijk randbebouwing de grens van de stad en hoort De Krim bij het meer landelijke binnenduinrandmilieu. Dit wordt ook door veel bewoners van de woongebieden aan de westzijde zo ervaren. Ze zijn meer gericht op de aangrenzende dorpen van de binnenduinrand dan de stad.



ligging 'De Krim' aan de rand van Haarlem

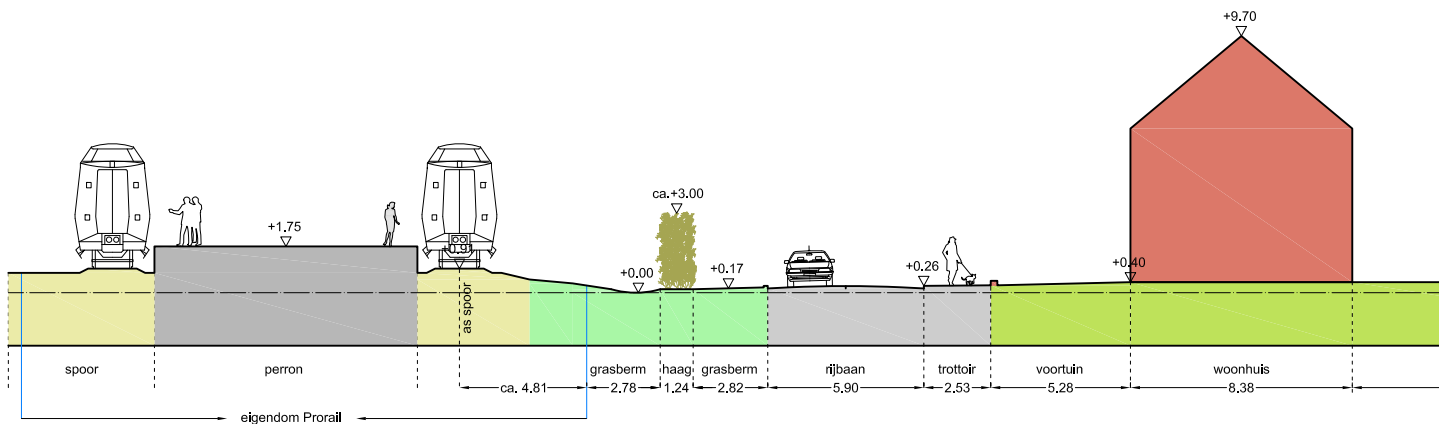
De Jan Pieterszoon Coenlaan is de enige straat in De Krim die parallel langs het spoor loopt. De woningen zijn met de voorkanten naar de straat en het naastgelegen spoor gericht. De voorkant is de meer gesloten en formele kant van de woning met een ondiepe voortuin en de voordeur. De leefruimtes, grote te openen geveldelen zoals openslaande deuren en de verblijfstuin bevinden zich aan de achterzijde van de woningen en zijn dus van het spoorgeluid afgeschermd door de bebouwing.



Jan Pieterszoon Coenlaan

oriëntatie woningen (bron Funda)

Huidige situatie



Doorsnede huidige situatie: maaiveldpeilen en hoogtematen afgeleid uit Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN)

De straat heeft een eenvoudig profiel met een rijbaan met langsparkeren en een trottoir aan de huizenzijde. Aan de spoorzijde heeft de straat een groene grasberm met een opvallende haag. Deze haag is circa 2,85 meter hoog en vormt een continue groene wand langs de straat. Achter de haag is nog een smalle strook gras die van de spoorbaan is gescheiden door een laag transparant hekwerk.

Ter plaatse van de Jan Pieterszoon Coenlaan bevindt zich het open perrondeel van station Bloemendaal, een klein forensenstation waar vier treinen per uur vertrekken en circa 1.400 passagiers per dag gebruik van maken. Het historische stationsgebouw is in gebruik als conferentie en vergaderlocatie.



