

Nota van Zienswijzen en Wijziging ontwerp-NRD  
Capaciteitsuitbreiding spoor Heerlen - Grens

12 december 2017

# Nota van Zienswijzen en Wijziging ontwerp-NRD Capaciteitsuitbreiding spoor Heerlen - Grens

Gedeputeerde Staten  
Maastricht, 12 december 2017

## Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Zienswijzen op hoofdlijnen</b>	<b>5</b>
2.1.	Definitieve NRD.....	5
<b>3.</b>	<b>Bestuurlijk standpunt ten aanzien van advies PCOL</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Bestuurlijk standpunt over zienswijzen</b>	<b>6</b>

Bijlage 1: lijst ingezonden zienswijzen  
Bijlage 2: advies PCOL

## 1. Inleiding

De spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf wordt juridisch-planologisch geregeld via een provinciaal inpassingsplan als bedoeld in art. 3.26 Wet ruimtelijke ordening. Hoewel de ingrepen op het tracé onder de normen blijven waarvoor een m.e.r.-plicht geldt, is er gelet op de aard en de omvang van de voorgenomen capaciteitsuitbreiding binnen dicht bebouwd gebied toch voor gekozen om voor het gehele tracé van station Heerlen tot aan de grens met Duitsland een milieueffectrapportage uit te voeren. Het milieueffectrapport (MER) brengt alle relevante milieueffecten van het project (van zowel de spoorverdubbeling als de seinverdichting) in kaart en dienen ter ondersteuning van de besluitvorming over het inpassingsplan.

De eerste fase van de m.e.r.-procedure staat in het teken van het afbakenen en vaststellen van de beoogde aanpak bij het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Daartoe is een zogenoemde 'Notitie reikwijdte en detailniveau' (NRD) opgesteld.

De ontwerp-NRD heeft vanaf 29 juni 2017 tot en met 24 augustus 2017 voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze periode was het mogelijk om zienswijzen en reacties in te dienen. Daarnaast zijn de bestuursorganen die zijn betrokken bij de voorbereiding van het PIP en de wettelijke adviseurs geraadpleegd.

Tevens is advies gevraagd aan de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL). De voorliggende Nota van Zienswijzen bevat de reactie van Gedeputeerde Staten op de ingekomen zienswijzen, reacties en adviezen.

### Adviezen

Er is ten aanzien van de ontwerp-NRD advies gevraagd aan het waterschap Limburg, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), de veiligheidsregio Zuid Limburg en de Provinciale Commissie Omgevingsplannen Limburg Commissie voor de milieueffectrapportage.

Zowel het waterschap Limburg, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) als de veiligheidsregio Zuid Limburg hebben niet gereageerd op het verzoek te adviseren over de ontwerp-NRD.

De PCOL heeft 14 september 2017 haar advies over de ontwerp-NRD gegeven en het (op te stellen) MER. Het advies is als bijlage bij deze nota opgenomen.

### Zienswijzen

Er zijn in totaal 12 zienswijzen en reacties ontvangen, waarvan 7 unieke. In deze nota zal verder de 'zienswijzen' als verzamelnaam worden gebruikt. Deze zijn afkomstig van gemeenten (2) en particulieren (10).

### Toelichting Nota van Zienswijzen

Deze Nota van Zienswijzen bevat een samenvatting van de hoofdpunten van de ingediende zienswijzen en adviezen. In hoofdstuk 2 wordt een algemeen beeld gegeven naar aanleiding van de adviezen en zienswijzen. In hoofdstuk 3 worden de adviezen inhoudelijk behandeld. De zienswijzen worden in hoofdstuk 4 behandeld. De zienswijzen zijn per brief samengevat en beantwoord. Elke zienswijze wordt volledig behandeld, ongeacht dubbelingen met andere zienswijzen.

Daar waar dit aan de orde is, worden er tevens aanpassingsvoorstellen voor de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau of voorstellen voor het MER gedaan.

## **2. Zienswijzen op hoofdlijnen**

Hoewel de zienswijzen van uiteenlopende aard zijn, zijn er toch enkele hoofdlijnen uit te halen. Er spreken vooral zorgen uit. Er zijn veel zorgen geuit en vragen gesteld over het toekomstig goederenvervoer. Daarnaast komen zorgen en vragen over omgevingshinder (geluid, trillingen, ecologie etc.) aan de orde.

### **2.1. Definitieve NRD**

Met de beantwoording van de ingekomen zienswijzen, reacties en adviezen door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg in deze Nota van Zienswijzen is de onderzoeksopzet en aanpak voor het MER zoals beschreven in de ontwerp-NRD niet gewijzigd.

