

NOTA VAN ANTWOORD VOOROVERLEG EX. ARTIKEL 3.1.1. BESLUIT RUIMTELIJKE ORDENING CONCEPT ONTWERP PROVINCIAAL INPASSINGSPAN SPOORVERDUBBELING HEERLEN LANDGRAAF

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het conceptontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf aan de volgende instanties toegezonden:

1. Gemeente Heerlen
2. Gemeente Landgraaf
3. Gemeente Kerkrade
4. Waterschap Limburg
5. Veiligheidsregio Zuid-Limburg

Vooroverlegreacties op hoofdlijnen

Uit de vooroverlegreacties blijkt dat er zorgen zijn met betrekking tot het toekomstige goederenvervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Met betrekking tot deze zorgen wordt het volgende opgemerkt.

Het baanvak Heerlen-grens heeft een goederenstatus, welke in nationale verklaringen (o.a. de Netverklaring van ProRail) en internationale verdragen vastligt. Deze status maakt het mogelijk voor iedere goederenvervoerder om binnen Nederland capaciteit aan te vragen bij de capaciteitsverdeler ProRail.

Het project SVHL en dit bijbehorende PIP heeft als doel het verruimen van de capaciteit ten behoeve van reizigerstreinen tussen Nederland en Duitsland.

Doordat de capaciteit van de spoorlijn wordt verruimd, ontstaat de zorg dat deze verruimde capaciteit ook wordt ingezet voor goederentreinen waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit PIP voorziet niet in een verruiming van de goederencapaciteit ten opzichte van de huidige maatgevende milieukaders en betreft onder andere beperkingen op basis van Geluidproductieplafonds (GPP) en Risicoplafonds. De maatgevende milieukaders voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vastgesteld in het Basisnet (zie <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/>)

Hieronder zijn de ontvangen reacties samengevat en van een reactie voorzien.

1. Gemeente Heerlen

a. Archeologie

In het deelrapport Archeologie dat onderdeel uitmaakt van het MER wordt verwezen naar het archeologische- verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart (2007) voor Parkstad Limburg. Deze kaart is sindsdien geactualiseerd. Verder is het mogelijk dat in de gemeente Landgraaf restanten van het tracé van een Romeinse weg, de Via Belgica, kunnen worden aangetroffen. Hiermee dient rekening te worden gehouden bij ingrepen.

Reactie: Bij het opstellen van het deelrapport Archeologie zijn de relevante gegevens opgevraagd bij de Regio Archeoloog van Parkstad. Indien een actuelere archeologische-verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart bestaat, ontvangen wij deze graag. Dan wordt deze verwerkt in de relevante onderdelen van het PIP.

Met betrekking tot de Via Belgica ligt het tracé zoals aangegeven door de gemeente Heerlen buiten het plangebied van het PIP. Wellicht ten overvloede, bij het eventueel aantreffen van archeologische restanten tijdens de uitvoering wordt melding gedaan.

b. Externe Veiligheid

b.i. Uitgangspunten onderzoek. De gemeente Heerlen geeft aan dat ten onrechte geen rekening is gehouden met Plasbrandaandachtsgebieden (PAG).

Reactie: Het beoordelingskader voor het aspect Externe Veiligheid is de Externe Veiligheid-beoordeling tracébesluiten (hierna Beleidsregel), Staatscourant nr. 61352, 22 november 2016.

Ondanks dat de spoorverdubbeling niet middels een Tracébesluit wordt mogelijk gemaakt, maar middels een PIP, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de Beleidsregels EV-beoordeling, paragraaf 2.1.

Op pagina 9 van bijlage 6 van de PIP toelichting is het volgende vermeld met betrekking tot de Beleidsregel en PAG's.

Plasbrandaandachtsgebied

Artikel 30 van de Beleidsregels EV-beoordeling stelt dat wanneer de spoorweg een PAG heeft in het besluit vermeld moet worden in hoeverre de aanpassing van de spoorweg gevolgen heeft voor de ligging van dat PAG (zie kader).

Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is een gebied van 30 meter, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf van de doorgaande route. Aan nieuwe gebouwen (nieuwe situatie) binnen dit gebied worden extra eisen gesteld vanwege de externe veiligheidsrisico's en meer specifiek worden er maatregelen geëist om de effecten van een plasbrand te beperken. Een plasbrand kan optreden als door een incident met het vervoer van een brandbare vloeistof deze vrijkomt en ontsteekt.

Voor bestaande objecten in het PAG of die door het project in het PAG komen te liggen, gelden geen aanvullende bouweisen. Voor de bestaande objecten die als gevolg van het project in het PAG schuiven, geldt tevens dat deze kunnen blijven staan en dat er geen aanleiding is om deze objecten aan te kopen. Een PAG is aanwezig langs spoorwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tientallen meters naast het spoor.

In de Regeling basisnet is opgenomen of een spoorweg een PAG heeft. Voor de spoorweg Heerlen – grens (route 380, trajecten Sittard aansl. – Heerlen en Heerlen – Herzogenrath) geldt dat deze route geen PAG heeft. Om deze reden is het PAG niet verder onderzocht.

In de Beleidsregel EV is in de toelichting aangegeven wat onder substantiële hoeveelheden wordt verstaan. "Voor de aanwijzing van een plasbrandaandachtsgebied langs hoofdspoorwegen is het vervoer van meer dan 3.500 ketelwagenequivalenten met zeer brandbare vloeistoffen per jaar over een bepaald baanvak waarbij een container met brandbare vloeistoffen telt als een halve ketelwagen, als criterium gehanteerd". Op het onderhavige baanvak wordt niet voldaan aan dit criterium waardoor geen plasbrandrisicogebied is opgenomen. De tekst in de toelichting van het PIP (pagina 32) is aangepast zodat het duidelijker is dat er geen sprake is van substantiële hoeveelheden en dat dit uitgangspunt conform de Beleidsregel is.

b.ii. Voor het tracé Heerlen-Landgraaf is de stofcategorie A (brandbare gassen) bepalend voor de omvang voor het groepsrisico. De gemeente Heerlen is van mening dat het uitgangspunt moet zijn de daadwerkelijk vervoerde stoffen.

