



Provinciaal Inpassingsplan
Spoorverdubbeling Heerlen -Landgraaf
Deelrapport- Sociale veiligheid



Part of 3EUSates2cross

Logic will get you from A to B. Imagination will take you everywhere.
- Albert Einstein

SUBSIDIEOVEREENKOMST	INEA/CEF/TRAN/A2014/103959596
PROJECTNUMMER	2014-NL-TA-0680-S
PROJECT	3EUStates2cross
BETREFT	Deelrapport sociale veiligheid
DOCUMENTNUMMER	SVHL20190132
STATUS	Definitief versie 2.0 Openbaar
DATUM	14 maart 2019
AUTEUR-	Eve Philips-Jackson MSc
FUNCTIE	Sr. adviseur
GOEDGEKEURD DOOR	Jack Boosman
ORGANISATIE	Royal HaskoningDHV

Openbaar

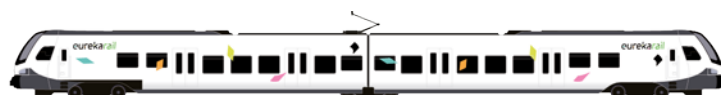
Heeft u vragen en/of
opmerkingen over dit rapport?
Neem dan contact met ons op.

info@eurekarail.net



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. De voorkeursvariant	4
2. Wettelijke kader	5
3. Beschouwing	6
Sociale veiligheid	6
4. Beschouwing	7
4.1. Km 18.6 – km 19.2 Station Heerlen tot en met ongelijkvloerse kruizing Groene Boord	7
4.2. Km 19.2 – km 20.0 Groene Boord tot de Kissel	8
4.3. Km 20.0 – Km 20.7 Kissel tot en met de Melcherstraat	12
4.4. Km 20.7- 21.1 Melcherstraat tot Spoorstraat	12
4.5. Km 21.1. Spoorstraat tot en met km 21.5 Streperstraat	13
4.6. Km 21.5 Streperstraat tot en met Km 22.0 Station Landgraaf	13
5. Resultaten	14
6. Conclusie	14



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Ten behoeve van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) Heerlen – Grens waarin de verdubbeling van het spoor tussen Heerlen en Landgraaf wordt voorbereid, zie figuur 1-1 is gekeken naar de effecten in het kader van sociale veiligheid. Deze verdubbeling moet de grensoverschrijdende spoorverbindingen voor personenvervoer tussen de regio's Limburg en Noordrijn-Westfalen eenvoudiger en sneller maken, met als doel stimulering van de economie, werkgelegenheid en kennisontwikkeling of -uitwisseling in het Euregio Maas-Rijn gebied.



Figuur 1-1: Plangebied Spoorverdubbeling

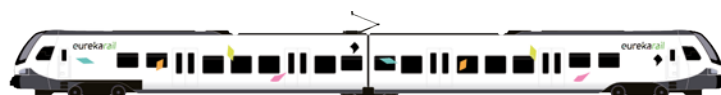
1.2. De voorkeursvariant

De voorkeursvariant bestaat uit een tweede spoor in het verlengde van keerspoor Heerlen (oostkant) vanaf ca. km 19.2. Tussen km 19.2 en km 19.4 is het nieuwe spoor ten zuiden gepland van het bestaande spoor, vanaf km 19.4 tot km 21.2 is het nieuwe spoor ten noorden van het bestaande spoor gepland. Alle benodigde aanpassingen aan het spoorstelsel vinden plaats tussen km 18.0 te Heerlen, km 1.3 richting Kerkrade en km 22.2 richting Herzogenrath.