De inhoud van de definitieve NRD is op het punt van goederenvervoer aangepast. Na vaststelling van de ontwerp-NRD is gebleken dat de tekst over de huidige situatie van het goederenvervoer onjuist is. In de ontwerp-NRD wordt gesproken over de aanwezigheid van één goederenpad per uur voor beide richtingen. Dit goederenpad blijkt er niet te zijn, het traject wordt enkel incidenteel gebruikt voor goederenvervoer. De tekst in paragraaf 2.2.5. van de NRD is hierop aangepast.

In de definitieve NRD is er voor gekozen om een paragraaf toe te voegen (paragraaf 5.4) waarin het doorlopen proces van de zienswijzen, reacties en adviezen betreffende de ontwerp-NRD in algemene zin worden beschreven en wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Daarmee blijft het doorlopen proces inzichtelijk. De definitieve NRD en deze Nota van Zienswijzen en Wijziging worden door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg vastgesteld en openbaar gemaakt en moeten in samenhang met elkaar worden gelezen.

## **3. Bestuurlijk standpunt ten aanzien van advies PCOL**

De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) heeft 14 september 2017 de ontwerp-NRD in haar vergadering besproken en op 3 oktober 2017 per brief een advies uitgebracht. Het volledige advies is als bijlage 2 bijgevoegd aan deze Nota van Zienswijzen.

De PCOL geeft complimenten voor het feit dat een MER-procedure ingezet wordt, terwijl dat niet noodzakelijkerwijs hoeft. Essentieel is de communicatie met de omgeving en de discussie omtrent nut en noodzaak van de spoorverdubbeling. Wees daarbij duidelijk over het gebruik van het spoor (personenvervoer/goederenvervoer) en zorg voor een goede afstemming met Duitsland (zowel qua planning als qua omgevingsdialoog en het meenemen van het milieuaspect).

### Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van de aanbevelingen en zal deze meenemen bij de uitwerking van het Provinciale Inpassingplan en het MER.

#### 4. Bestuurlijk standpunt over zienswijzen

**Zienswijze: 1001**

**Indiener(s): Gemeente Kerkrade**

1001.1 Indiener mist de samenhang met het mogelijk maken van het doorrijden van de trein van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West; een positief neveneffect van als gevolg van de capaciteitsuitbreiding door de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf.

Reactie:

De spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf is ook randvoorwaardelijk voor het geambieerde doorrijden van de stoptreinverbinding Sittard – Kerkrade tot aan Kerkrade-west. Het betreft echter ontwikkelingen waarover nog geen besluitvorming tot realisatie heeft plaatsgevonden. Daarom worden ze niet als onderbouwing voor de noodzaak tot spoorverdubbeling benoemd.

1001.2 Indiener mist de samenhang met de realisatie van de Avantislijn, hetgeen een projectdoelstelling en langetermijnvisie betreft waarbij tussen Heerlen en Aken sneltreinen via Herzogenrath en stoptreinen via den Avantislijn rijden. Deze zou als vierde c.q. meest optimale optie in 2.2.4 kunnen worden genomen.

Reactie:

Zie reactie op 1001.1. Vanwege ontbrekende besluitvorming over de Avantislijn aan Nederlandse en aan Duitse zijde wordt dit niet opgenomen in 2.2.4

1001.3 In de NRD wordt genoemd dat een besluit is genomen dat de elektrificatie gereed is voor aanbesteding, Indiener merkt op dat voor de realisatie van het onderstation en schakelstation een planologische procedure loopt in verband met de afwijking van het bestemmingsplan c.q. vergunningsverlening.

Reactie:

Deze constatering is juist, maar leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

1001.4 In de NRD is vermeld dat op een aantal locaties voor het verbreden van de bestaande spoorlijn niet het ideale profiel kan worden gerealiseerd en er concessies worden gedaan om het spoorontwerp inpasbaar te maken. Dit kan eventuele gevolgen hebben voor de omgeving. Indiener vraagt of dit ook gevolgen kan hebben voor het wel of niet kunnen rijden van bepaald (toekomstig) materieel en vraagt om dit aspect mee te nemen in het onderzoek.

Reactie:

Het spoor wordt zo ontworpen dat het voldoet aan de voorschriften van ProRail. Het baanvak kan dan worden bereden door materieel dat op het Nederlandse hoofdspoor is toegelaten.

1001.5 In hoofdstuk 4 zijn verschillende onderzoeken opgenomen die moeten worden uitgevoerd voor het MER. De indiener gaat ervan uit dat deze onderzoeken over het gehele tracé worden uitgevoerd tussen Heerlen en de grens, dus ook op het Kerkraads grondgebied.

