

**ProRail**

**Resultaten inloopavond  
Nieuwsteeg en Lingedijk te Tricht  
gehouden op 8-4-2015**

Van Hans Loonstra

Datum 1 juli 2015

Status Definitief

## **Resultaten inloopavond Nieuwsteeg en Lingedijk te Tricht gehouden op 8 april 2015**

### **1 Inleiding**

In het kader van de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit “Spooromgeving Geldermalsen” hebben in de periode maart – april 2015 diverse inloop- en informatieavonden plaatsgevonden. Een tweede avond is gehouden op 8 maart. Deze had als thema de onderdoorgangen ter plaatse van de Nieuwsteeg en de Lingedijk.

Wat betreft de onderdoorgang Nieuwsteeg lag de vraag voor in hoeverre de voorkeursvariant (GM01), welke uit een eerder – gemeentelijk - participatietraject als beste naar voren was gekomen, (nog) werd gedragen. Met betrekking tot de Lingedijk werd een reactie gevraagd op de aspecten van de landschappelijke inpassing en de beeldkwaliteit.

Reacties zijn verzameld middels een enquête- en een evaluatieformulier. De reacties zijn allereerst gecategoriseerd. Hierbij zijn de volgende categorieën onderscheiden: verkeer (§ 2), participatie (§ 3), landschap (§ 4), aandachtspunten (§ 5), milieueffecten (§ 6), schade (§ 7), ontwerp (§ 8) en buiten scope (§ 9). Vervolgens zijn de reactie samengevat, besproken en van commentaar voorzien. Vertegenwoordigers van zowel de gemeente Geldermalsen als ProRail hebben hieraan bijgedragen. De notitie wordt afgesloten met een samenvatting (§ 10).

### **2 Verkeer**

#### *Samenvatting Nieuwsteeg:*

Diverse bezoekers van de inloopavond geven aan dat de cohesie in Tricht enorm verslechtert omdat de ongelijkvloerse kruising bij de Nieuwsteeg niet geschikt is voor alle soorten verkeer. Tevens wordt aangegeven dat de hellingbanen geen goede oplossing bieden voor langzaam verkeer en minder validen.

#### Reactie Nieuwsteeg:

Voor een reactie zie thema ‘Ontwerp’ (§ 8).

## **ProRail**

### *Samenvatting Lingedijk:*

Uit de enquête blijkt dat men zich zorgen maakt over de verkeersveiligheid. Enerzijds hebben de opmerkingen een relatie met het ontwerp, anderzijds met de verkeerssituatie rondom de Lingedijk. Het eerste thema komt verderop in deze notitie (§ 8) aan bod. Met betrekking tot de verkeerssituatie ziet men het liefst een kleinschaliger onderdoorgang (bijv. 2.60m), zodat alle verkeersdeelnemers over één rijloper kunnen gaan zoals dat ook het geval is op de Lingedijk. Ook wordt aangegeven dat de Lingedijk geen doorgaande autoverbinding hoeft te zijn. De zorg over het ontstaan van gevaarlijke situaties rondom de 'shared space' kruising leeft bij een groot deel van de geënquêteerden, mede vanwege de schoolroute die via deze kruising loopt. Maatregelen die de maximale snelheid afdwingen worden gevraagd. Ten slotte zien omwonenden een knelpunt rondom (de bevoorrading van) de Lachende Gans en de parkeervoorzieningen aldaar.

### *Reactie Lingedijk:*

De onderdoorgang Lingedijk in doorrijhoogte beperken of voor autoverkeer helemaal ongeschikt maken is ongewenst. De verkeerstudie van Goudappel Coffeng toont het belang aan van de verbinding bij de Lingedijk, zeker omdat er bij de Nieuwsteeg geen autoverbinding inpasbaar is.