De aansluiting bij emplacement Heerlen bestaat uit het verplaatsen en vernieuwen van in totaal 6 wissels en het opbreken van 2 wissels. Tevens zal 1 wissel aan de westzijde van het station worden opgebroken en zullen 1 wissel en 2 perrons worden aangepast aan de nieuwe situatie. Vervolgens passeert het tracé de Mijnspoorweg en Kloosterkoolhof/Limaweg. Hierbij kunnen zowel de garageboxen aan de zuidkant van de Limaweg als het geluid- en lamellenscherm langs de Mijnspoorweg behouden blijven. De bestaande overweg Glas Mij-weg wordt opgeheven. De ligging van de Glas Mij-weg zal worden verlegd. Voor de bestaande overweg zal de Glas Mij-weg afbuigen naar het oosten en parallel aan het spoor via een verbrede onderdoorgang ter hoogte van de fietstunnel "Kissel" aansluiten op de Mijnspoorweg/Crutserveldweg. Het fietstunneltje "Kissel" wordt vervangen door een bredere onderdoorgang; iets in westelijke richting verschoven, en geschikt gemaakt voor zowel langzaam verkeer als personenautoverkeer (geen vrachtverkeer) met een doorrijhoogte van 2,90m.

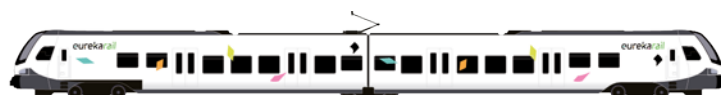
De halte Heerlen de Kissel zal worden opgeheven en gesloopt. De kunstwerken aan de Kissel (Heerlen) en de Spoorstraat (Landgraaf) worden vernieuwd naar een betonnen kunstwerk met ballastdek. Ook de doorgang van de Spoorstraat in Landgraaf zal worden verlaagd naar 2,90m. De kunstwerken aan de Euregioweg (ballastdek) en de Melchersstraat (betonnen dek) worden uitgebreid en het kunstwerk aan de Groene Boord (ballastdek) wordt opgeknapt. Op meerdere plekken zijn hoogte kerende constructies noodzakelijk voor de inpassing van het nieuwe spoor.

De aansluiting bij emplacement Landgraaf bestaat uit 4 wissels, waarvan 1 wissel al is vernieuwd en niet wordt verplaatst (gelijk aan huidige situatie). De perrons zullen worden aangepast aan de nieuwe spoorligging. Daartoe zal één perron worden verplaatst en 2 perrons worden aangepast.



2. Wettelijke kader

Rondom stations en op het spoor is het aspect sociale veiligheid een actuele ruimtelijk thema en wordt daarom beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening. Buiten de Wet ruimtelijke ordening zijn er geen wettelijke vereisten met betrekking tot sociale veiligheid en is er geen beleid van de beheerder van het spoor, de provincie of gemeenten dat betrekking heeft op dit aspect.



3. Beschouwing

Sociale veiligheid

Uit de literatuur blijkt dat het begrip sociale veiligheid uit verschillende elementen kan bestaan.

- Het kan gaan over: persoonsgerelateerd gevaar, het geweld/schade dat een individu aanbrengt,
- Overlast: zoals wildplassen, rondhangen en scheldpartijen,
- Subjectieve veiligheid: gevoelens van veiligheid. Dit is anders dan objectieve veiligheid waar het gaat om statistisch te onderbouwen veiligheid¹. Een voorbeeld is dat mensen zich vaker onveilig voelen op het moment dat ze zich alleen bevinden in de openbare ruimte dan wanneer er mensen om zich heen zijn.

3.1. De oorzaken voor het gevoel van onveiligheid zijn uiteenlopend. Deels heeft het te maken met maatschappelijke ontwikkelingen zoals sociale cohesie en deels met de inrichting van het openbaar gebied. Een reden die ook relevant voor het spoorverbredingsproject is de verandering in het uiterlijk van het openbaar gebied². **Scope afbakening en aanpak**

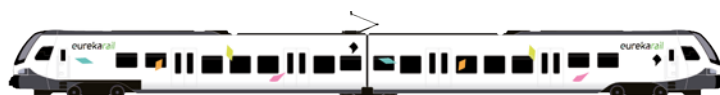
Deze beschouwing beperkt zich tot de openbare ruimte rondom de spoorverdubbeling en gaat niet in op de sociale veiligheid in de trein of op het spoor. Het betreft hier een beschrijving van de veranderingen aan het tracé ten opzichte van de huidige situatie die van invloed kunnen zijn op de subjectieve veiligheidsbeleving en het vergroten van de kans op overlast van de gebruikers van de openbare ruimte.