Reactie:

De omvang en vorm van het studiegebied kan anders zijn voor de verschillende onderzoeksthema's en wordt in het MER nader bepaald afhankelijk van de verwachte omvang of reikwijdte van de effecten voor het betreffende aspect. Het studiegebied is meestal groter dan het plangebied. Bijvoorbeeld bij aspect landschap zal het vooral gaan over het gedeelte Heerlen – Landgraaf waar daadwerkelijk spoorverdubbeling wordt uitgevoerd en fysieke planmaatregelen gevolgen hebben voor het landschap in de omgeving van het spoor. Terwijl bijvoorbeeld het geluidsonderzoek langs het gehele tracé van Heerlen tot aan de grens (dus inclusief Kerkraads grondgebied) wordt uitgevoerd. Dat is het gebied waar sprake kan zijn van toename van bijvoorbeeld geluid door meer treinen of verandering in treinenloop.

1001.6 In de NRD is een passage opgenomen over communicatie. Indiener vindt het belangrijk dat gemeente Kerkrade, Kerkradse inwoners en betrokkenen op correcte wijze geïnformeerd worden. Al deze ontwikkelingen hebben immers ook consequenties op het spoor in de gemeente Kerkrade. Het toesturen van informatie en het tijdig uitnodigen voor bijeenkomsten ziet indiener daarom als vanzelfsprekend. Omdat dit in het verleden niet altijd is gebeurd en indiener zelf een dergelijke bijeenkomst op 16 februari 2017 heeft moeten organiseren, wilt indiener dit aspect nogmaals benadrukken.

Reactie:

Een duidelijk signaal dat we zeker oppakken. Tijdens de laatste inloopavond op 20 juni 2017 zijn daarom ook de omwonenden van het spoor in Kerkrade uitgenodigd door middel van een advertentie in de 1Kerkrade en een uitnodiging huis-aan-huis. Ook bij toekomstige bijeenkomsten zullen we dat blijven doen. Daarnaast zullen we de omwonenden informeren over de aanbesteding en later ook over de werkzaamheden. Verder informeren we inwoners over de voortgang via de website van Eurekarail: <http://eurekarail.net/elektrificatie-spoor-landgraaf-herzogenrath/>. Eenieder kan zich aanmelden voor de nieuwsbrief en notificaties om op de hoogte te blijven van het laatste nieuws.

**Zienswijze: 1002**

**Indiener(s): Gemeente Heerlen**

1002.1 Betreffende de paragraaf over autonome ontwikkeling goederenvervoer (p14-15 ontwerp NRD) merkt indiener op dat ten aanzien van hinder alleen over geluid wordt gerapporteerd en niet over andere milieueffecten zoals bijvoorbeeld externe veiligheid, trillingen e.d. Daarnaast merkt de indiener op dat er een wettelijke norm omtrent externe veiligheid van toepassing is.

Reactie:

In het MER zullen naast geluid ook de andere milieueffecten zoals trillingen en externe veiligheid worden onderzocht mede in relatie tot goederenvervoer. In hoofdstuk 4 van de NRD staan alle te onderzoeken effecten beschreven. Wat betreft externe veiligheid is de

regeling Basisnet een belangrijke referentie voor het beoordelen van effecten en eventueel te nemen maatregelen.

- 1002.2 Indiener geeft aan dat naast de provincie ook de gemeenten geen invloed kunnen uitoefenen op het aantal goederentreinen. Daarentegen kan wel indirect invloed worden uitgeoefend op het aantal goederentreinen, herkomst en de bestemming van het transport middels de omgevingsvergunningen voor activiteiten. Indiener is van mening dat het mogelijk moet zijn om aan te geven hoeveel treinen wettelijk zijn toegestaan, door te toetsen in de vorm van scenario's.

Gedeputeerde Staten nemen kennis van dit standpunt.  
De maximale vervoerscapaciteit in een baanvak wordt beperkt door wettelijke milieunormen, zoals basisnet en GPP's.

- 1002.3 Omtrent de additionele effecten verzoekt indiener de cumulatie van de geluids- en trillinghinder te bepalen als gevolg van het personen- en goederenvervoer.

Reactie:  
In het MER worden de effecten van al het treinverkeer (reizigers en goederen samen) in beeld gebracht voor zowel geluid als trillingen. Waar en voor zover relevant wordt bij aspect geluid ook aandacht besteed aan cumulatie met andere geluidsbronnen, zoals wegverkeer.

- 1002.4 Indiener ondersteunt het uitgangspunt dat het maximum aantal goederenpassages dat nog binnen de bestaande milieugrenzen aan Nederlandse zijde past als worst-case scenario wordt genomen.

Reactie:  
Het College van Gedeputeerde Staten heeft kennisgenomen van deze zienswijze en dankt voor de uitgesproken steun.

- 1002.5 Indiener apprecieert de aanvulling van het toetsingskader geluid op de GPP's en het feit dat ook de verwachte autonome ontwikkeling goederenvervoer in de geluidstoets wordt meegenomen. Daarnaast is indiener verheugd dat er een nulmeting wordt uitgevoerd omtrent geluid en trillingen.

Reactie:  
Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van deze zienswijze en de daarin uitgesproken steun. De nulmeting wordt inmiddels uitgevoerd en zal in het MER opgenomen worden.

