



Provinciaal Inpassingsplan
Spoorverdubbeling Heerlen -Landgraaf
Deelrapport- Luchtkwaliteit



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	3EUSates2cross
BETREFT	Deelrapport Luchtkwaliteit
DOCUMENTNUMMER	SVHL20190130
STATUS	Definitief 2.0 Openbaar
DATUM	14 maart 2019
AUTEUR	Alex Bouthoorn
FUNCTIE	Adviseur Luchtkwaliteit en Geluid
GOEDGEKEURD DOOR	Eve Philips
ORGANISATIE	HaskoningDHV Nederland B.V.
TELEFOON	0883483105
E-MAIL	alex.bouthoorn@rhdhv.com

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. Wet- en Regelgeving	5
3. Beschouwing effecten luchtkwaliteit	6
4. Maximale concentratiewaarden in omgeving	7
5. Conclusie	8



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Dit rapport over luchtkwaliteit is opgesteld naar aanleiding van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) Heerlen – Grens waarin de verdubbeling van het spoor tussen Heerlen en Landgraaf wordt voorbereid, zie figuur 1. 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.

In deze rapportage is de spoorverdubbeling getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). In Figuur 1 is de locatie van het betreffende spoor weergegeven.



Figuur 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 van het bestaande spoor gepland, 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 zes wissels en het opbreken van twee wissels. Tevens zal één wissel aan de westzijde van het station worden opgebroken en zullen één wissel en twee 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 vier wissels, waarvan één 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 twee perrons worden aangepast.



2. Wet- en Regelgeving

De wettelijke grondslag voor het beoordelen van luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen is vastgelegd in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, waarin wordt bepaald dat onder andere een inpassingsplan moet voorzien in een goede ruimtelijke ordening. De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
- het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het plan wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.



3. Beschouwing effecten luchtkwaliteit

In de MER Heerlen – Grens¹ deelrapport Luchtkwaliteit zijn de effecten van de spoorverdubbeling op de luchtkwaliteit onderzocht. In de toekomst wordt alleen geëlektrificeerd materieel ingezet voor reizigersvervoer en ProRail streeft ernaar om in de toekomst ook alleen elektrische goederentreinen in te zetten. ProRail kan echter niet uitsluiten dat er in de toekomst nog (enkele) diesel aangedreven goederentreinen kunnen voorkomen. Om het effect hiervan inzichtelijk te maken zijn in de MER de effecten berekend voor de plansituatie waarbij het goederenvervoer volledig (worst case) uitgevoerd wordt met diesellocomotieven.

Uit de MER volgt dat het treinverkeer na spoorverdubbeling en de aangepaste Glas Mij-weg, zoals beschreven in paragraaf 1.2 bij de voorkeursvariant, leiden tot een maximale (jaargemiddelde) planbijdrage stikstofdioxide (hierna NO₂) en fijnstof (hierna PM₁₀) van respectievelijk 0,6 µg/m³ (microgram per kubieke meter) en 0,3 µg/m³. Voor een tweede soort fijnstof (hierna PM_{2,5}) volgt een planbijdrage van 0,1 µg/m³. Deze bijdragen zijn bepaald in het zichtjaar 2021 bij 100% goederenvervoer met dieseltreinen en betreft daarmee een worstcase inschatting.

Ook laat de MER zien dat de jaargemiddelden NO₂- en PM₁₀-concentraties tijdens de aanlegfase tijdelijk met respectievelijk 2,8 µg/m³ en 0,01 µg/m³ kunnen toenemen. Voor PM_{2,5} is een tijdelijke toename van 0,1 µg/m³ berekend.

Nieuwe motoren voor het wegverkeer moeten vanaf 2013/2014 aan de Euro VI/Euro 6-norm voldoen, deze normen zorgen ervoor dat de wagenparkgemiddelde emissies van het wegverkeer afnemen.

Nieuwe motoren voor locomotieven moeten sinds 2012 aan Fase IIb voldoen, vanaf 2021 wordt de Fase V-norm ingevoerd. Door vervanging en uitfasering van oude typen zal het aandeel Fase IIb- en V-motoren de komende jaren toenemen en zullen de parkgemiddelde emissies van diesellocomotieven fors dalen.

Verschoning van weg- en treinverkeer zorgen er voor dat emissiefactoren in de toekomst afnemen en de belasting van de lokale luchtkwaliteit daalt.

¹ Royal HaskoningDHV, MER Heerlen – grens Deelrapport Luchtkwaliteit, d.d. 24-5-2018.



4. Maximale concentratiewaarden in omgeving

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en lokale overheden samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland te monitoren wordt de NSL-Monitoringstool gebruikt. Deze tool bevat alle (grotere) wegen waarlangs overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Met de NSL-Monitoringstool worden de concentraties van luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2020, 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de maximale concentraties in het gebied rond het spoor tussen Heerlen en Landgraaf zeer ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen. De maximale concentratiewaarden zijn, in een gebied van 1 kilometer rond de planlocatie, voor een drietal zichtjaren in onderstaande tabel 1 weergegeven. De gepresenteerde maximale concentraties worden ten zuiden van het spoor langs de Looierstraat in Heerlen berekend.

Tabel 1. Maximale concentratiewaarden uit de NSL-Monitoringstool binnen 1 kilometer van planlocatie

Zichtjaar	Concentratie NO ₂	Concentratie PM ₁₀	Concentratie PM _{2,5}
Grenswaarden	40 µg/m ³	40 µg/m ³	25 µg/m ³
2016	32,7	19,9	12,7
2020	25,4	20,4	12,6
2030	15,9	17,0	9,8

Tabel 1 laat zien dat in de ruime omgeving van de planlocatie geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voorkomen en dat de concentraties in de toekomst zullen afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Als de maximale planbijdragen (NO₂: 2,8 µg/m³ PM₁₀: 0,3 µg/m³ PM_{2,5}: 0,1 µg/m³) bij de maximale concentratiewaarden uit de NSL-Monitoringstool opgeteld worden, blijven de maximale concentratiewaarden in elk zichtjaar nog steeds ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.



5. Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het ruime gebied rond het spoor tussen Heerlen en Landgraaf ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (Wm) liggen en dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De spoorverdubbeling heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een beperkt effect op de luchtkwaliteit in de omgeving van het spoor. Gezien dit beperkte effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, zal de spoorverdubbeling niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm.

Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Gelet op het voorgaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de spoorverbreding in het kader van het PIP.