Het tracé van de spoorverdubbeling wordt in het volgende hoofdstuk omschreven aan de hand van het tracé van het station in Heerlen in de richting van Landgraaf. Hierbij dient opgemerkt te worden dat recent het Station in Heerlen wezenlijk veranderd is door de realisatie van het Maankwartier. Het station Heerlen valt buiten de scope van dit rapport en is derhalve buiten beschouwing gelaten. Dit onderzoek richt zich vooral op sociale veiligheid langs de spoorverdubbeling tot en met het station Landgraaf. Het gevolg van het project is dat treinen vaker zullen rijden tussen Duitsland en Nederland waardoor meer mensen reizen met de trein tussen Aachen en Heerlen (en verder). De doelstelling is dat dit een positief effect zal hebben op de regionale economie doordat meer mensen zullen werken en recreëren in het hele Euregio gebied. Het station Landgraaf is een productiestation – voor veel reizigers is dit het station van herkomst met 900-950 reizigers per etmaal.

Aan de hand van een omschrijving van de verschillende onderdelen en de verandering ten opzichte van de toekomstige situatie wordt beoordeeld of er sprake is van een mogelijk verandering in sociale veiligheid. Zoals beschreven in paragraaf 3.1. is sociale veiligheid een relatief begrip, in andere woorden niet iedereen ervaart het op dezelfde manier. Uitgangspunt voor dit rapport is dat het gevoel van veiligheid minder is waar er sprake is van een relatief gesloten en onoverzichtelijk gebied én waar men zich alleen voelt dan wel uitsluitend de aanwezigheid van mensen voelt die zich bezighouden met minder sociaal wenselijke activiteiten.

¹ Bron: "Sociale veiligheid Organiseren. Naar herkenbaarheid in Openbare Ruimte", Advies 31. Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, december 2004, Den Haag, bladzijde 12

² Bron: "Sociale veiligheid Organiseren. Naar herkenbaarheid in Openbare Ruimte", Advies 31. Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, december 2004, Den Haag, bladzijde 33



4. Beschouwing

4.1. Km 18.6 – km 19.2 Station Heerlen tot en met ongelijkvloerse kruising Groene Boord

Aan dit deel van het tracé, zie figuren 1 en 2 hebben de aanpassingen geen gevolgen voor het gevoel van sociale veiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Er rijdt een extra trein per uur op dit deel van het tracé. Voetgangers en fietsers worden gescheiden van het spoor middels hekwerken in een goed verlicht en overzichtelijk openbaar gebied. De gelijkvloerse kruising met de Willemstraat wordt afgezet met slagbomen, fietsers en voetgangers hebben een eigen rijbaan, zie figuur 3. Vanaf de gelijkvloerse kruising richting de Groene Boord grenst het spoor aan particuliere terreinen, aan de zuidzijde. Hier is dus geen sprake van een openbaar gebied. Aan de noordzijde zijn tussen de Spoorsingel en de spoorbomen een groenstrook aanwezig.

De Groene Boord wordt overspand door een spoorviaduct met een breedte van circa 10 meter breed, zie figuur 4. Voetgangers en fietsers ervaren hier geen visuele hinder en de aanwezigheid van openbare verlichting verhoogd het gevoel van veiligheid. Ten opzichte van de mogelijkheden om het spoor over te steken ter hoogte van de Willemstraat en er onder door te fietsen of lopen veranderd niets ten opzichte van de huidige situatie.