De gemeente Geldermalsen gaat uit van een toekomst-vaste onderdoorgang (zonder zwaar verkeer). Dit impliceert een doorrijhoogte van 3.60m. Tevens biedt de Lingedijk dan een tweede aanrijdroute (eerste uitruk) van de hulpdiensten in geval van een calamiteit. Zogenaamde 'shared space' oplossingen worden in toenemende mate succesvol toegepast in Nederland. Een 'shared space' biedt ook hier naar verwachting een goede en veilige oplossing voor de kruising Lingedijk-Kerkstraat. De toegestane snelheid van 30km/u in combinatie met de relatief lage verkeersintensiteiten lenen zich uitstekend voor een dergelijke oplossing. Het afdwingen van de maximaal toegestane snelheid middels maatregelen zal in overleg met de gemeente bekeken moeten worden. De inrichting van deze kruising zal tot stand komen in overleg met verkeerskundigen van de gemeente en zal getoetst worden op verkeersveiligheid middels een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit.

ProRail heeft op 13 mei jl. samen met de gemeente de 'shared space' nader toegelicht aan een aantal direct omwonenden en de uitbater van de Lachende Gans. Daarbij is afgesproken samen verder te zoeken naar een passende inrichting van de 'shared space' oplossing. Ook worden er gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de Lachende Gans.

Voor wat betreft de parkeervoorzieningen geldt dat ProRail niet het genoemde gebrek aan parkeermogelijkheden kan oplossen. ProRail zal enkel de parkeerplaatsen die komen te vervallen als gevolg van de nieuwe situatie, terugbrengen.

# ProRail

## **3 Participatie**

### *Samenvatting:*

*Enkelen uiten zich kritisch tot zeer kritisch over de wijze waarop de participatie is ingestoken. Daarbij stellen sommigen dat “alles al besloten is”. Anderen noemen het participatieproces een “wassen neus”. Er zouden zelfs leugens zijn verteld. Over de opzet van de informatieavond is men positiever: 41% beoordeelt deze als goed tot zeer goed. De avond krijgt als rapportcijfer een 6,6.*

### Reactie:

De participatieaanpak met betrekking tot het project “Spooromgeving Geldermalsen” is beschreven in het Participatieplan VMLL / PHS Geldermalsen – Algemeen deel en bijbehorende deelplannen. In het plan wordt o.a. stilgestaan bij zaken als scope, speelveld, mate van invloed en planning. Rekening houdend met het feit, dat er rond o.a. de Nieuwsteeg al een heel (gemeentelijk) participatietraject is doorlopen, is ervoor gekozen de participatie in te steken op het niveau van informeren / adviseren (Nieuwsteeg) en adviseren (Lingedijk). Het format van de inloopavond is hierbij als meest passend beoordeeld. De overige bij het participatieproces betrokken partijen, i.c. de gemeente Geldermalsen en IenM, hebben met deze aanpak ingestemd.

De stelling dat er tijdens de inloopavond leugens zouden zijn verteld wordt niet onderschreven.

## **4 Landschap**

### *Samenvatting Nieuwsteeg*

*Verzocht wordt om goede verlichting en geen struiken.*

### Reactie Nieuwsteeg:

Een verlichtingsplan wordt nog opgesteld cf. HIBOR (Handboek Inrichting en Beheer Openbare Ruimte) van de gemeente Geldermalsen.

Er worden geen struiken opgenomen in het inpassingsvoorstel. Nog bekeken wordt of er een opening tussen de spoordekken gerealiseerd kan worden ten behoeve van toetreding van daglicht. Daarmee wordt de onderdoorgang overzichtelijker en sociaal veiliger.