- 1002.6 Indiener betreurt het dat er geen duidelijkheid wordt gegeven over de beoordeling van de invloed van de ontwikkeling op gezondheid. Indiener verzoekt om aan te geven op welke wijze een keuze gemaakt wordt voor een kwalitatieve danwel een kwantitatieve benadering.

Reactie:  
De wijze van benadering van het aspect gezondheid zal in het m.e.r.-proces nader worden beschreven.



1002.7      Indiener adviseert om door middel van een CO<sub>2</sub>-footprint het verschil in CO<sub>2</sub>-uitstoot te becijferen tussen het huidig treinverkeer en het toekomstig elektrisch treinverkeer. Daarnaast vraagt indiener om te verduidelijken hoe invulling wordt gegeven aan de beoordeling van verantwoord materiaalgebruik en een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Wellicht zou de voorgestelde CO<sub>2</sub> footprint inzicht kunnen geven ware het niet dat de elektrificatie tussen Landgraaf en de grens al plaats zal hebben gevonden (autonome ontwikkeling) voordat de spoorverdubbeling wordt gestart. In het MER zal nader worden gezien hoe invulling wordt gegeven aan het thema verantwoord materiaalgebruik (duurzaamheid). Goede ruimtelijke ordening is een vereiste waaraan zal worden voldaan bij de uitwerking van het Provinciaal Inpassingsplan.

1002.8      In de begeleidende brief wordt gesteld dat “er met dit project niet meer ruimte op het spoor komt voor goederenvervoer dan in de huidige situatie”. Indiener vraagt of het begrip ‘huidige situatie’ duidt op de huidige situatie, op de praktijk van de afgelopen jaren (<200 treinen per jaar) of op de vier treinen per dag gedurende 250 dagen per jaar.

Reactie:

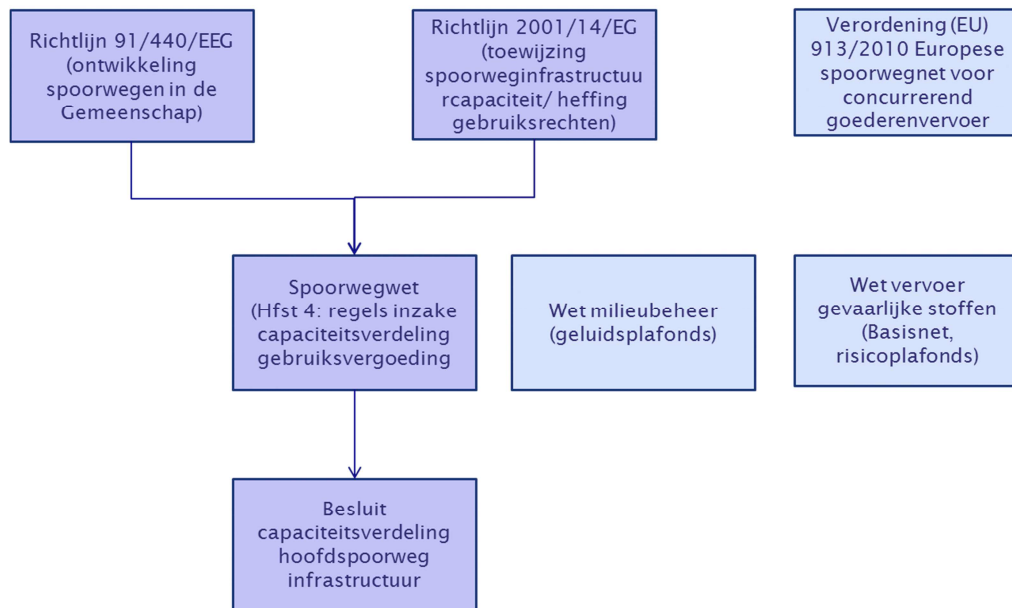
De term huidige situatie slaat op het aantal treinen die nu binnen de milieukaders mogen rijden. De spoorverdubbeling maakt geen ruimere milieuplafonds mogelijk tbv goederentreinen.

1002.9      In de paragraaf over studiegebied wordt aangegeven dat het grensoverschrijdend aspect volgens de internationale verdragen zal worden behandeld. Indiener verzoekt deze verdragen toe te lichten. Daarnaast vraagt indiener of de beperking van vier additionele goederentreinen per werkdag aansluit op de internationale corridorafspraken.

Reactie:

Afspraken hoe te handelen bij grensoverschrijdend m.e.r. zijn opgenomen in een “Gezamenlijke Verklaring inzake de samenwerking bij uitvoering van grensoverschrijdende milieueffectrapportage” tussen Nederland en Duitsland met bijbehorend stappenschema.