Reactie:

Deze opmerking leidt niet tot aanpassingen.

Het beoordelingskader voor het aspect Externe Veiligheid is de Externe Veiligheid-beoordeling tracébesluiten (hierna Beleidsregel), Staatscourant nr. 61352, 22 november 2016. Op pagina 6 van het Deelrapport Externe Veiligheid is uitleg gegeven van Basisnet. In de voetnoot is ook uitgelegd waarom er geen rekening wordt gehouden met het werkelijke vervoer op de infrastructuur. Volledigheidshalve wordt de relevante tekst weergegeven hieronder. Uit de toelichting op de Beleidsregel blijkt dat het Rijk de transportsector wilt uitdagen om de veiligheid te verbeteren door de risicoruimte als uitgangspunt te hanteren en niet het volume van de te transporteren stoffen.

Basisnet

Het basisnet vormt het wettelijk kader om de spanning te beheersen tussen:

1. de noodzaak en toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen
2. de behoefte om de fysieke ruimte langs en boven de infrastructuur intensiever te benutten
3. het bieden van een maatschappelijk geaccepteerd beschermingsniveau aan mensen die wonen, werken en recreëren langs transportroutes die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruikt kunnen worden.

Het basisnet houdt een netwerk van voor het (doorgaande) vervoer van gevaarlijke stoffen van belang geachte infrastructuur in, waaraan een begrensde risicoruimte wordt gegund. Langs of op elke (vaar-, spoor- en autowegen die deel uitmaakt van het basisnet worden plaatsen aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar is. Gezamenlijk vormen deze plaatsen (denkbeeldige) risicolijnen langs of op het basisnet die voor het vervoer beschikbare risicoruimte aangeven. Binnen die risicoruimte gelden ruimtelijke beperkingen. De risicoruimte wordt gevormd door de plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar contour, maar de erbij horende risicoplafonds zijn gebaseerd op het maximale risico dat het vervoer van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken ².

² Om die reden worden deze risico's niet meer op basis van het werkelijke vervoer op die infrastructuur gehanteerd, maar op basis van de vervoersaantallen zoals deze in het basisnet (tabellen basisnet weg, spoor en water uit Rbn en de aanvullende tabel voor weg in de beleidsregels-EV) gedefinieerd zijn.

b.iii. Naar de mening van de gemeente dient het totaal gebruik van het spoor te worden beoordeeld omdat het vervoersaanbod afhankelijk is van marktwerking. Ter onderbouwing wordt verwezen naar het rapport "vervoersbehoefte Cluster Chemelot 2025" d.d. 11 mei 2018 waarin een prognose wordt gedaan van de vervoersbehoefte van en naar Chemelot. Hieruit blijkt volgens de gemeente dat de risicoplafonds PR=10-7 en PR=10-8 tot 50 meter zullen toenemen. Bovendien geeft de gemeente aan dat er in het onderzoek ten behoeve van geluid rekening is gehouden met de marktvraag.

Reactie: Het bovengenoemd rapport is een bijlage bij een brief aan de Tweede Kamer van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met kenmerk IenW/BSK-2018/86978. Het onderwerp van de brief is 'Verslag Basisnet 2017 en aanpak Basisnet Spoor'. In deze brief schrijft de Minister dat naar aanleiding van het rapport Vervoersbehoefte Cluster Chemelot 2025 zij wil kijken naar een andere verdeling van stoffen waarbij vervoer over water en buisleidingen wordt meegenomen. Hierdoor kunnen wij de conclusie van de gemeente niet delen dat de prognose in het rapport te vertalen is als een marktvraag. Dit rapport vormt derhalve geen aanleiding om te concluderen dat de risicoplafonds zullen toenemen zoals de gemeente aangeeft.

Met betrekking tot de uitgangspunten in het akoestisch rapport voor het aantal goederentreinen is het uitgangspunt de prognose die is ontvangen van ProRail. De tekst in het geluidrapport is aangepast omdat het blijkbare voor verwarring zorgde. In de prognose is rekening gehouden met goederenvervoer. Deze prognose vormt het uitgangspunt voor alle onderzoeken. In de onderzoeken is geen rekening gehouden met een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen danwel andere goederenvervoer ten opzichte van de wettelijk toegestane hoeveelheden.

Uiteraard is goederenvervoer over deze verbinding ook (wettelijk) mogelijk binnen de capaciteits- en milieugrenzen. De ambitie van de spoorverdubbeling blijft echter het verbeteren van grensoverschrijdend personenvervoer.

b.iv. De gemeente vraagt welke aantallen goederentreinen voor gevaarlijke stoffen is gebruikt als uitgangspunt. De gemeente vraagt waarom in het PIP en MER geen rekening is gehouden met korte goederentreinen (tot 1400 ton). Hier is wel over geschreven in het rapport Capaciteitsanalyse Heerlen-grens.

Reactie: De uitgangspunten met betrekking tot het aantal goederentreinen zijn opgenomen in bijlage 1 bij het deelrapport Externe Veiligheid. Het betreft de aantallen die zijn opgenomen in de Beleidsregel Externe Veiligheid, zijnde 2670 Ketelwagonequivalenten van stofcategorie A.