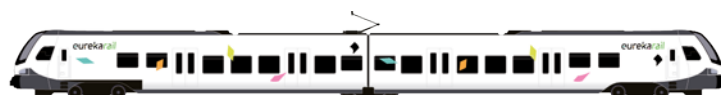
Figuur 1: het deel van het tracé vanaf het station in Heerlen tot net voor de ongelijkvloerse kruising Groene Boord



Figuur 2: het deel van het tracé van net voor de Groene Boord tot aan de parkeerplaats van Huize de Berg



Figuur 3: Gelijkvloerse kruising met de Willemstraat





Figuur 4: Ongelijkvloerse kruising van het Spoor Heerlen Landgraaf over de Groene Boord

4.2. Km 19.2 – km 20.0 Groene Boord tot de Kissel

Zuidzijde

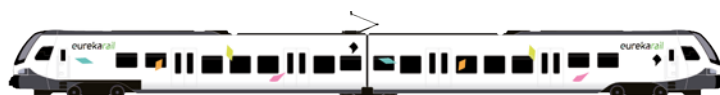
Op dit deel van het tracé verandert ook weinig ten opzichte van de huidige situatie. Dit deel van het tracé is verborgen van de openbare ruimte en grenst aan de achtertuinen van woningen aan de noordzijde en aan het klooster Huize de Berg. Bij de achterkant van Huize de Berg komt het spoor weer in het zicht van fietsers en voetgangers, ter hoogte van de Mijnspoorweg. Het spoor is echter afgeschermd door een beschilderde dichte muur, zie figuur 5 en een hekwerk.



Figuur 5: Aan de linkerkant de beschilderde muur aan de rechterkant fietspad en trottoir

Noordzijde

Aan de noordzijde ter hoogte van de Kloosterkoolhof/Limaweg is een hekwerk en openbare verlichting aanwezig, zie figuur 6. Voor de toekomstige situatie wordt gedacht aan het realiseren van visuele afscherming van het spoor vanaf de Limaweg (zie figuur 7) .



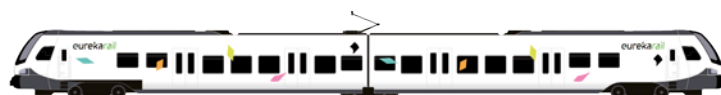
Optie 1 in figuur 7 geeft meer overzicht vanaf de Limaweg over het bloemrijke grasland. Optie 2 sluit aan op het huidige hekwerk langs de Limaweg.

Aan de noordzijde van de Limaweg/Kloosterkoolhof blijft een trottoir beschikbaar voor voetgangers. Deze straat is verkeersluw en is ingericht als een éénrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 6: Kloosterkoolhof/Limaweg

Tussen het spoor en de Limaweg/Schaesbergerweg is een park gelegen met afwisselend inrichtingsdichtheid, zie figuur 8. Het meest oostelijk deel is ingericht op een redelijk gesloten manier, de volgende twee delen die doorsneden worden door de Glas Mij-weg zijn open met wandelpaden. In het middelste deel is het park ingericht met sporttoestellen.





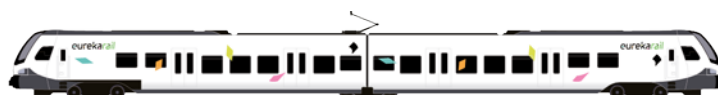
Figuur 7: uit het Beeldkwaliteitsplan documentnummer: XXXXX, versie definitief).



Figuur 8: Park Glas Mij-weg

In de toekomstige situatie zal het meest westelijk deel gedeeltelijk aangepast worden. De gelijkvloerse kruising Glas Mij-weg met het spoor komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tunnel waardoor oversteeekrisico's worden weggenomen, zie figuur 9. In de toekomstige situatie zijn twee looproutes voorzien door het park, heen en wordt het gebied begrensd met een trottoir. Bij daglicht wordt een prettige groene omgeving ervaren.