De internationale verdragen waar in deze paragraaf naar wordt verwezen, zullen in detail toegelicht worden in het MER. Zonder nu limitatief te willen zijn kan daarbij gedacht worden aan de vigerende grensbaanvak overeenkomst tussen Nederland en Duitsland, en de navolgende Europese en Nederlandse richtlijnen, verordeningen en wetten.



1002.10      Indiener stelt, inzake externe veiligheid, dat, gelet op de samenhang tussen de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en de elektrificatie van het baanvak Landgraaf-Herzogenrath en de kleine infrastructurele aanpassingen in Duitsland, de elektrificatie en de kleine infrastructurele aanpassingen niet als autonome projecten beschouwd moeten worden, maar meegenomen dienen te worden in het MER-onderzoek.

Reactie:

Het studiegebied voor externe veiligheid loopt van Heerlen tot aan de grens. De effecten externe veiligheid zijn gekoppeld aan de passages van goederen treinen met gevaarlijke stoffen. Het gaat dus enkel om het gebruik van het spoor. Het feit dat de bedoelde fysieke aanpassingen aan Duitse zijde van het spoor al dan niet als autonoom worden beschouwd is niet relevant voor het inzichtelijk maken van de effecten van het voorgenomen project op Nederlands grondgebied.

1002.11      Indiener vraagt of het internationaal vervoer (par 2.25) betrekking heeft op het personenvervoer of goederenvervoer, of op beide. En verwijst naar het actieprogramma 'Logistiek Limburg 2015', waarin het traject Heerlen-Herzogenrath als knelpunt wordt genoemd en aan de opwaardering hiervan een hoge prioriteit wordt toegekend. Indiener geeft aan dat de TEN-T subsidies beleidsmatig moeten leiden tot het stimuleren van spoorgoederenvervoer. Indiener stelt dat het programma 'Logistiek Limburg 2015' en het PIP spoorverdubbeling afstemming behoeft wat betreft het spoorgoederenvervoer. Indiener vreest dat de uitvoering van de spoorverdubbeling zal leiden tot een groei van het goederenvervoer.

Reactie:

Het programma EurekaRail en de in dat kader uitgevoerde studies richten zich op grensoverschrijdend personenvervoer per trein. 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. Met ProRail en het Ministerie vindt overleg plaats over goederenvervoer in het kader van omleidingen tijdens werkzaamheden op de Betuweroute.

1002.12      Indiener is verheugd dat de spoorverdubbeling leidt tot uitbreiding van het aantal reizigerstreinen, waaronder de drielandentrein.

Reactie:

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van deze zienswijze en de daarin uitgesproken steun voor het project.

1002.13      Indiener is van mening dat naast  $PR=10^{-6}$ , ook de  $PR=10^{-7}$  en  $PR=10^{-8}$  in de beoordeling van het groepsrisico dient te worden meegenomen. Indien het groepsrisico toeneemt, zijn aanvullende investeringen nodig. Indiener vraagt verduidelijking of er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de benodigde maatregelen te treffen.

Reactie:

Een beschouwing op het aspect groepsrisico zal in het MER worden opgenomen. Daarvoor zal onder meer getoetst worden aan de  $PR 10^{-7}$  en  $PR 10^{-8}$  zoals voor dit traject vastgelegd in het Basisnet. Als blijkt dat normen of plafonds worden overschreden zal worden bezien of en zo ja welke maatregelen moeten worden genomen en of deze doelmatig zijn conform de wet- en regelgeving.

1002.14      In het verleden stroomde er in het gedeelte tussen station de Kissel en het kunstwerk op de Groene Boord vaker water vanaf het talud naar de openbare ruimte. Hier zijn destijds maatregelen tegen genomen. Indiener vraagt om aan te geven of deze maatregelen voldoende zijn voor de nieuwe situatie.

Reactie:

Het effect van de spoorverdubbeling op mogelijke overlast als gevolg van (extreme) neerslag en het voorkómen daarvan is onderdeel van de uit te voeren Watertoets. Bij de verdubbeling zal het spoorprofiel waar nodig worden aangepast en gemoderniseerd en zal een goede waterafvoer met voldoende capaciteit - dit is ook van belang voor de stabiliteit van het talud - volgens de laatste inzichten worden gerealiseerd. In het kader van klimaatadaptatie heeft de regio Parkstad stresstesten voorbereid waar onder andere wateroverlast onderdeel van uitmaakt. Deze worden binnenkort opgeleverd op grond waarvan een beter inzicht ontstaat.

1002.15      Inzake bodem wordt in paragraaf 4.7 aangegeven dat er voor de uitvoering alleen een bureaustudie beschreven is aan de hand van de nu bekende gegevens. Indiener stelt dat op basis van een onderzoek volgens NEN 5725 niet bepaald kan worden of er door de uitbreiding verontreinigde grond verplaatst wordt, of dat er bodemsanerende maatregelen worden uitgevoerd. Indiener vraagt dan ook om een onderzoek volgens de NEN 5740

Reactie:

Gedeputeerde Staten begrijpen uw opmerking.