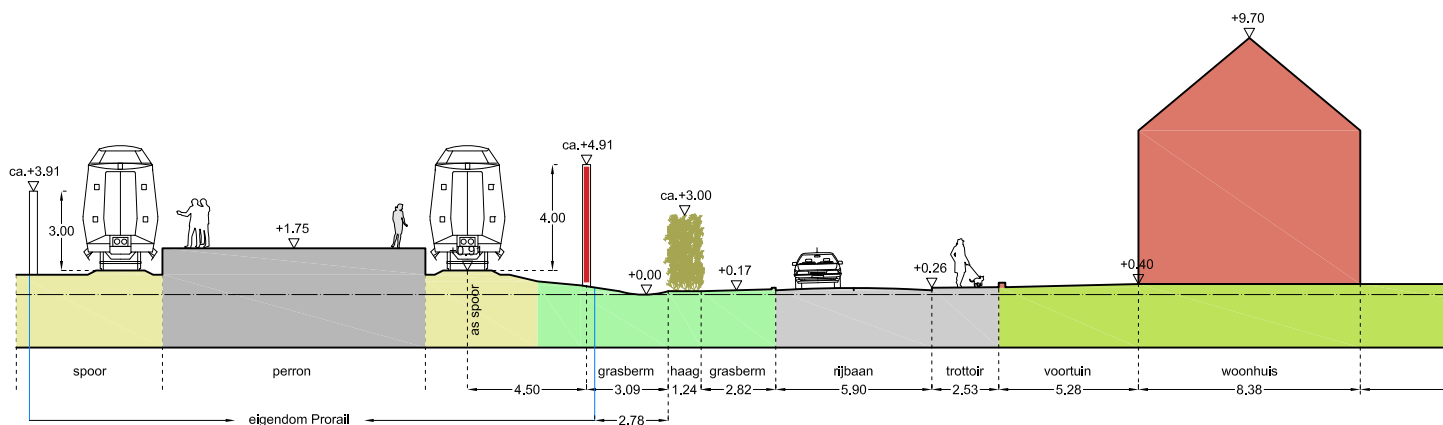
Voorstel Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPg)

Als saneringsmaatregel wordt rond het spoor bij de Jan Pieterszoon Coenlaan aan weerszijden een scherm voorgesteld. Aan de westzijde, de Bloemendaalse kant, is dit een 3 meter hoog scherm. Dit scherm bevindt zich aan de achterzijde van diepe achtertuinen van de woningen aan de Iepenlaan in Bloemendaal. Aan de oostzijde, de Haarlemse kant, is dit een 4 meter hoog scherm. Dit scherm is gesitueerd langs een openbare straat: de Jan Pieterszoon Coenlaan.

De hoogte van het scherm wordt gemeten ten opzichte van de bovenkant spoorstaaf. Deze ligt op circa +0,90 N.A.P., ongeveer 0,70 meter hoger dan het straatpeil. De bovenkant van het scherm komt dus op +4,90 N.A.P., bijna 5 meter hoger dan de straat.



Saneringsmaatregelen cluster Jan Pieterszoon Coenlaan



Doorsnede toekomstige situatie: maaiveldpeilen en hoogtematen afgeleid uit Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN)

Als saneringsmaatregel wordt rond het spoor bij de Jan Pieterszoon Coenlaan aan weerszijden een scherm voorgesteld. Aan de westzijde, de Bloemendaalse kant, is dit een 3 meter hoog scherm. Dit scherm bevindt zich aan de achterzijde van diepe achtertuinen van de woningen aan de Iepenlaan in Bloemendaal. Aan de oostzijde, de Haarlemse kant, is dit een 4 meter hoog scherm. Dit scherm is gesitueerd langs een openbare straat: de Jan Pieterszoon Coenlaan.

