

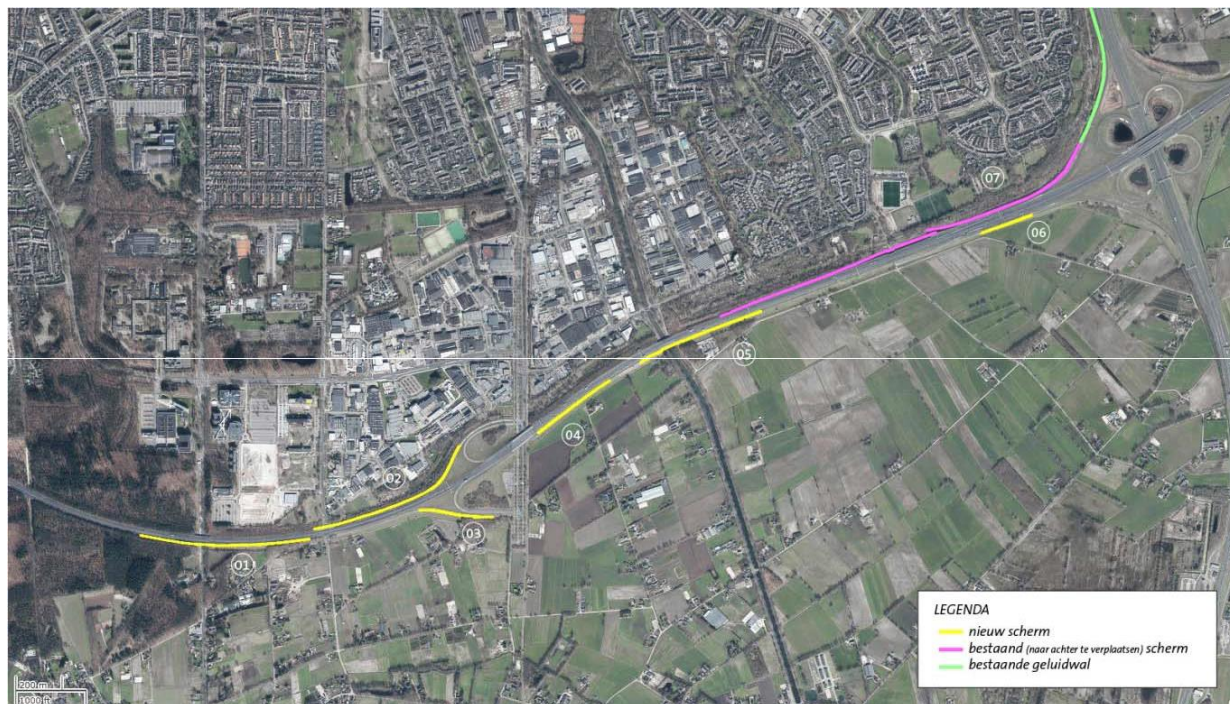
Onderwerp: Landschappelijke onderbouwing plaatsing geluidschermen A1 Apeldoorn
Datum: 9 mei 2017
Ons kenmerk: T&PBD2624N002F0.1
Classificatie: Projectgerelateerd

1 Inleiding

Momenteel vindt het akoestisch onderzoek plaats in het kader van de verbreding van de A1 Apeldoorn - Azelo. Een aantal locaties langs het tracé komen hierbij naar voren, waar het geluidniveau aan de gevel van woningen dicht bij de A1 te hoog is en geluidreducerende maatregelen genomen moeten worden. Voor meerdere locaties rond Apeldoorn worden geluidreducerende maatregelen in de vorm van een geluidscherm voorgesteld. Vanuit het aspect ruimtelijke kwaliteit zijn meerdere geluidschermen op deze locaties in het landschap langs de A1 zeer ongewenst. In deze memo wordt een onderbouwing gegeven van de stelling dat het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in de vorm van geluidschermen op deze locatie langs de A1, een ernstige aantasting is van de te beleven landschappelijke kwaliteit van de snelweg en haaks staat op de inpassingsvisie van het landschapsplan.