In het hoofdrapport MER op pagina 29 zijn de uitgangspunten voor de intensiteiten weergegeven. Dit dient als input voor het beoordelen van de scenario's. Het rapport Capaciteitsanalyse Heerlen-Grens maakt onderdeel uit van het technisch ontwerptraject (Functioneel Integraal Spoorontwerp) en niet van het PIP en MER. Het rapport capaciteitsanalyse heeft een ander doel (verificatie oplossing aan de klanteisen (CRS) m.b.t. functionaliteit en dienstregeling) en andere uitgangspunten (houdt o.a. geen rekening met milieuruimte en wel met toekomstvastheid en flexibiliteit van dienstregelingen).

Deze vraag leidt niet tot aanpassing van het PIP en MER.

b.v. De gemeente vindt het niet acceptabel als personentreinen vertraging oplopen doordat treinpaden voor personenvervoer worden uitgewisseld met goederenvervoer.

Reactie: Wellicht ten overvloede, het PIP heeft géén invloed op het verdelen van de spoorcapaciteit. ProRail is verantwoordelijk voor het verdelen van de spoorcapaciteit over de verschillende gebruikers. Het is het streven van ProRail om de capaciteit zo optimaal te verdelen dat reizigers er zo min mogelijk last van hebben.

b.vi. Het systeem van Basisnet voorziet niet in proactieve handhaving van de omvang van gevaarlijke stoffen. Ook uit de realisatiecijfers van Basisnet blijkt dat de afgelopen jaren treinen met Ammoniak door Heerlen zijn gereden. Gevreesd wordt dat bij het aflopen van het Ammoniak convenant op 31 december 2020, het spoorgoederenvervoer met ammoniak door Heerlen verder zal toenemen.

Reactie: Dit PIP voorziet niet in een verruiming van de goederencapaciteit ten opzichte van wat nu al wettelijk is toegestaan. Het PIP voorziet niet in een toetsingskader voor het handhaven van Basisnet. Wellicht ten overvloede, een afwijking tussen het aantal gerealiseerde goederentreinen en de referentieaantallen betekent niet per definitie dat het risicoplafond wordt overschreden. Daar waar er sprake is van een dreigende overschrijding gaat het ministerie in gesprek met vervoerders, beheerders en verladers over de te nemen maatregelen.

b.vii. Het PIP gaat uit van een te lage omvang van het groepsrisico. Er wordt ten onrechte geconcludeerd dat het groepsrisico van Heerlen onder de oriëntatiewaarde ligt terwijl uit andere onderzoeken blijkt dat de oriëntatie waarde ter plaatse wordt overschreden. Een verantwoording

groepsrisico dient daardoor te worden opgesteld. De RBMII-berekeningen¹ zijn niet bijgevoegd waardoor het onduidelijk is hoe tot de conclusie is gekomen.

Gesteld wordt dat het groepsrisico in het centrum van Heerlen onder de oriëntatiewaarde ligt terwijl uit de 'Quickscan externe effecten Sittard-Herzogenrath' alsook in andere RBMII-berekeningen in het stedelijk gebied van Heerlen blijkt dat het groepsrisico al boven de oriëntatiewaarde uitstijgt.

Reactie: Het deel van het rapport dat het groepsrisico betreft is opgesteld conform artikel 27 en 28 van de Beleidsregels Externe Veiligheid. In bijlage 1 van het rapport is de RBMII-berekening bijgevoegd. (blz 47-150).

Het verschil tussen de conclusies in het deelrapport Externe Veiligheid Heerlen-Grens en de Quickscan externe effecten Sittard-Herzogenrath² heeft te maken met de uitgangspunten. In het deelrapport is het uitgangspunt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen de uitgangspunten in de Beleidsregel. Uitgangspunten van het quickscan zijn meerdere treinen met meerdere stoffen op basis van prognoses.

Deze opmerking leidt niet tot aanpassing van het PIP of MER.

c. Bodem

c.i Opgemerkt wordt dat de gegevens niet volledig zijn. Er is geen rekening gehouden met een beschikking WKPB nr. 291.

Reactie: in het kader van het onderzoek zijn o.a. gegevens opgevraagd bij de gemeente Heerlen. Bovengenoemde beschikking is niet aangeleverd met de gegevens. Wij ontvangen graag de vermelde beschikking en eventuele andere ontbrekende informatie om het onderzoek volledig te maken. Het feit dat een beschikking hiervoor is gegeven geeft overigens geen aanleiding om tot andere conclusies te komen dan nu verwoord in het onderzoek. Door het verlenen van de beschikking heeft de sanering vermoedelijk al plaatsgevonden danwel zijn de voorwaarden voor sanering uiteengezet.

c.ii In het rapport wordt ten onrecht geconcludeerd dat er sprake zou zijn van een minder gevoelige bestemming, terwijl in het rapport ook geconcludeerd wordt dat het gebruik met de daaraan gekoppeld grondgebruik gelijk zijn.

Reactie: Bij het nalezen is de tekst in het rapport verwarrend. De conclusies zijn aangepast zodat het duidelijker wordt.

c.iii Er is een mooi overzicht gegeven van de locaties waar gepland is om de werkzaamheden uit te voeren. Omdat alleen bureauonderzoek is uitgevoerd, kan geen uitspraak gedaan worden over de werkelijk aanwezige bodemkwaliteit.

Reactie: Doel van het onderzoek is om te onderbouwen of de milieuhygiënische bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Op basis van bureauonderzoek is aangetoond dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Wellicht ten overvloede wordt ten behoeve van de realisatie van het project aanvullend onderzoek uitgevoerd waarbij boringen worden geplaatst.

¹ Dit is het rekenprogramma dat wordt gebruikt om de kwantitatieve risicoanalyses uit te voeren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor.