De hoogte van het scherm wordt gemeten ten opzichte van de bovenkant spoorstaaf. Deze ligt op circa +0,90 N.A.P., ongeveer 0,70 meter hoger dan het straatpeil. De bovenkant van het scherm komt dus op +4,90 N.A.P., bijna 5 meter hoger dan de straat. Bij handhaving van de haag steekt het scherm ca. 1,90 meter uit boven de haag.

Het scherm wordt standaard op 4,50 meter uit het hart van het dichtstbijzijnde spoor geplaatst. De erfgrens ligt op circa 4,80 meter uit het hart van dit spoor dus het scherm kan op de grond van ProRail worden geplaatst.

Gebruikelijk is dat een aluminium scherm zonder begroeiing wordt toegepast.

Onduidelijk is of voor de bouw van het scherm de bestaande haag gehandhaafd kan blijven of dat deze verwijderd moet worden. Er is een groot risico dat de haag vanwege uitvoeringsaspecten geheel of gedeeltelijk wordt aangetast. Deze vraag heeft grote invloed op de ruimtelijke impact die het plaatsen van een scherm heeft op het straatbeeld. In de beelden van deze studie is daarom van beide scenario's uitgegaan.

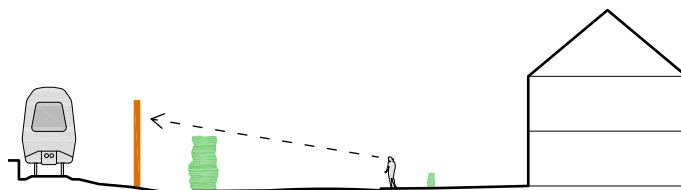
Stedenbouwkundige visie

In de stedenbouwkundige visie worden de ruimtelijk beleving van de locatie beschreven en in relatie tot de te verwachten effecten die het plaatsen van het geluidsscherm met zich meebrengt.

Zicht vanaf straatniveau

In de huidige situatie wordt het zicht beperkt door een meer dan manshoge haag. Er is dus vanaf het maaiveld geen sprake van directe lange zichtlijnen naar de overzijde van het spoor. Wel wordt het ruimtelijk gevoel door het plaatsen van het geluidsscherm beperkt. Het geluidsscherm steekt boven de haag uit (indien deze gehandhaafd kan blijven) en ontnemt deels het zicht op de hemelkoepel en de boomkruinen van de groene wereld aan de overzijde van het spoor. De straat zal begrensd worden door een forse hogere wand dan de bestaande haag. Deze wandvorming zorgt voor een visueel smalle, en meer benauwde straat.

Indien de haag niet gehandhaafd kan blijven komt het scherm in zijn volle hoogte in beeld. In kwantitatieve zin wordt er dan niet meer zicht 'ontnomen' maar het groene straatbeeld wordt in kwalitatieve zin veel sterker aangetast dan wanneer de haag gehandhaafd blijft.



zicht vanaf maaiveld, huidige situatie

Stedenbouwkundige visie



zicht vanaf maaiveld, toekomstige situatie met geluidsscherm en behoud van de bestaande haag



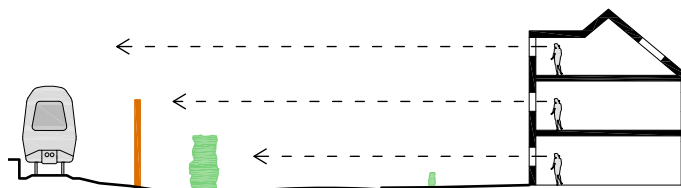
zicht vanaf maaiveld, toekomstige situatie met geluidsscherm en verwijdering van de bestaande haag

Stedenbouwkundige visie

Zicht vanaf de verdiepingen van de woningen

Vanaf de eerste verdieping en vanaf de zolderverdieping kunnen de bewoners van de Jan Pieterszoon Coenlaan over de haag kijken. Vanaf de eerste verdieping is er zicht op het vele groen in de tuinen en straten aan de overzijde van het spoor. Vanaf de zolderverdieping is ook direct zicht op het perroneiland van station Bloemendaal.