2 Locatie voorgestelde schermen

De locatie van de zeven voorgestelde schermen liggen tussen de westelijke grens van het plangebied en knooppunt Beekbergen. Geluidscherm 07 betreft het verplaatsen van het huidige scherm naar binnen toe, door de verbreding en aanleg van de parallelstructuur.



Figuur1 - Locatie van de zeven voorgestelde geluidschermen [bron van de ondergrond: Cyclomedia, 2016].

3 Afmetingen schermen in akoestisch onderzoek

- Scherm 01 – Met het toepassen van het doelmatige scherm van 2 meter hoog en 730 meter lang is er geen sprake meer van overschrijding van de toetswaarden.
- Scherm 02 – Toepassing van het doelmatige scherm van 2 meter hoog en 770 meter lang geeft een verlaging van de geluidbelasting. Echter, bij twee geluidgevoelige objecten aan de Paramariboweg (nummer 1 en 5) wordt de toetswaarde nog overschreden met 1 dB. De geluidbelasting bij deze woningen is 61 dB.
- Scherm 03 – Met het toepassen van het doelmatige scherm van 2 meter hoog en 320 meter lang is er geen sprake meer van overschrijding van de toetswaarden.
- Scherm 04 – Met het toepassen van het doelmatige scherm van 2 meter hoog en 390 meter lang is er geen sprake meer van overschrijding van de toetswaarden.
- Scherm 05 – Met het toepassen van het doelmatige scherm van 2 meter hoog en 560 meter lang is er geen sprake meer van overschrijding van de toetswaarden.
- Scherm 06 – Met het toepassen van het doelmatige scherm van 2 meter hoog en 230 meter lang is er geen sprake meer van overschrijding van de toetswaarden.
- Scherm 07 – Het gehele scherm wordt verplaatst en vervangen door een scherm van 4 meter hoog.

4 Landschappelijk effect van plaatsen van geluidschermen ter hoogte van Apeldoorn

4.1 Landschappelijke uitgangspunten

De A1 is ontworpen als een 'landschappelijke snelweg' die in eerste instantie op enige afstand steden passeerde. De bermen en de kruisingen met andere infrastructuur werden zorgvuldig vormgegeven aan de hand van een aantal principes gebaseerd op het ontwerp van de Amerikaanse 'Parkways'. Aan de landschappelijke inpassing van de weg gingen zorgvuldige studies naar de geologie, bewoningsgeschiedenis en esthetische kwaliteiten van het landschap vooraf.

De A1 wordt nog steeds door velen en door Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten gezien en gewaardeerd als een snelweg met uitzonderlijk hoge landschappelijke kwaliteiten. De beleving van het landschap is nu over lange trajecten optimaal: obstakelvrije bermen, over lange lengten een brede middenberm, prachtige zorgvuldig vormgegeven insnijdingen, relatief weinig geluidsschermen, op een beperkt aantal lokaties (Apeldoorn noordzijde, Deventer zuidzijde en Enter noordzijde) zijn er ontwikkelingen langs de snelweg, de dorpen liggen vaak op afstand en steden gaan grotendeels schuil achter beplante bermen en taluds.

Het bebouwde gebied van Apeldoorn ligt aan de noordzijde van de A1. Deze stadse zijde van de snelweg was oorspronkelijk verdicht met taludbeplantingen waar in de loop der jaren geluidsschermen aan zijn toegevoegd. Het contrast tussen de noordzijde en zuidzijde is hierdoor alleen maar groter geworden. Vanuit het westen komend ligt ter hoogte van de Arnhemseweg de (vooruitgeschoven) scherpe overgang tussen het besloten bosgebied van de Veluwe en de agrarische gronden. De weggebruiker ervaart van een besloten wegbeeld plotsklaps de openheid aan de zuidzijde van de A1. Dit is een kwaliteit in de landschapsbeleving van de snelweg. Door de hoge ligging van de A1 levert dit bovendien een bijzonder fraai overzicht op het landschap. Iets verderop ligt het Apeldoorn Kanaal met z'n monumentale bomenrijen met de beplanting langs het kanaal vol in beeld. Vanuit het oosten komend is de gradiënt naar het hoger gelegen Veluwemassief opvallend en van grote waarde. De flauwe boogstralen in de snelweg zorgen er bovendien voor dat de beleving ervan wordt versterkt.