² De quickscan is een bijlage bij de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer, met kenmerk IENM/BSK-2017/216015 met als onderwerp Voortgang Betuweroute

c.iv. In het rapport is geen rekening gehouden met een beschikking WKPB nr.291. Deze beschikking komt er praktisch op neer dat alle ingrepen in de bodem alleen uitgevoerd worden als er een beschikking Wbb/BUS-melding wordt gedaan.

Reactie: In het onderzoek is rekening gehouden met het feit dat BUS-melding(en) gedaan moeten worden.

c.v. De gemeente is het niet eens met de conclusie dat het grondwater dieper ligt dan de diepte van de geplande grondroerendewerkzaamheden.

Reactie: In het kader van het onderzoek is gekeken naar verschillende bronnen waaronder het DINO-loket. Via het loket hebben wij de grondwaterkaarten geraadpleegd. Uit de vergelijking van deze informatie met de geplande bodemingrepen is geconcludeerd dat het grondwater dieper ligt dan de ingrepen. De gemeente beschikt blijkbaar over andere informatie en geeft niet aan op welke hoogte of op basis van welke gegevens zij tot dit standpunt komt. Er is derhalve op dit moment geen aanleiding om tot een andere conclusie te komen. Indien de gemeente gegevens heeft waaruit blijkt dat het grondwater daadwerkelijk ondieper ligt dan waarvan het onderzoek uitgegaan is, ontvangen wij deze graag. Op basis van deze informatie wordt overwogen in hoeverre het rapport moet worden aangepast en aangevuld.

c.vi. Dat er alleen sprake is van diffuse bodemverontreiniging kan de gemeente niet onderschrijven. De gemeente kan mede gelet hierop zich niet vinden in de conclusie dat bodemkwaliteit geen belemmering is voor de bestemmingswijziging.

Reactie: In het onderzoek is in hoofdstuk 4 een beschouwing gedaan van de geraadpleegde bronnen in relatie tot diffuse bodemverontreinigingen en puntbronnen. Mogelijk hanteert dat de gemeente een andere definitie van een diffuse bodemverontreiniging en een punt verontreiniging dan in het onderzoek is gehanteerd. Het doel van het onderzoek en de onderzoeksopzet is om alle verontreinigingen te inventariseren en waar nodig maatregelen te noemen. Op basis van de beschikbaar gestelde gegevens is de conclusie dat met toepassing van maatregelen de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. Eventuele aanvullende informatie die niet is ontvangen bij het historisch bodemonderzoek ontvangen wij graag. Op basis hiervan wordt overwogen in hoeverre het rapport moet worden aangepast en aangevuld.

d. Geluid

d.i. Op basis van de gegevens in het deelrapport Geluid is niet te herleiden welke cijfers zijn gehanteerd met betrekking tot de treinintensiteiten. In het rapport staat vermeld dat rekening is gehouden met de meest recente marktontwikkelingen.

Reactie: Op bladzijde 19 van het deelrapport is een bronverwijzing opgenomen naar de gehanteerde gegevens. De tekstuele toelichting met betrekking tot marktontwikkeling leidt tot verwarring. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor niet gelijk is aan alle goederenvervoer over het spoor. De tekst in het deelrapport geluid is aangepast om verdere verwarring te voorkomen.

d.ii. Er is sprake van een tegenstrijdigheid tussen de deelconclusies en hoofdconclusies. In de deelconclusies blijkt namelijk dat er een overschrijding van de toetswaarde is bij de cluster Stationstraat en de Willemstraat. Dit komt niet terug in de conclusies op dit onderdeel.

Reactie: Deze constatering onderschrijven wij. Het rapport is aangepast op dit punt.

d.iii. Er is onduidelijke tekst opgenomen over de overschrijdingen op een punt. “Het feit dat er wel sprake is van een GPP-overschrijding maar niet van een overschrijding van Lden, GPP op woningniveau, is het gevolg van verschil in het hoogtemodellering in het register en in het omgevingsmodel. Er is namelijk geen toename in emissie op dit baandeel”.

Reactie: De betreffende tekst is verwarrend en is verwijderd uit het rapport. Deze aanpassing heeft geen gevolgen voor de conclusies van het rapport. De overschrijding is ontstaan door een verschil in de gebruikte modellen.

d.iv. Met betrekking tot de doelmatigheidsafweging van geluidreducerende maatregelen ter hoogte van de overschrijding op locatie 4 in Kerkrade is niet onderbouwd hoe men tot de conclusie komt dat maatregelen niet doelmatig zijn en dat geen andere maatregelen genomen kunnen worden.

Reactie: Deze tekst is aangepast. De doelmatigheidstoets is nader onderbouwd. Prorail vraagt bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor deze locatie een verhoging van het Geluidproductieplafond aan. Tegen het besluit van de Minister kan bezwaar worden ingediend.

d.v. Tevens worden een 12-tal andere punten aangegeven waarvoor de gemeente aandacht vraagt in de toelichting van het PIP. Deze worden hieronder kort samengevat.

pagina 10. Per abuis is aangegeven dat de Glas Mij-weg in het buitenstedelijk gebied is gelegen.