### *Samenvatting Lingedijk:*

*Bewoners geven aan dat de onderdoorgang inbreuk maakt op het dorpsaanzicht van Tricht, het zicht op Tricht verloren gaat evenals het aanzien van de oever. Bewoners hebben hun mening gegeven over het voorgestelde keuzemenu voor de inpassing van de onderdoorgang.*

# ProRail

## Reactie Lingedijk:

Veiligheidsregelgeving zorgt ervoor dat de komst van het derde spoor leidt tot het vervangen van de overweg op de Lingedijk door een onderdoorgang. Een belangrijk aspect hierbij is de inpassing in de omgeving. De vorm van het dijkstalud is een grastalud, de voet- en fietspaden liggen op het talud. De rijloper voor gemotoriseerd verkeer ligt verzonken in het landschap om de benodigde doorrijhoogte te realiseren en valt daarmee grotendeels weg in het aanzicht vanaf de oever. De bermzones rond de weginfrastructuur worden zodanig aangelegd dat de oplossing voor de openbare ruimte zowel een eenvoudige als een doeltreffende oplossing is. Met betrekking tot de onderdoorgang zelf worden de lijnen van de bestaande Linge brug doorgezet tot aan de dijk om een rustig en zo open mogelijk karakter te geven.

## Keuzemenu inpassing onderdoorgang Lingedijk:

Schetsontwerp II is als meest wenselijk naar voren gekomen. Echter wel met een aantal mogelijke aanpassingen: de trap uit schetsontwerp I in plaats van de speelse trap wordt geprefereerd. De speelse trap wordt hierbij weer talud. Ook is er de wens tot het doortrekken van de kade aan de oostzijde van de tunnel tot aan het spoor (tussen De Lachende Gans en het spoor). Teneinde de privacy van de bewoners te beschermen en overlast te voorkomen, is gevraagd om ter hoogte van het perceel Lingedijk 49 een bufferzone te creëren. Ten slotte is de wens geuit om geen verharding aan te brengen om fietsen te stallen.

Bovenstaande ontwerpoplossing wordt nader onderzocht op technische haalbaarheid en mogelijkheden voor beheer en onderhoud. Vervolgens wordt de oplossing uitgewerkt en opgenomen in het Voorlopig Ontwerp (VO) van het landschappelijk inpassingsplan van de Lingedijk.

## **5 Aandachtpunten**

### *Samenvatting:*

*Uit de ingevulde evaluatieformulieren blijkt, dat 44% het eens of helemaal eens is met de stelling voldoende te zijn geïnformeerd. 77% is het eens of helemaal eens met de stelling dat er voldoende gelegenheid was voor het stellen van vragen.*

*Enkelen zijn kritisch over de tijdens de inloopavond geboden informatie. Opgemerkt wordt dat het lastig is om aan de hand hiervan "een realistisch beeld te krijgen van de nieuwe situatie". Kaarten bevatten geen maten, zijn foutief of zelfs gemanipuleerd. Tekstborden bevatten taalfouten en medewerkers weten van niets of zijn "ongekwalificeerd". Anderen merken op dat er voldoende medewerkers aanwezig zijn om de plannen toe te lichten.*

### Reactie:

Gestreefd is naar informatiemateriaal van goede kwaliteit. Niet iedereen blijkt de kwaliteit daarvan echter positief te waarderen. Dit is reden om in de toekomst nog kritischer naar het gebruikte informatiemateriaal te kijken. De aanwezigen vanuit de gemeente Geldermalsen en ProRail hebben de tijdens de inloopavond gestelde vragen zo goed mogelijk beantwoord. Dat dit niet altijd gelukt is, is een leerpunt.

## **6 Milieueffecten (Nieuwsteeg)**

### *Samenvatting:*

*Een bewoner van een woning in de nabijheid van de onderdoorgang Nieuwsteeg vraagt aandacht voor het aspect trillen. Als gevolg hiervan zou de kwaliteit van woningen sterk afnemen. Gevraagd wordt "anti-trillingsmaatregelen" te nemen. Geadviseerd wordt de onderdoorgang Nieuwsteeg zo te construeren dat de overlast als gevolg van trillen minder wordt.*

### Reactie:

De onderdoorgang Nieuwsteeg is een nieuw aan te leggen kunstwerk. Het wegverkeer leidt niet tot trillinghinder.

Voor wat betreft trillinghinder vanwege het rijden van treinen is een trillingonderzoek uitgevoerd. De benodigde maatregelen voor trillingen worden vastgelegd in het Tracébesluit.