Het wegbeeld van de Parkway A1 bij Apeldoorn kenmerkt zich door:

- De overgang van het dichte bosbeeld van Veluwe naar de Veluwe Rand ter hoogte van de kruising van de A1 met de Arnhemseweg
- Het contrast tussen het beplante beeld van de stadsrand van Apeldoorn aan de noordzijde van de A1 en het opener landschap aan de zuidzijde van de A1
- Zichtbaarheid van het Apeldoorns Kanaal vanaf de A1
- Ervaarbaarheid van de gradiënt van de Veluwerand naar het Veluwemassief



Figuur 2 - Het landschap rond de A1 bij Apeldoorn en de locaties van de geluidschermen [bron van de ondergrond: Cyclomedia, 2016].

Vanuit het landschapsplan voor de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo zijn de volgende richtinggevendende principes van belang bij de afweging van de plaatsing van geluidschermen:

- De A1 ligt autonoom in het landschap, waarbij de landschappelijke structuren in het omgevende landschap tot aan het talud doorlopen en optimaal beleefbaar zijn.
- Zicht op kruisende structuren moet zo maximaal mogelijk gemaakt worden.
- Creëer ruimtelijk prettige, veilige en multifunctionele snelweg over-/onderdoorgangen door het karakter en profiel van deze verbindingen te laten aansluiten op de omgeving. Goede oriëntatie, materialisatie, verlichting en doorzichten zijn daarbij essentieel.

4.2 Overzicht effecten op landschappelijke kwaliteit per scherm

In de onderstaande afbeeldingen is te zien hoe het huidige situatie er uitziet, waarbij op de kaart met een lijn het geplande geluidscherm is weergegeven. In de onderschriften bij de foto's is het effect op de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit aangegeven.

4.2.1 Scherm 01



Figuur 3 –Zicht vanaf de A1 richting het oosten ter hoogte van de kruising met de Arnhemseweg [bron: Cyclomedia, 2017].

Door het plaatsen van het geluidscherm wordt de huidige karakteristieke beeld van de overgang van het dicht Veluwe beeld langs de A1 naar het opener landschap van de Veluwe Rand weggenomen. Ook wordt de onderdoorgang van de Arnhemseweg aan de zuidzijde minder prettig door het scherm dat op het viaduct komt te staan. Door het plaatsen van het scherm wordt de krappe situatie bij de aansluiting van de Amerikaweg op de Oude Apeldoornseweg nog krapper, waarbij met grondkerende constructies gewerkt moet worden.

4.2.2 Scherm 02



Figuur 4 – Scherm 02 - Zicht vanaf de toerit naar de A1 bij aansluiting Apeldoorn Zuid [bron: Cyclomedia, 2017]

Met de aanleg van een geluidsscherm wordt de beplantingszone tussen snelweg en bedrijventerrein smaller. Ook is de continuïteit van het bosbeeld tot aan de rand van het talud onderbroken door de plaatsing van het scherm. Bij het oprijden van de toerit is ook het scherm (nr3) aan de zuidzijde van de weg direct zichtbaar en verstoort het beeld op het landschap van de Veluwe Rand. Ook wordt de onderdoorgang van de Oude Apeldoornseweg aan de noordzijde minder prettig door het scherm dat op het viaduct komt te staan.

4.2.3 Scherm 03



Figuur 5 – Zicht vanaf zuidelijke afrit van de A1 richting de Kayersdijk [bron: Cyclomedia, 2017]

Door het aanbrengen van een geluidscherm op de afrit wordt de voor de parkway A1 kenmerkende opbouw van de aansluitingen verstoord. Ook is geen zicht meer op het landschap van de Veluwe Rand en wordt het kenmerkende contrast tussen de beplante noordzijde en de meer open zuidzijde van de snelweg geweld aangedaan. Het scherm belemmert ook het uitzicht op het landschap vanaf de noordelijke toerit van aansluiting Apeldoorn-Zuid.