Reactie: De Glas Mij-weg is nu aangegeven als binnenstedelijk gebied

Pagina 11, 2.11. Bij het beschouwen van de binnenwaarde wordt gesproken over het terugbrengen van de overschrijding tot 3 dB onder de binnenwaarde. De gemeente wil weten waarop de 3 dB is gebaseerd. *Reactie: Dit vloeit voort uit artikel 11.64 lid 3 van het Wet milieubeheer.*

Pagina 13, figuur 3-1, de gemeente vraagt of er geen intensiteitverhoging plaatsvindt ter hoogte van de spoorverdubbeling. *Reactie: Figuur 3-1 is aangepast zodat duidelijk is dat de intensiteiten veranderen over het hele gebied*

Pagina 14, tabel 3.3. De gemeente vraagt uit hoeveel eenheden bestaan de goederentreinen in de dag-, avond- en nachtperiode? *Reactie: Deze gegevens zijn opgenomen in kolommen 4 en 11 van de tabel.*

Pagina 14, de gemeente vraagt of er gerekend is met FLIRT of niet? *Reactie: FLIRT is opgenomen in de categorieën. Aangegeven is dat in de nabije toekomst de categorie indeling voor FLIRT naar alle waarschijnlijkheid zal wijzigen. Met deze categoriewijziging is nog geen rekening gehouden.*

Pagina 19, figuur 5-2: De gemeente vraagt waarom Klompstraat 21 t/m 29 niet zijn meegenomen in de berekening. In de figuur zijn alle woningen in de cluster weergegeven. *Reactie: Uit de berekening blijkt dat bij sommige woningen een overschrijding is van 1dB of meer. Deze worden weergegeven met een kleur. Daar waar er geen overschrijding is van 1 dB of meer zijn de woningen weergegeven met grijs. Klompstraat 21 t/m 29 zijn derhalve meegenomen in de berekening maar ter plaatse is geen sprake van een overschrijding van 1dB of meer.*

Pagina 23, Er is een tekstblokje opgenomen waarvan het doel niet duidelijk is. *Reactie: De aangegeven tekst in het blokje is verwijderd.*

Pagina 25, Gevraagd wordt om het uitgangspunt onder het derde puntje aan te vullen. *Reactie: Hier staat dat conform artikel 110 Wet geluidhinder een aftrek van 5 dB is toegepast op de*

geluidsbelasting. Onduidelijk is waarmee de gemeente dit punt wil laten aanvullen. Het is derhalve niet aangevuld.

Pagina 25, tabel 6.1, De gemeente vraagt waar de gegevens zijn opgenomen in het rapport. De gemeente oordeelt dat de verkeersgegevens te laag zijn met uitzondering van twee punten: voor de Schaesbergerweg-west zijn de gegevens te hoog en voor de Spoordamstraat zijn ze te laag.

Reactie: De verkeersgegevens zijn afkomstig uit het rapport “Onderzoek verkeerscirculatie wijk MSP” dat is opgesteld in opdracht van de gemeente Heerlen. Dit onderzoek is ook aangereikt door de gemeente als uitgangspunt. Indien de gemeente beschikt over aanvullende gegevens, ontvangen wij deze graag.

De gemeente geeft aan dat enkele bijlagen leeg zijn. *De ontbrekende bijlagen zijn aangevuld.*

De gemeente vraagt om een figuur op te nemen waaruit blijkt waar de GPP's liggen en of deze verhoogd of verlaagd worden. *Reactie: De gevraagde figuur met de ligging van de GPP's die verlaagd of verhoogd worden zijn aangegeven in bijlage 2 bij het deelrapport geluid.*

De gemeente geeft aan dat voor de woningen die aan de noordkant van het spoor liggen, niet te achterhalen is of de conclusies over de geluidbelasting kloppen. *Reactie: Deze gegevens volgen uit het model dat is gebruikt voor het berekenen van de geluidsbelasting. In het rapport is ingegaan op de gevallen waar sprake is van een overschrijding. Het geluidsmodel is een softwarepakket die de berekeningen uitvoert. In het model kan gezien worden waar er sprake is van een overschrijding van de toetswaarden en waar er geen sprake is van een overschrijding. Indien gewenst, kan de gemeente het model komen inzien om zo voor zichzelf te zien of er sprake is van een overschrijding*

d.vi. Naar aanleiding van het Mer Heerlen-Grens deelrapport Geluid wordt gevraagd wat bedoeld wordt met de volgende zin “Een neutrale score van de referentiesituatie betekent dus niet dat verondersteld wordt dat er geen sprake van een verandering is ten opzichte van de huidige situatie”.

Reactie: hiermee wordt bedoeld dat een neutrale score niet per definitie betekent dat er geen verandering is ten opzichte van de huidige situatie.

d.vii. In hoofdstuk 4 van het MER Heerlen-grens deelrapport geluid wordt gesproken over de grenzen van een eventuele snelheidsverhoging. Echter in het deelrapport Geluid komt nergens een snelheidsverhoging voor.

Reactie: in hoofdstuk 3 van het PIP deelrapport Geluid wordt gesproken over snelheidsverhoging.

d.viii. De referentiesituatie is de toekomstige situatie (2030) zonder dat de project Heerlen-Grens wordt gerealiseerd. Welke verkeersintensiteiten horen hierbij? Hoe zit het met (gevaarlijk) goederenvervoer hierin?

Reactie: De verkeersintensiteiten in de referentiesituatie zijn opgesomd in paragraaf 4.4. van het hooftrapport MER. Deze zijn hieronder weergegeven.

De uitgangspunten ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn verwoord in de reactie op a.iv.

e. Trillingen

e.i. In tabel 2-4 en tabel 2-5 (MER-Deelrapport Trillingen) zijn de intensiteiten voor het aspect trillingen weergegeven. Het is de gemeente niet duidelijk hoe deze gegevens zich verhouden tot de uitgangspunten die zijn gebruikt in de onderzoeken geluid en externe veiligheid.