Het detailvoorschrift NEN 5740 komt in beeld na de m.e.r.-fase bij de voorbereiding van de realisatie. Daadwerkelijk overgaan tot saneren volgt pas als uit het ontwerp met het grondstromenplan blijkt dat er gewerkt gaat worden in sterke verontreinigde bodem.

Voor de MER gaat het erom de effecten in hoofdzaak vast te stellen in de planuitwerking en daarbij is het uitwerken van een grondstromenplan nog niet aan de orde.

- 1002.16      Indiener raadt aan om de na-ijleffecten van de voormalige mijnbouw niet onder de paragraaf 'bodem', maar in een aparte paragraaf op te nemen gezien het beoordelingskader voor de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) en het Nationaal Waterplan (NWP)

Reactie:

Gedeputeerde Staten hebben begrip voor de zorgen om de na-ijleffecten van de voormalige mijnbouw in het gebied. Dit onderwerp zal speciale aandacht krijgen in zowel het MER als het geotechnisch onderzoek. Om het item mijnbouw duidelijker te maken zal in het MER en het PIP gesproken worden over 'bodem en ondergrond', of indien mogelijk als apart paragraaf worden opgenomen.

- 1002.17      Indiener vraagt in het licht van stedenbouwkunde aandacht voor de kwaliteit van geluidswallen en er voor te waken dat deze geen 'stenen barrière' tussen de verschillende wijken zullen vormen.

Reactie:

Het aspect landschap en de landschappelijke effecten van de spoorverdubbeling met eventuele bijkomende maatregelen zoals geluidwerende voorzieningen zullen in het MER worden beoordeeld. Bij de inpassing en het ontwerp zal ook de beeldkwaliteit en mogelijke barrièrewerking een rol spelen.

### **Zienswijze: 3001**

#### **Indiener(s): Gespreksgroep Schaesberg S.V.S.**

- 3001.1      Indiener is van mening dat het niet noodzakelijk is dat er een snelle treinverbinding rechtstreeks naar Aken komt vanuit Eindhoven. Indiener pleit ervoor om station Landgraaf in het traject op te nemen als vertrek en aankomst station.

Reactie:

De voorgenomen spoorverdubbeling wordt in eerste instantie ingezet om een tweede grensoverschrijdende drielandentrein te kunnen laten rijden richting Aken. Binnen de Railagenda wordt nader verkend of op de langere termijn een intercity vanaf Eindhoven naar Aken kan gaan rijden in plaats van de tweede drielandentrein. Mocht deze IC te zijner tijd gaan rijden dan stopt de eerste drielandentrein nog steeds 1 keer per uur per richting op station Landgraaf.

- 3001.2      Indiener maakt zich zorgen over een mogelijke toename van het goederentransport als in Duitsland (m.n. Aken) aanpassingen komen waardoor er meer goederentreinen verwerkt kunnen worden. Daarenboven worden goederentreinen in de toekomst wellicht langer.

Reactie:

Het aantal goederentreinen is vraaggestuurd vanuit de markt, en het aantal treinen en wagons dat kan rijden wordt wettelijk beperkt door de milieuruimte. In de huidige situatie

kunnen er binnen de beschikbare milieuruimte naast de reizigerstreinen 4 à 5 goederentreinen per etmaal rijden. Wanneer de spoorverdubbeling is gerealiseerd en er een tweede internationale reizigerstrein tussen Heerlen en Duitsland gaat rijden is er binnen de beschikbare milieuruimte nog plaats voor 2 à 3 goederentreinen per etmaal. In het MER is 3 goederentreinen per etmaal als worst-case het uitgangspunt. Wanneer in de toekomst meer aanbod van goederentreinen zou zijn, dan kunnen die pas rijden wanneer de milieuruimte wordt vergroot door het treffen van extra maatregelen.

3001.3      Indiener is van mening dat de maximale snelheid op het traject 80 km per uur zou moeten worden in tegenstelling tot de 110/120 km per uur die in de NRD wordt verondersteld.

Reactie:

De motivatie om een snelheidsverhoging naar 100 of 110 km/h te onderzoeken is dat het een kortere reistijd voor reizigers oplevert.

3001.4      Indiener vindt dat duidelijk moet zijn wie het bevoegd gezag is en dat genomen besluiten en maatregelen transparant moeten zijn voor de omwonenden. Dit met betrekking tot het plaatsgebonden- en groepsrisico.

Reactie:

De bevoegdheidsverdeling is geen onderwerp van het MER. Daarin worden enkel de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld gebracht. In het kader van het ruimtelijk besluit, in dit geval een Provinciaal inpassingsplan, zal aan de orde komen dat Provinciale Staten bij het vaststellen van het PIP de grenswaarden voor het Plaatsgebonden Risico in acht moeten nemen. Daarnaast zullen Provinciale Staten een afweging over het groepsrisico maken.