Er is, net zoals in de huidige situatie, geen verlichting voorzien binnen het park. In de avonden bij weinig licht, kunnen daardoor deze looppaden als minder uitnodigend worden ervaren. Voetgangers (fietsen wordt niet toegestaan binnen het gebied) kunnen er voor kiezen om langs de randen van het gebied te lopen op het trottoir. Straatverlichting wordt gerealiseerd langs de openbare wegen, net zoals in de huidige situatie. Het talud waarop het spoor is gelegen kan een gevoel geven van geslotenheid, hetgeen kan leiden tot een gevoel van onveiligheid. Hierdoor is het gevoel van veiligheid vergelijkbaar met de huidige situatie. De parkeerplaatsen die zijn gelegen in het park worden verplaatst tot langs de weg. Deze parkeerplaatsen worden nu en in de toekomst gebruikt door inwoners in het gebied en bezoekers van de kerk aan de Spoordamstraat.



4.3. Km 20.0 – Km 20.7 Kissel tot en met de Melchersstraat

Vanaf de Spoordamstraat is er nauwelijks een verandering ten opzichte van de huidige situatie voor wat betreft de ervaring van sociale veiligheid. Er wordt wel gedacht aan gewapende grondconstructies langs de Spoordamstraat om de groene afscherming van het spoor te verbeteren. Dit sluit aan bij de huidige groene taluds. De straatverlichting blijft gehandhaafd. Het wegverkeer volgt een andere route dan het spoor. Het spoor grenst namelijk aan particuliere eigendommen aan zowel de zuid- als de noordzijde totdat het spoor de Melcherstraat overkruist via een viaduct, zie figuur 11.



Figuur 11: van links de Kissel tot rechtsboven de Melcherstraat

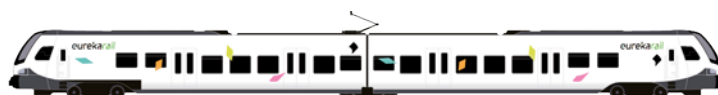
4.4. Km 20.7- 21.1 Melcherstraat tot Spoorstraat

Ter hoogte van de Leenstraat, komt het spoor weer in het zicht van voetgangers en fietsers. Er is een hekwerk aanwezig die het spoor afgrenst. Er is openbare verlichting aanwezig langs de Leenstraat.

Tussen de Cenituurstraat en de Spoorstraat is een trap aanwezig die voetgangers toegang geeft tot de lager gelegen Spoorstraat en andersom, zie figuur 12. Hier is ook openbare verlichting aanwezig. In de toekomstige situatie wordt de hoogte van het kunstwerk verlaagd van 3.70 meter tot 2.90 meter en wordt het kunstwerk verbreed met niet meer 1 meter. De verlaging betekent dat vrachtverkeer niet onderdoor kan rijden. Er is in de huidige situatie sprake van een gesloten gebied met weinig overzicht deels door de hoogteverschillen, de toekomstige situatie verandert hier niets aan. De Spoorstraat ligt lager dan het spoor en de Cenituurstraat en de aanwezige begroeiing. De verbreding van het kunstwerk heeft geen gevolgen voor het overzicht. De situatie vanuit het oogpunt van sociale veiligheid verandert niet.