Bij plaatsing van het scherm wordt het zicht op de groene wereld aan de overzijde van het spoor van de eerste verdieping echt geblokkeerd. Vanaf de zolderverdieping kan nog wel over het scherm worden gekeken naar de groene tuinen aan de overzijde van het spoor. Het spoor zelf en het perron van station Bloemendaal is echter niet meer zichtbaar.

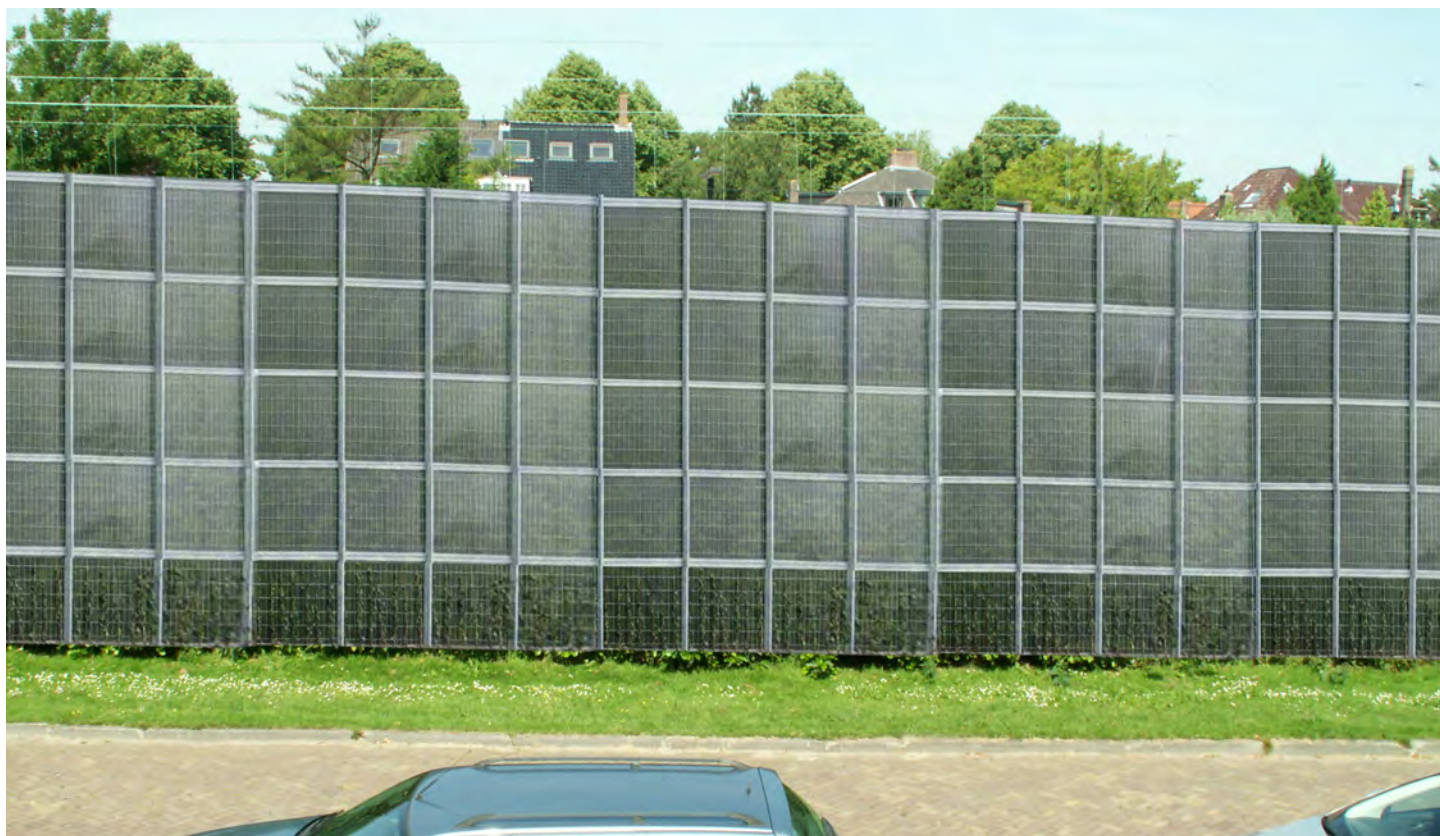


zicht vanaf de 1e verdieping, huidige situatie

Stedenbouwkundige visie

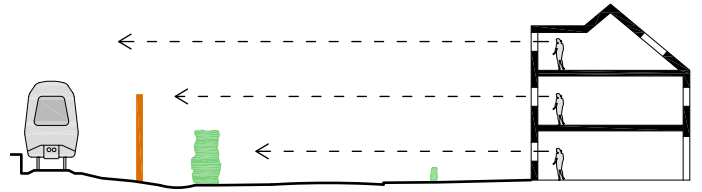


zicht vanaf de 1e verdieping, toekomstige situatie met geluidsscherm en behoud van de bestaande haag



zicht vanaf de 1e verdieping, toekomstige situatie met geluidsscherm en verwijdering van de bestaande haag

Stedenbouwkundige visie



zicht vanaf de 2e verdieping, huidige situatie

Stedenbouwkundige visie



zicht vanaf de 2e verdieping, toekomstige situatie met geluidsscherm en behoud van de bestaande haag



zicht vanaf de 2e verdieping, toekomstige situatie met geluidsscherm en verwijdering van de bestaande haag

Stedenbouwkundige visie

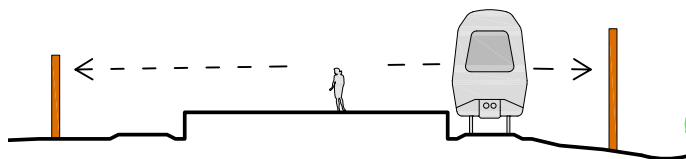
Zicht vanuit de trein

Bij de beleving van de treinreis is de omgeving van de Jan Pieterszoon Coenlaan en station Bloemendaal het suburbane tussenmilieu tussen stadscentrum en buitengebied. Spoor en station liggen wel in bebouwd gebied, maar op een ontspannen manier. De drukte