3001.5      Bij schade door trillingen is volgens de indiener de Provincie verantwoordelijk als opdrachtgever om de omwonende schadeloos te stellen. Een inventarisatie van woningen voordat de werkzaamheden beginnen is daarbij een eerste stap. Duidelijk moet zijn waar omwonenden gevolgschade kunnen indienen en wat de procedure is om te komen tot een oplossing. Indiener geeft aan dat ProRail in deze geen verantwoordelijkheid neemt.

Reactie:

Gedeputeerde Staten begrijpen uw zorgen.

Het aspect trillingen zal in de m.e.r. worden onderzocht, zowel het risico op schade tijdens uitvoering van de werkzaamheden als het risico op toename van de trillingshinder. Er wordt een nulmeting trillingen uitgevoerd, welke in het MER wordt opgenomen.

In het najaar van 2017 is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd in het teken van schade en planschade. Hierbij was een planschadejurist van de provincie aanwezig om uitleg te geven over de procedures

3001.6      Indiener maakt zich zorgen om de luchtkwaliteit en wil de garantie dat alleen die bomen gekapt worden naast het tracé die de veiligheid op het baanvak in de weg staan. Tevens wil zij de garantie dat ook op de langere termijn de groenvoorziening in stand zal blijven. Een inventarisatie van huidige flora en fauna zou gedaan moeten worden.

Reactie:

In het kader van de capaciteitsuitbreiding van het spoor tussen Heerlen en de grens met Duitsland zal een uitgebreid natuurwaardenonderzoek uitgevoerd worden. Dit gebeurt op basis van bestaande ecologische informatie, aangevuld met veldwaarnemingen, een bomeninventarisatie en veldonderzoek naar voorkomen en verblijfplaatsen van vleermuizen als strikt beschermde soortgroep. Er worden geen bomen gekapt als dat niet nodig is.

- 3001.7      Indiener vind het niet verantwoord dat in het MER op basis van bureauonderzoek en expert judgement wordt gewerkt m.b.t. bodem zonder dat er fysiek grondboringen en andere technische middelen voor onderzoek aan ten grondslag liggen.

Reactie:

Voor de fase milieueffectrapportage wordt bureauonderzoek met betrekking tot bodem vooralsnog als afdoende beschouwd. Dit is gebruikelijk binnen de m.e.r.-systematiek. Voor het vervolg richting uitwerking detailontwerp, het PIP, de aanbesteding en uiteindelijk de uitvoering zullen nader veldonderzoek en grondboringen nodig zijn.

- 3001.8      Indiener pleit ervoor om korte goederentreinen over dit tracé te laten passeren met een aangepaste snelheid en tonnage.

Reactie:

Gedeputeerde Staten nemen kennis van dit standpunt en geven aan dat zij geen bevoegdheden hebben om dit af te dwingen.

## **Zienswijze: 3002**

**Indiener(s): M. Huver, Fam. Bossers, N. Robin, S. Crapels, R. Moonen**

- 3002.1      Indienen vinden de prognoses voor het spoorgebruik, zoals weergegeven op pagina 14 erg laag aangezien beleidsmatig gestuurd wordt op meer goederenvervoer via water/spoor.

Ondanks de beperkingen aan Duitse zijde zien indieners graag dat er gerekend wordt met hogere intensiteiten omdat deze sporen ook na 2030 (huidige prognose) gebruikt zullen worden. Mede gezien de ervaren overlast van de (tijdelijke) toename van het spoorgebruik in 2016.

Ook zien indieners graag dat het huidige baanvak op zijn eigen maximum beoordeeld wordt en de huidige beperkingen buiten beschouwing worden gelaten. Door de elektrificatie wordt het traject namelijk aantrekkelijker en dat kan een motivatie zijn om aan Duitse zijde te investeren in het opheffen van de huidige belemmeringen.

Reactie:

Het aantal goederentreinen dat mag rijden en het aantal wagons ervan worden wettelijk beperkt door de milieuruimte. In de huidige situatie kunnen er binnen de beschikbare milieuruimte naast de reizigerstreinen 4 à 5 goederentreinen per etmaal rijden. Wanneer de spoorverdubbeling is gerealiseerd en er een tweede internationale reizigerstrein tussen Heerlen en Duitsland gaat rijden is er binnen de beschikbare milieuruimte nog

plaats voor 2 à 3 goederentreinen per etmaal. In het MER is 3 goederentreinen per etmaal als worst-case het uitgangspunt. Wanneer in de toekomst meer aanbod van goederentreinen zou zijn, dan kunnen die pas rijden wanneer de milieuruimte wordt vergroot door het treffen van extra maatregelen.