Figuur 12: trappen van de Cenituurstraat tot aan de Spoorstraat



4.5.Km 21.1. Spoorstraat tot en met km 21.5 Streperstraat

Noordzijde

Vanaf het kunstwerk, aan de noordzijde loopt de Quaedvlieglaan parallel aan het spoor. Het spoor is afgeschermd door begroeiing, aan de andere kant van de straat zijn woonhuizen gelegen, aan beide kanten van de straat is verlichting aanwezig. Het is mogelijk dat naast het viaduct een tijdelijke werkplaats wordt gerealiseerd, waardoor een aantal bomen moet worden verwijderd, na realisatie zal er herbepplanting plaatsvinden. Bij de herplant dient ook rekening te worden gehouden met het gevoel van veiligheid. Ter hoogte van de Streperstraat grenst het spoor aan particuliere gronden tot aan de Cortenbachstraat. Behalve tijdens de uitvoering heeft de spoorverdubbeling geen gevolgen voor sociale veiligheid aan dit deel van het tracé. In figuur 13 is zowel de Quaedvlieglaan als de Spoorstraat weergegeven.



Figuur 13: Aan de noordzijde van het spoor de Quaedvlieglaan en aan de zuidzijde de Spoorstraat

Zuidzijde

Vanaf het punt waar gemotoriseerde verkeer vanaf de Cenuurbaan aansluit op de Spoorstraat is aan de zuidzijde van de Spoorstraat een trottoir en woningen aanwezig. Dit geeft een groter gevoel van veiligheid. De Stationstraat sluit aan op de Streperstraat ter hoogte van het kunstwerk waarbij het spoor de Streperstraat bovenlangs kruist. Hier ontsluit de erftoegangsweg op de doorgaande weg via een rotonde. Er is sprake van meer drukte waardoor het gevoel van sociale veiligheid toeneemt. De uitgangspunten voor de inrichting veranderen niet in de toekomstige situatie.

4.6. Km 21.5 Streperstraat tot en met Km 22.0 Station Landgraaf

Noordzijde

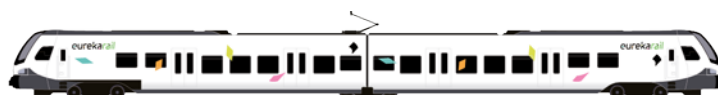
De Cortenbachstraat loopt parallel met het spoor en ligt hoger dan het spoor, zie figuur 14. Tussen het spoor en de Cortenbachstraat is begroeiing aanwezig die het spoor aan het oog onttrekt en geeft een gevoel van geslotenheid. Aan de noordzijde van de straat zijn woningen aanwezig. Vanaf de Cortenbachstraat is een voetpad gelegen dat toegang geeft tot het station. Dit verandert niet in de toekomstige situatie.

Zuidzijde

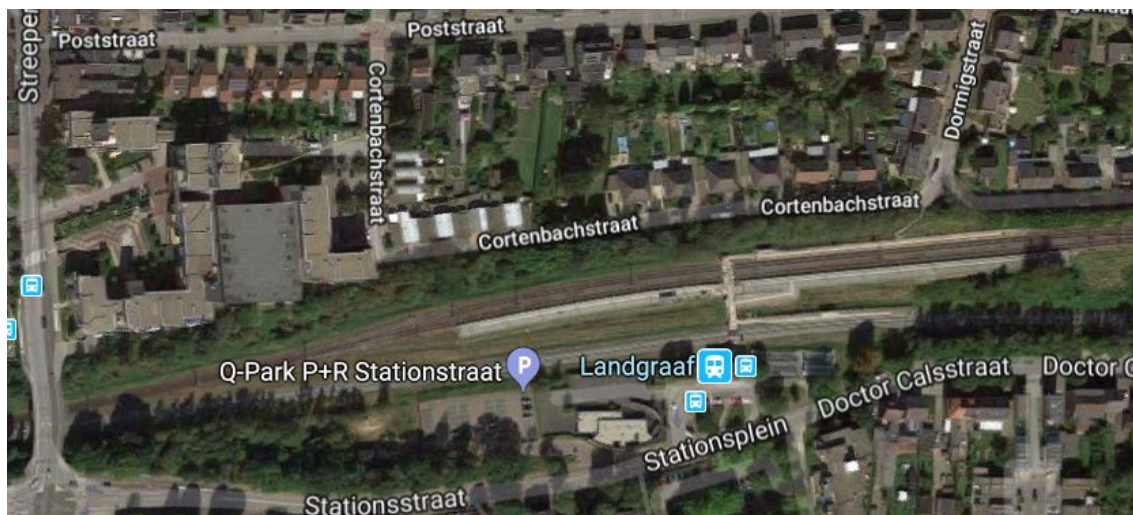
Tussen het Stationstraat en het spoor is begroeiing aanwezig die het spoor aan het oog onttrekt en geeft een gevoel van geslotenheid. Bij het station is een Uitvaartcentrum en horecagelegenheid aanwezig. Beide functies hebben een verkeersaantrekkende werking en zorgen naast de stationfunctie voor extra aanwezigen in het gebied. Er is ook openbare verlichting aanwezig.