Voor wat betreft de onderdoorgang is voorgesteld om verlengde overgangsplaten toe te passen tussen het kunstwerk en de aarde baan om de trillinghinder zo veel mogelijk te beperken.

Definitieve besluitvorming dient hierover nog plaats te vinden.

## **7 Schade**

### *Samenvatting:*

*Een eigenaar van een woning langs van de Lingedijk vraagt zich af wat de invloed zal zijn van de plannen op de waarde van zijn/haar woning. Ook de verkoopbaarheid hiervan zou door de plannen in gevaar komen.*

### Reactie:

Er kan geen eenduidig antwoord worden gegeven op deze vraag. De verkoopbaarheid van een woning is afhankelijk van verschillende factoren, waaronder ligging van een woning, uitstraling van een woning, hoogte van de verkoopprijs, staat van onderhoud, grootte kadastrale perceel, nabijheid van scholen, winkels etc. etc.

De aankondiging van toekomstplannen, die vaak een lange periode vooraf kennen, kan in de praktijk een aanzienlijke schaduwwerking hebben. Deze schade komt echter maar beperkt voor vergoeding in aanmerking, zowel binnen de kaders van de planschaderegeling in de Wet Ruimtelijk Ordening als daarbuiten in de vorm van nadeelcompensatie. Alle schade die is geleden in de periode van besluitvorming en tijdens de voorbereidingsprocedure, die wel wordt aangeduid als planologische schaduw\*), blijft geheel voor eigen rekening.

\*) begrip schaduw\*): dit is de schade die wordt geleden voordat een planologisch besluit rechtskracht verkrijgt en daarom niet- als planschade-voor tegemoetkoming of voor nadeelcompensatie in aanmerking komt.

## **8** Ontwerp

### *Samenvatting Nieuwsteeg:*

Uit de enquête is gebleken dat veel mensen zich zorgen maken over een tweetal aspecten: de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven in de omgeving van de onderdoorgang en het (hoge) hellingspercentage van de hellingbanen. Daarnaast geven inwoners aan dat zij variant GM01 liever zien dan de variant WG03 (onderdoorgang in lengterichting van de Nieuwsteeg). Tenslotte willen zij graag naast de hellingbanen ook fietsgoten langs de luie trap en zoveel mogelijk inval van daglicht (bijv. een vide tussen het 3<sup>e</sup> spoor en het bestaande dubbelsporige baanvak).

### *Reactie Nieuwsteeg:*

Gegeven de zeer beperkte mogelijkheden m.b.t. de inpassing van een volwaardige onderdoorgang die voldoet aan de ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen van het CROW) zijn de varianten, die in samenspraak met de omgeving zijn ontwikkeld, het maximaal haalbare. Variant WG03 valt buiten budget. Van de overige twee varianten heeft het Gehandicapte Platform Geldermalsen (GPG) variant GM01 geadviseerd vanwege het lagere aantal keerbewegingen in de hellingbaan. Het hellingspercentage van 7% is weliswaar boven de norm van 4%, maar het GPG is blij dat er toch een bruikbare oplossing wordt geboden voor mindervaliden. Voor de vervolgfase heeft het GPG een aantal aanbevelingen gedaan om de bruikbaarheid te verbeteren (bijv. het aanbrengen van rustplateau).

### *Samenvatting Lingedijk:*

De reacties met betrekking de onderdoorgang Lingedijk richten zich op het 'straatbeeld' en de verkeersveiligheid. Het getoonde ontwerp / kunstwerk wordt als buitenproportioneel gezien, dat niet in de karakteristieke omgeving van Tricht past. Gescheiden fietspaden worden als gevaarlijk beschouwd. Het ontwerp moet teruggebracht worden tot een situatie waarbij alle verkeersdeelnemers samen gebruik maken van de Lingedijk, zoals dat elders op de Lingedijk ook het geval is. Bij een doorrijhoogte van 2.60m is dat inpasbaar en kan het ontwerp flink worden 'afgeschaald'.