Reactie: Voor ieder omgevingsaspect zijn verschillende kenmerken van de prognoses van belang. Deze worden hieronder toegelicht. De prognoses komen van de spoorwegbeheerder (ProRail) en voor de onderzoeken voor geluid en trillingen zijn deze gegevens consistent weergegeven met verschillende eenheden. Voor trillingen wordt er gekeken naar trein per uur per richting, gemiddeld over een etmaalperiode en voor geluid zijn de eenheden gekoppeld aan bakken (treinstellen) uitgewerkt in dagdelen (dag/avond/nacht) per akoestische materieelcategorie. Voor de uitgangspunten voor externe veiligheid zie onder a.vi.

e.ii. De beoordeling van trillingen is te onnauwkeurig en globaal en naar de mening van de gemeente niet geschikt om verschillen in beeld te brengen.

Reactie: Voor het aspect trillingen zijn geen wettelijke vastgestelde rekensystematieken. De gehanteerde prognose is gebaseerd op een clusterbenadering met een nulmeting in een maatgevende woning. Dit is toelaatbaar, navolgbaar, voldoende transparant en niet in strijd met enig toetsingskader voor het MER danwel de Bts.

Op 20 februari 2019 is door de Raad van State Afdeling Bestuursrechtspraak uitspraak gedaan over een deelonderzoek trillingen met een identieke aanpak qua rekensystematiek voor het tracebesluit Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden.

https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=98393&summary_only=&q=

Deze uitgebreide uitspraak op het gebied van trillingen is voor de Raad van State Afdeling Bestuursrechtspraak geen aanleiding geweest om de gehanteerde methode niet geschikt te verklaren om verschillen in beeld te brengen.

Onduidelijk is welke rekensystematiek de gemeente wel geschikt vindt. Deze reactie van de gemeente geeft geen aanleiding om het rapport aan te passen.

e.iii. De gemeente geeft aan dat in het MER-deelrapport 'Trillingen' (p.22) aangegeven is dat schade aan gebouwen niet behandeld zal worden. Daarnaast wordt gesteld dat voor de aanlegfase het effect eveneens niet bepaald wordt vanwege een gebrek aan informatie (p.13). Naar de mening van de gemeente moet dit wel in de beoordeling meegenomen worden.

Reactie:

Ten aanzien van de bovenstaande opmerkingen het volgende:

Schade ten gevolge van trillingen in de gebruiksfase

In het MER deelrapport trillingen is schade aan gebouwen behandeld op basis van expert judgement. In paragraaf 5.6 staat vermeld: "De trillingsniveaus ten gevolge van de gebruiksfase van het project bij de woningen zijn dermate laag dat er in het licht van de beoordelingssystematiek van de SBR-richtlijn A geen sprake is van een verhoogde kans op schade aan de woningen."

De stelling van de gemeente dat "In het MER-Deelrapport Trillingen schade aan gebouwen niet is behandeld". Is dus feitelijk niet juist er is alleen geen numerieke prognose gemaakt. Schade aan gebouwen is behandeld op basis van expert judgement. Dit is toelaatbaar, navolgbaar, voldoende transparant en niet in strijd met enig toetsingskader voor het MER.

Schade ten gevolge van trillingen in de aanlegfase

In het PIP is in het deelrapport trillingen in paragraaf 3.2 het onderwerp schade ten gevolge van trillingen in de aanlegfase behandeld. “Samenvattend wordt ten aanzien van de effecten in de aanlegfase geconcludeerd: op basis van de beschikbare informatie en gezien de inzet van trillingsarme technieken in de aanlegfase is er naar verwachting geen sprake van een verhoogde kans op schade aan gebouwen door trillingen conform de SBR richtlijn deel A.”

De stelling van de gemeente “Voor de aanlegfase is het effect eveneens niet bepaald omwille van het gebrek aan informatie.” Schade aan gebouwen ten gevolge van trillingen in de aanlegfase is behandeld op basis van expert judgement. Dit is toelaatbaar, navolgbaar, voldoende transparant en niet in strijd met enig toetsingskader voor het PIP.

F. Gezondheid

f.i. Het aspect trillingen is niet meegenomen in het onderzoek. De beoordeling is niet volledig en heeft geen toegevoegde waarde.

Reactie: Het onderzoek is opgesteld conform het ‘Gezondheidseffectscreening – Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming (versie 1.7, GGD NL, 2018)’, dit is opgesteld door de Gemeentelijke Gezondheidsdiensten. Er is rekening gehouden met relevante milieuhygiënische effecten. Het standpunt van de gemeente ten opzichte van dit onderzoek is ter kennisname aangenomen. Trillingen maakt geen onderdeel uit van de systematiek van het Gezondheidseffectscreening

Wellicht ten overvloede, in de zienswijze (1.001) van de gemeente op de NRD was Gedeputeerde Staten gevraagd om het aspect gezondheid mee te nemen in het MER, met het GES is invulling gegeven aan deze wens.

G. Water

g.i. Bij het uitwerken van het plan voor de spoorverdubbeling dienen de uitgangspunten te worden gebruikt conform het ontwerp-Keur van het Waterschap Limburg. In het deelrapport MER Heerlen-grens is uitgegaan van de oude Keur maar in het deelrapport Water PIP Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is hier wel vanuit gegaan.

Reactie: Het vigerende beleid is gehanteerd bij het uitwerken van de plannen.

H. Verkeer

Verkeer

h.i. De gemeente wenst de invoering van een Intercity tussen Amsterdam-Eindhoven-Heerlen-Aken op korte termijn kenbaar te maken.

Reactie: Ter kennisname aangenomen. Dit maakt op dit moment geen onderdeel uit van de scope van de spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf.

h.ii. In het PIP deelrapport ‘Wegverkeer’ wordt geschreven dat de beperkte veranderingen in reizigersaantallen zijn er geen wegverkeerskundige gevolgen te verwachten. De gemeente verwacht een sterke verandering in de verwachten reizigersaantallen.