Zoals reeds omschreven is het Station Landgraaf een station van herkomst, waarbij veel reizigers in en uitstappen in het kader van woon en werkverkeer. Er is dus om het station heen, deels door de aanwezigheid van de horecagelegenheid sprake van de aanwezigheid van mensen, hetgeen een gevoel van veiligheid geeft. Anderzijds kan de aanwezigheid van de horecagelegenheid voor overlast zorgen zoals wildplassen, geluid enzovoort.

In de toekomstige situatie komen de perrons op het Station Landgraaf anders te liggen. Hierdoor kunnen treinen richting Duitsland en Nederland elkaar tegelijkertijd passeren. De bereikbaarheid van de perrons verandert niet. Dit betekent dat reizigers nog steeds over het spoor lopen vanaf de Cortenbachstraat. Wat de inrichting van de perrons zelf betreft verandert weinig ten opzichte van de huidige situatie met betrekking tot sociale veiligheid. Bovendien heeft de Gemeente Landgraaf plannen om de stationstoegang te optimaliseren hierbij dient ook rekening te



worden gehouden met mogelijke overlast naar aanleiding van de horecagelegenheid. Dit vergroot het gevoel van sociale veiligheid.



Figuur 14: Spoor vanaf de Streeperstraat tot aan het Station Landgraaf

5. Resultaten

Gelet op de beschouwing van het tracé valt op dat over het overgrote deel van het tracé er geen veranderingen zijn in het kader van sociale veiligheid. Een groot deel van het tracé grenst aan gebieden die niet openbaar toegankelijk zijn. Daar waar een openbare weg of ruimte langs een deel van het spoortracé loopt, is de spoorse kant dicht gegroeid met groen met aan de andere kant van de straat woningen en openbare verlichting. Overdag geeft dit een landelijk gevoel in de avonduren kan dit een onoverzichtelijk gevoel geven. Langs een groot deel van het tracé is ook sprake van een hoogteverschil tussen het spoor en het openbare gebied. Dit biedt veiligheid in de zin van de scheiding van functies. De grootse verandering komt door de aanpassingen ter hoogte van de Kissel en in het bijzonder de Glas Mij-weg. Van belang is dat voetgangers en fietsers overzicht houden en kunnen zien waar ze uitkomen bij de tunnel onder het spoor.

Rondom het stations Landgraaf heeft de Gemeente Landgraaf plannen om de ingang van het station te optimaliseren, dit kan bijdragen aan het vergroten van het gevoel van veiligheid op en rondom het station.

6. Conclusie

Gelet op het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het grootste deel van de spoorverdubbeling geen gevolgen heeft voor sociale veiligheid. Bij de aanpassing van de Glas Mij-weg en inrichting van het groen ter plaatse wordt rekening gehouden met sociale veiligheid door verlichting aan te brengen langs de te verleggen Glas Mij-weg. Bij de realisatie van de tunneluitmondingen dient het zicht voor fietsers en voetgangers zo goed mogelijk te worden gemaakt.

Bovenstaande betekent dat het plan geen belemmering vormt voor sociale veiligheid.