van de stad en de bebouwing dicht op het spoor is hier nog afwezig. Het spoor en de omgeving zijn hier nog in contact met elkaar. Bij plaatsing van geluidsschermen komt het spoor en het perron van het station in een 'tunnel' van wanden en is het groene suburbane woonmilieu niet meer beleefbaar. De klassieke sequentie van het benaderen of verlaten van een stad waarbij de bebouwing zich langzaam verdicht naar het centrum of opener wordt richting het landschap, wordt minder eenduidig.

Gevoel van sociale onveiligheid

In samenhang met vorige punt zal ook de beleving op het perron van Station Bloemendaal veranderen. Nu is er vanaf het perron nog zicht op de woonbebouwing in de omgeving. Wanneer dit contact door het plaatsen van schermen verdwijnt, kan ook het gevoel van onveiligheid toenemen.

Immers als er woningen met (verlichte) ramen te zien zijn, is de omgeving minder anoniem en is er het idee dat er enige mate van toezicht is op de plek.



Stedenbouwkundige visie



Verloedering van de woonomgeving

Het gevaar van gebrekkig toezicht geldt ook voor de groenstrook achter de haag. Hier is nu nog zicht op vanuit de trein en vanaf het perron. Als het scherm wordt geplaatst, wordt dit een strook die zowel vanaf de straatzijde als vanaf de spoorzijde niet meer zichtbaar is. Deze strook is lastig te beheren en gevoelig voor vervuiling en verloedering.