Reactie: Ter kennisname aangenomen. Wellicht ten overvloede de spoorverdubbeling maakt onderdeel uit van een programma van maatregelen die toekomstvast zijn, mede omdat verdubbeling en verdichting voorwaarden zijn voor alle langere termijn intercitty-opties tussen Eindhoven en Köln.

h.iii. De gemeente verwijst naar een drietal passages in de tekst in het PIP deelrapport Verkeer en geeft een nadere aanvulling hierop.

Reactie: Deze opmerkingen leiden niet tot een inhoudelijke aanpassingen van de conclusies van het plan, de tekst in het PIP deelrapport verkeer en in de toelichting is aangepast in overeenstemming met de opmerkingen van de gemeente.

De tekst met betrekking tot de Spoordamstraat, Glas Mij-weg en fietsroute is aangepast zodat duidelijk is dat de Spoordamstraat niet betrokken wordt bij het project en dat de Glas Mij-weg wordt aangepast tot erftoegangsweg. Bovendien wordt aangegeven dat de fietsroute wordt geoptimaliseerd.

Met betrekking tot het opheffen van de spoorwegovergang Glas Mij-weg geven wij aan dat de verkeersstructuur is aangepast maar dat er geen gevolgen zijn voor het gemotoriseerd verkeer.

Met betrekking tot het langzaam verkeer is de tekst aangepast zodat duidelijk is dat door het opheffen van de spoorwegovergang Glas Mij-weg een directe verbinding tussen MSP en Molenberg vervalt. Het alternatief is de geoptimaliseerde route via het kruispunt Mijnspoorweg-Crutserveldweg en nieuwe tunnel.

2. Reactie Gemeente Landgraaf

- a. De gemeente heeft een brief gestuurd naar de Veiligheidsregio Zuid-Limburg waarbij ze graag een ontsporingsvoorziening gerealiseerd wilt zien ter hoogte van de Rector Meussenstraat. Deze brief wordt nagezonden.

Reactie: Ter kennisneming aangenomen.

- b. Uit het concept ontwerp PIP blijkt volgens de gemeente dat raildemping een geluidsreductie van +/- 3 decibel oplevert. Derhalve vindt de gemeente dat dit ter plaatse van dicht op het spoor gelegen bebouwing, en vooral ter hoogte van de Rector Meussenstraat, een must is voor het leefcomfort van de bewoners.

Reactie: Uit het PIP deelrapport geluid blijkt dat ter hoogte van de Rector Meussenstraat voldaan wordt aan de toetswaarde op woonniveau. Aanvullende maatregelen zijn derhalve niet noodzakelijk.

- c. De gemeente heeft reeds gevraagd wat de ontwerphoogte is van de kunstwerken en in hoeverre rekening is gehouden met de hulpdiensten, RD4 vuilnisophaaldienst, etc.

Reactie: Binnen de gemeente Landgraaf verandert naar aanleiding van dit project de doorrijdhoogte van de kunstwerk Spoorstraat. De huidige doorrijdhoogte is 3,7 meter. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van een doorrijdhoogte van 2,9 meter. Er is geen reactie ontvangen van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg op dit punt.

- d. De gemeente wil graag weten welke bebording wordt aangebracht om te voorkomen dat de onderdoorgang wordt beschadigd.

Reactie: De bebording wordt in een latere fase bepaald en wordt uitgevoerd conform wet- en regelgeving. Derhalve kan hierop nu geen antwoord gegeven worden.

- e. De hoogte van de kunstwerken is niet te herleiden uit het PIP. Artikel 4 in de planregels komt niet geheel overeen met de artikelsgewijze toelichting in paragraaf 6.2.

Reactie: De hoogte van het kunstwerk is omschreven in paragraaf 3.1. voorkeursvariant van de toelichting en de maximale hoogtes zijn opgenomen in artikel 4 van de planregels. De artikelsgewijze toelichting is aangepast zodat deze consequent is met de planregels.

- f. Bij het onherroepelijk worden van het PIP zou de gemeenten bevoegd gezag worden voor het verlenen voor vergunningen. Deze bevoegdheid wil de gemeente Landgraaf niet overnemen.

Reactie: De gemeente heeft het over 'niet overnemen van bevoegdheden.' Deze reactie kunnen wij niet goed plaatsen. Het wettelijke systeem is namelijk zo ingekaderd dat de bevoegdheid tot het beslissen op een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, b, c, of g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bij het college van burgemeester en wethouders ligt. Dit is ook zo na het vaststellen van een PIP.

Volledigheidshalve: uitzondering hierop is als Provinciale Staten bij een besluit tot vaststelling van een definitief PIP expliciet zouden bepalen dat Gedeputeerde Staten de beschreven uitvoeringsbevoegdheid over zouden nemen van het college van burgemeester en wethouders (artikel 3.26 lid 4 onder b van de Wet ruimtelijke ordening).

3. Gemeente Kerkrade

- a. De spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf is een belangrijke voorwaarde voor het kunnen doorrijden van de stoptrein naar Kerkrade-West. Kerkrade wil haar bereikbaarheid per trein vergroten. In 2019 worden vijf concrete maatregelen verder uitgewerkt, waaronder het doorrijden van de stoptrein naar Kerkrade-West. Bij de ontmanteling van station Heerlen de Kissel, zoals in het PIP is beschreven, kan eventueel gebruik worden gemaakt van de vrijgekomen onderdelen bij de aanleg van een nieuw station in Kerkrade-West.

Reactie: Ter kennisname aangenomen.