### *Reactie Lingedijk:*

Het aspect verkeersveiligheid is reeds behandeld bij het thema Verkeer (§ 2). De onderdoorgang is ontworpen om aan de gestelde eisen te voldoen en een open karakter te bieden. Aan de normen met betrekking tot de hellingspercentages wordt voldaan zodat alle verkeersdeelnemers gebruik kunnen maken van de Lingedijk. Door middel van een onafhankelijke 'second-opinion', uitgevoerd door Grontmij, is de bruikbaarheid en veiligheid aangetoond. De grote overspanning biedt een goed overzicht en doorzicht. Door de lijn vanaf de Linge brug door te trekken ontstaat een rustig beeld zoals dat wordt getoond in het beeldkwaliteitsplan Kunstwerken Tricht. Een lagere doorrijhoogte dan 3.60m zorgt voor een kleiner kunstwerk v.w.b. de weg. Gescheiden fietspaden bieden juist extra veiligheid. Bij het omhoog fietsen valt de snelheid terug, iets dat achteropkomend (auto)verkeer niet altijd op tijd door heeft. Door de fietspaden te scheiden worden dergelijke conflicten voorkomen. Ook in gevallen waarbij een onderdoorgang met een doorrijhoogte van 2.60m wordt gerealiseerd blijven bovengenoemde situaties een aandachtspunt en dienen de fietspaden gescheiden te worden van het autoverkeer (zoals bijv. Elst).

## 9 **Buiten scope**

### *Samenvatting:*

*Eén bezoeker van de informatieavond maakt een opmerking over het beleid van de gemeente Geldermalsen met betrekking tot recreatie.*

### Reactie:

Dit onderwerp maakt geen onderdeel uit van de variantenstudie Meersteeg en/of de landschappelijke inrichting van de Lingedijk. In dit memo wordt hieraan dan ook verder geen aandacht geschonken.

## 10 **Samenvatting**

Op 8 april zijn in het dorps huis te Tricht de plannen met betrekking tot de Nieuwsteeg en de onderdoorgang Lingedijk gepresenteerd. Bij de onderdoorgang Lingedijk was het belangrijkste thema hoe deze op een goede manier landschappelijk in te passen. Hiertoe werd een aantal voorstellen gepresenteerd die ter beoordeling voorlagen. Een belangrijk deel van de aanwezigen bleek een voorkeur te hebben voor de variant waarbij er sprake is van een zgn. wandelkade langs de Linge (schetsontwerp 2). Door de bewoners van een naastgelegen woning is gevraagd een bufferzone te creëren tussen de te realiseren verblijfsplek en hun achtertuin. Wat betreft de Nieuwsteeg was de vraagstelling erop gericht te achterhalen of het draagvlak voor de voorkeursvariant nog steeds aanwezig was (variant GM01). Dit bleek het geval.



# ProRail

Bijlage 1: overzicht thema's reacties inloopavond Nieuwsteeg en Lingedijk d.d.8 april 2015

Nummer	Naam	Verkeer (1)	Participatie (2)	Landschap (3)	Waterberging (4)	Aandachtspunt (5)	Milieuafecten (6)	Schade (7)	Ontwerp (8)	Grondverwerving (9)	Buiten scope (10)
1		X	X								
2	D.L. Giancoli	X							X		
3		X	X						X		X
4						X			X		
5				X							
6				X							
7	C. v.d. Berg			X							
8	P.W. Roggeveen										
9											
10	Henting										
11			X								
12									X		
13	J. van Eck								X		
14	M. van Eck								X		
15		X	X	X							
16	W. Hulsbergen										
17	C.G. van Oort								X		

## ProRail

18	S. van Eck-Heijmans								X		
19			X								
20			X								
21			X			X			X		
22			X						X		
23			X			X			X		
24	W. Springer		X	X		X		X	X		
25											
26											
27									X		
28											
29											
30				X		X			X		
31			X			X					
32									X		
33			X			X					
34		X									
35		X					X		X		
36	N. Geevers	X	X						X		
37											
38	H. van Asch		X								