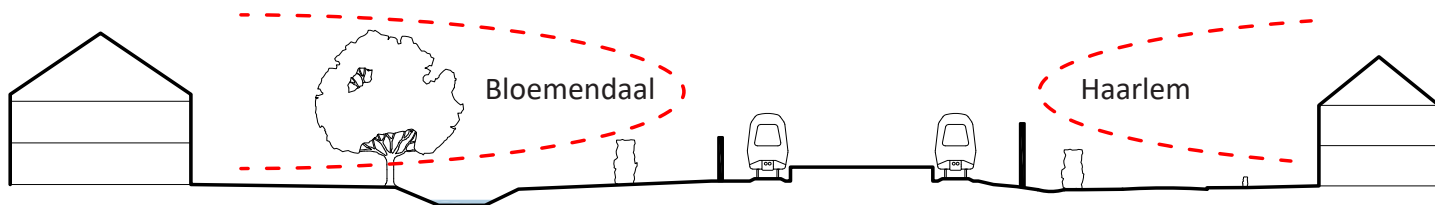
In algemene zin geldt dat geluidsschermen een dankbare ondergrond zijn voor graffiti. Zowel de spoorzijde als de straatzijde zijn hiervoor kwetsbaar. Indien de haag gehandhaafd blijft wordt eventuele graffiti op het scherm wel deels gemarkeerd. Daar tegenover staat wel dat door het gebrekkige zicht op de strook tussen haag en geluidsscherm graffiti-sputters hun gang kunnen gaan. Graffiti draagt in algemene zin bij het gevoel van verloedering en onveiligheid en past niet in de rustige suburbane woonomgeving die de Jan Pieterszoon Coenlaan nu is.

Stedenbouwkundige visie

Verlies aansluiting Bloemendaals karakter

In de beschrijving van de situatie is ingegaan op het bijzondere karakter van de buurt De Krim. De buurt sluit wat betreft woonmilieu eerder aan bij Bloemendaal dan bij de stad Haarlem aan de andere kant van de Westelijke Randweg.

Het spoor is dan ook niet zozeer een scheidend element maar ligt eerder ingebed in een ruim en groen subuurbaan woonmilieu. Een geluidsscherm met een dergelijk grote hoogte als nu gepland, snijdt de Jan Pieterszoon Coenlaan af van de Bloemendaalse omgeving. Er wordt een nieuwe visuele grens geïntroduceerd en De Krim komt meer geïsoleerd te liggen ten opzichte van zijn omgeving.



Concusies en advies

Straatbeeld

- De impact op straatbeeld (ruimtelijke kwaliteit) is onevenredig groot. Er vindt zowel bij aanleg van het scherm met of zonder haag in samenhang met de lengte een onevenredig grote aantasting plaats van het straatbeeld. Het 'open' karakter van de straat wordt aangetast. Meer schaduwwerking door scherm met invloed op kwaliteit van het groen en toename gevoel sociale onveiligheid.
- De haag maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de identiteit van de straat als groen begrenzing van de buurt. Verwijdering is stedenbouwkundig onwenselijk.
- Het groen maken van het geluidsscherm is slechts een deel van de oplossing en neemt alleen het zicht weg op het niet passende en overheersende materiaal met mogelijke weerkaatsingen en eventuele graffiti.

Schaal

- Zowel de hoogte als de lengte van het scherm leidt tot een onaanvaardbare schaalvergroting. De wand die ontstaat past niet in de kleinschaligere stedenbouwkundige opzet van de Krim en Bloemendaal.

Zicht/relatie oost – west

- De hoogte en lengte van de schermen veroorzaakt een ongewenste driedeling van de openbare ruimte terwijl er duidelijk een ruimtelijke relatie is tussen de woonmilieus met een hoge ruimtelijke kwaliteit.
- Vanuit de woningen wordt het zicht op de groene tuinen en spoor/perron zeer beperkt en daarmee de openheid.
- Het gevoel van sociale onveiligheid neemt in alle drie de gebieden en met name op het perron toe door gebrek aan zicht en contact met de direct omgeving

Beheer

- Bij plaatsing van het scherm ontstaat tussen scherm en haag een moeilijk te beheren strook. Oplossing is niet het weghalen van de haag.
- Geluidsschermen zijn gevoelig voor bekladding met graffiti, wat niet past in het beeld van een rustige sub urbane woonomgeving. Zeer onderhoudsgevoelig.