4.2.4 Scherm 04



Figuur 6 – Zicht vanaf de A1 richting het oosten net ter hoogte van Wolfskuilen [bron: Cyclomedia, 2017]

Door het geluidsscherm is geen zicht meer op het landschap van de Veluwe Rand en wordt het kenmerkende contrast tussen de beplante noordzijde en de meer open zuidzijde van de snelweg geweld aangedaan. Het scherm belemmert ook het zicht op de landschappelijk waardevolle structuur van de Wolfskuilen dit nu conform het Parkway principe tot het talud van de A1 doorloopt.

4.2.5 Scherm 05



Figuur 7 – Zicht vanaf de A1 richting het oosten net ter hoogte van het Apeldoorns Kanaal [bron: Cyclomedia, 2017]

Door het geluidsscherm is geen zicht meer op het kruisende Apeldoorns Kanaal. De ambities van de inpassingsvisie en het landschapsplan om de kruisende watergangen beter zichtbaar te maken, wordt door het geluidsscherm niet meer mogelijk aan de zuidzijde. De ruimtelijke kwaliteit rond het viaduct over het Apeldoorns Kanaal wordt minder, door het plaatsen van het geluidsscherm op de rand van het viaduct.

4.2.6 Scherm 06



Figuur 8 – Zicht vanaf de A1 richting het oosten ter hoogte van de Kuipersmaat [bron: Cyclomedia, 2017]

Het korte stuk geluidscherm ontnemt het zicht op de landschappelijke waardevolle lijn van de Kuipersmaat. Ook wordt het kenmerkende contrast tussen de beplante noordzijde en de meer open zuidzijde van de snelweg door dit incident geweld aangedaan.

4.2.7 Scherm 07



Figuur 9 – Zicht vanaf de A1 richting het westen net na de kruising van de Polderweg [bron: Cyclomedia, 2017]

Het bestaande geluidscherm wordt in de nieuwe situatie door de verbreding naar achteren geplaatst. De schermen worden vervolgens begroeid met klimplanten, zodat een groen beeld ontstaat. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er twee mogelijkheden zijn voor het nieuwe scherm: een 4 meter hoog scherm of een 3 meter hoog scherm en het toepassen van dubbellaags ZOAB. Vanuit het aspect landschap heeft een 3 meter hoog scherm met de toepassing van dubbellaags ZOAB de voorkeur, omdat de wand daarmee minder dominant in het wegbeeld wordt.

5 Conclusie

Bij de toepassing van de nieuwe geluidschermen aan de zuidzijde van de A1 ter hoogte van Apeldoorn wordt de Parkway-kwaliteit van de A1 ernstig aangetast en past niet in de uitgangspunten van de inpassingsvisie van het Landschapsplan van de A1. Dit komt doordat de geluidschermen op veel plekken de karakteristieke en waardevolle landschappelijke structuren en gradiënten aan het zicht onttrekken, terwijl deze structuren vanuit het Parkway principe tot aan de weg moeten lopen en van de weg zichtbaar moeten zijn. Ook het waardevolle contrast tussen de gesloten noordzijde en de open zuidzijde wordt door de geluidschermen sterk aangetast. Daarnaast wordt het wegbeeld erg gefragmenteerd door de vele korte stukjes geluidscherm langs de weg.

Alle schermen aan de zuidzijde van de A1 passen ook niet in het gemeentelijk beleid van Apeldoorn, dat het ruimtelijk principe van het kenmerkende contrast tussen de Apeldoornse beplante noordzijde van de A1 de meer ooklandschappelijke en open zuidzijde van de snelweg als uitgangspunt heeft.

De schermen aan de noordzijde zijn op een goede manier in de beplanting tussen de stad en de snelweg in te passen. Bij de beplanting van zowel het nieuwe scherm (nr 02) als het bestaande en op te schuiven scherm (nr. 07) ontstaat een groen en dicht beeld. Het nieuwe scherm heeft ook een voldoende maat om als passend bij de stadsrand van Apeldoorn beschouwd te worden.