- b. Met de wijziging van de dienstregeling per 9 december 2018 zijn de aansluitingen op de treinen richting Aken, Maastricht, Sittard en noordelijker en vice versa voor de reizigers in de gemeente Kerkrade fors verslechterd met een langere reistijd. Oorzaak zou zijn een capaciteitsknelpunt op het station in Heerlen. Reizigersbelangenorganisatie ROVER heeft voorgesteld dat met de aanleg van een kruiswissel bij het station Heerlen het capaciteitsknelpunt verholpen kan worden. De gemeente vraagt om aandacht voor deze maatregel bij het ontwerp.

Reactie: Wijzigingen in de jaarlijkse dienstregeling en het plannen van overstappen in deze jaarlijkse dienstregeling zijn geen onderdeel van het project SVHL en daarmee dit PIP. Het benoemde probleem hangt samen met andere aspecten waar dit project geen invloed op heeft, waardoor dit project op dit moment geen doelmatige oplossing kan bieden.

Onduidelijk is welke technische argumenten ten grondslag liggen aan de wens om een kruiswissel te realiseren. In het huidige plan wordt de perroncapaciteit van station Heerlen vergroot door het spoor 202 in te korten en het zuidelijke perron (perron 1) uit te breiden tot spoor

203. Deze oplossing heeft de voorkeur boven een kruiswissel vanwege veiligheid (geen kop-kop haltering), beschikbaarheid (geen inpassingsruimte voor wissels benodigd) en toegankelijkheid (wissels langs het perron vragen lokaal grotere instapspleetbreedte).

- c. Naar aanleiding van het hoofdrapport MER Heerlen -grens en de verwachte effecten op haar inwoners vraagt de gemeente Kerkrade aandacht voor eventuele negatieve effecten op haar inwoners, ook al betreft het een relatief klein aantal personen. Het standpunt van de gemeente Kerkrade is dat er ten opzichte van de huidige situatie het voor bewoners in beginsel niet mag verslechteren en er alles aan gedaan wordt om aan de wettelijke normen en richtlijnen te voldoen.

Reactie: In het kader van dit project blijkt dat aan de wettelijke normen en richtlijnen wordt voldaan al dan niet met het toepassen van maatregelen.

- d. Uit het hoofdrapport MER en het deelrapport Geluid is af te leiden dat er op Kerkraads grondgebied geen maatregelen zullen worden getroffen. De verwachting is dat omwonenden en belangengroeperingen kritisch zullen zijn op dit punt. Bij het houden van een presentatie aan de gemeenteraad medio februari/maart 2019 zal hier ons inziens ook nader op ingegaan moeten worden.

Reactie: Bij het houden van de presentatie aan de gemeenteraad wordt hiermee rekening gehouden.

- e. De vergroting van de spoorwegcapaciteit heeft ook gevolgen voor de veiligheid en oversteekbaarheid van het spoor bij de huidige spoorwegovergangen op het traject Heerlen-Herzogenrath. In dat kader is de aanpak van niet actief beveiligde overgangen (NABO) in Kerkrade van belang. Het betreft de overgangen bij de Torenstraat naar het Schouffertsbos in Eygelshoven en het Wormvoetpad naar het Wormdal in Haanrade. Door de toename van het aantal treinen zal ProRail in opdracht van het Ministerie Infrastructuur en Water uiterlijk medio 2021 deze overwegen sluiten. Ons standpunt is dat er naar een volwaardig alternatief wordt gezocht waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende belangen zodat de natuurgebieden aan de andere zijde van het spoor voor omwonenden en recreanten bereikbaar blijven.

Reactie: Ter kennisname aangenomen. Deze voorzieningen maken geen onderdeel uit van het PIP.

4. Waterschap Limburg

- a. Begin oktober 2018 heeft het nieuwe Keurkwartet ter inzage gelegen als ontwerp. Definitieve vaststelling hiervan vindt in maart plaats. Het waterschap vraagt om vooruitlopend hierop rekening te houden met de uitgangspunten. In het nieuwe Keurkwartet is opgenomen dat voor elke m2 nieuwe verharding 80 mm (binnen 2 uur) waterberging gerealiseerd moet worden.

Reactie: In het PIP Spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf deelrapport water is rekening gehouden met de uitgangspunten in het ontwerp Keur.

- b. Het spoor kruist de Caumerbeek, maar die ligt ter plekke overluisd onder de weg. Het is dus niet nodig om een vergunning van het waterschap aan te vragen.

Reactie: Ter kennisname aangenomen.

- c. Het Waterschap wil graag voorkomen dat bestrijdingsmiddelen worden gebruikt worden bij het onderhoud van het spoor die terecht kunnen komen in het grondwater.

Reactie: In het PIP Spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf deelrapport water is aanvullende informatie opgenomen over het gebruik van bestrijdingsmiddelen. Bij onderhoud van het spoor worden ter bestrijding van onkruid alleen middelen ingezet die conform wet- en regelgeving zijn geaccepteerd. Hiermee wordt het milieu beschermd tegen de nadelige gevolgen die kunnen ontstaan bij het gebruik van bestrijdingsmiddelen. Aanvullende maatregelen om te voorkomen dat hiermee vervuild water in het grondwater terecht kan komen is derhalve niet nodig.

5. Veiligheidsregio Zuid-Limburg

De veiligheidsregio wil graag weten of meer goederenvervoer mogelijk wordt gemaakt.

Reactie: Het PIP voorziet in de verdubbeling van het spoor met als doel het laten rijden van twee reizigerstreinen per uur tussen Nederland en Duitsland. Uiteraard is goederenvervoer over deze verbinding ook (wettelijk) mogelijk binnen de capaciteits- en milieugrenzen. Het PIP voorziet niet in de mogelijkheid om meer goederentreinen te laten rijden dan nu al wettelijk mogelijk is.