Treinreiziger/stadsentree

- De klassieke sequentie van het benaderen of verlaten van een stad wordt minder eenduidig. Het beleven van het naderen danwel verlaten van de stad wordt door de reiziger ervaren als een 'tunnel' en is onwenselijk.

Omwonenden

- Binnen de te maken afweging tussen ruimtelijke kwaliteit, woonkwaliteit en geluidssanering is ook door de direct betrokkenen door middel van een enquête aangegeven dat plaatsing van een scherm met deze afmetingen onwenselijk is. Zie uitslag enquête.

Advies

Gezien de stedenbouwkundige visie met conclusies en de uitslag van de enquête adviseert OMB niet akkoord te gaan met het plaatsen van een geluidsscherm langs de Jan Pieterszoon Coenlaan.

BIJLAGE: voorbeeld bewonersenquête

ENQUETE

Inleiding.

Prorail heeft een onderzoek laten uitvoeren naar geluidhinder langs de spoorlijnen in de regio, onder meer de spoorlijn Haarlem – Beverwijk. In dit onderzoek is beschreven dat een geluidsschermbord langs deze spoorlijn tot de mogelijkheden behoort. Het scherm wordt gesubsidieerd door het ministerie van I&M.

Aantal feiten op een rij.

- Prorail stelt een scherm voor aan twee zijden van de spoorlijn, zie de bijgevoegde schets.
- Het scherm aan de Haarlemse zijde wordt in het ontwerp 4 meter hoog, aan de Bloemendaalse zijde 3 meter hoog.
- Het scherm kan niet (op verzoek) langer/ korter, hoger/lager.
- De schermen worden ten minste aan de bewonerszijde begroeid met klimop, clematis of vergelijkbaar.
- Voor de overige woningen langs deze spoorlijn is geen scherm voorzien.
- De berekende geluidbelasting is vrij hoog, 66 dB, daarom stelt Prorail deze schermen voor.
- Echter, de berekende geluidbelasting is gebaseerd op vervoersbewegingen uit het verleden (met name goederentreinen van en naar Tata Steel leiden tot deze hoge schermen).
- De feitelijke geluidbelasting is veel lager.
- Juridisch bestaat de mogelijkheid om deze goederentreinen weer te laten rijden (zonder aanvullende maatregelen om de dan toegevoegde geluidhinder te reduceren). Ten opzichte van de huidige situatie zal de geluidhinder dan weer toenemen.

Omvang van het onderzoeksgebied.

De enquête wordt verspreid onder de bewoners van de panden J.P. Coenlaan 3 t/m 33 (oneven) en Iepenlaan 66 t/m 104 (even)

De schermen worden niet gebouwd als ten minste 60% van de geënquêteerden tegen is. Indien er geen duidelijke meerderheid is zullen B&W van Haarlem en Bloemendaal een besluit nemen waarbij ook stedenbouwkundige overwegingen een rol spelen.

Geef uw mening aan op het bijgevoegde formulier vòòr 21 december 2016.

BIJLAGE: voorbeeld bewonersenquête

☐ ik ga akkoord met het door Prorail voorgestelde scherm.

☒ ik ga niet akkoord met het door Prorail voorgestelde scherm.

Opmerkingen:

Datum: 8 december 2016

Straat, huisnummer:

(graag één mening per woning)

Haarlem: opsturen naar

Gemeente Haarlem
t.a.v. STZ/milieu C. Weel
Antwoordnummer 238
2000 VC Haarlem
of scan en mail naar cmweel@haarlem.nl