3002.2 Indieners vragen aandacht voor de spooroverweg Glasmijweg. Die verbinding zorgt voor een gebalanceerde verkeersstroom in de wijk. Het verdwijnen daarvan zorgt voor toename van verkeer en een slechtere bereikbaarheid. Indieners vragen daarom het huidige aantal verbindingen te behouden en de bereikbaarheid ten minste gelijk te houden. Een en ander in goed overleg met de buurt (organisatie). Indieners wensen dat deze infrastructurele maatregelen ook worden betrokken bij de berekening van de geluidbelasting. Daarnaast wijzen indieners op de trechterwerking van de muren langs de Mijnspoorweg en de weerkaatsing van het betonnen scherm tussen de Mijnspoorweg en het spoor.

Reactie:

Het uitgangspunt is dat de overweg Glasmijweg blijft bestaan en zal worden aangepast in verband met de verdubbeling van het spoor en de eventuele aanleg van een tweede perron bij Station de Kissel. Mocht dit uitgangspunt veranderen, dan zullen er maatregelen worden genomen waarmee de bereikbaarheid van de buurten blijven bestaan.

Bij de beschouwing van effecten op bereikbaarheid en geluid wordt de specifieke lokale situatie meegenomen bij de uitwerking van het plan. De akoestische eigenschappen van de omgeving worden betrokken bij de modellering van geluidbelasting.

3002.3 Indieners zijn geen voorstander van het verhogen van de (ontwerp) snelheid van 80 km/u naar 100 of 110 km/u. Een hogere snelheid leidt namelijk tot meer trillingen en geluid. Daarnaast is een hogere snelheid op dit relatieve korte stuk voor diverse treinen niet haalbaar/rendabel en derhalve financieel maatschappelijk niet verantwoord. Ook is de tijdwinst verwaarloosbaar. Een hogere snelheid leidt tot meer ruimte voor inpassing van de nieuwe sporen en dat heeft geen draagvlak in de omgeving. Als laatste verhoogt een hogere snelheid het onveiligheidsgevoel vanwege het feit dat diverse woningen dicht op het spoor staan.

Reactie:

Als eerste zal in het kader van het technisch spoorontwerp onderzocht worden of het mogelijk is om de maximale snelheid in het baanvak te verhogen en vervolgens zal de nut en noodzaak worden afgewogen. Mocht een mogelijke snelheidsverhoging in beeld blijven dan zullen de effecten daarvan in het MER worden beoordeeld en opgenomen.

3002.4 Indieners vragen serieus te kijken naar de ondergrondse waterstromen, zodat geen grondwateroverlast wordt ondervonden en de taluds stabiel blijven.

Reactie:

Het effect van de spoorverdubbeling op mogelijke overlast als gevolg van (extreme) neerslag en het voorkómen daarvan is onderdeel van de uit te voeren Watertoets. Bij de verdubbeling zal het spoorprofiel waar nodig worden aangepast en gemoderniseerd en zal een goede waterafvoer met voldoende capaciteit - dit is ook van belang voor de stabiliteit van het talud - volgens de laatste inzichten worden gerealiseerd.

In het kader van klimaatadaptatie heeft de regio Parkstad stresstesten voorbereid waar

onder andere wateroverlast onderdeel van uitmaakt. Deze worden binnenkort opgeleverd op grond waarvan een beter inzicht ontstaat.

3002.5 Indiëners vragen ook het traject te voorzien van ontsporingsgeleiding, omdat het spoor over een talud loopt waarbij een eventuele ontsporing er zeker toe zal leiden dat de trein een woning zal binnen rijden.

Reactie:

Gedeputeerde Staten begrijpen deze zorg van omwonenden van het spoor.

De kans op ontsporing is minimaal op een doorgaand spoor. Daar waar objecten op het spoor aanwezig zijn, zoals een wissel, brug of overweg, is de kans op ontsporing groter en op die plaatsen wordt ontsporingsgeleiding toegepast.

Het in kaart brengen van de risico's op en de gevolgen van maken deel uit van het technisch ontwerp. In het technisch spoorontwerp zal nader worden uitgewerkt waar de ontsporingsgeleiding precies wordt toegepast.

3002.6 Indiëners verzoeken in het ontwerp de nieuwe spoorstaaflassen zo ver mogelijk van de woningen te plaatsen om trilling en geluidsoverlast te voorkomen. Ook wordt verzocht om te voorzien in een nette afscherming van het spoor en de omgeving, bijvoorbeeld door het realiseren van een geluidscherm vanaf de Kloosterkoolhof/Limaweg tot aan de garages/loods. Een scherm voorkomt tevens een onverzorgd uitzicht gezien het summiere onderhoud.

Reactie:

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de ingebrachte wensen ten aanzien van de inpassing en de afscherming en om deze waar mogelijk te combineren met geluid reducerende maatregelen. Beeldkwaliteit en passende vormgeving zullen worden betrokken in het ontwerpproces en komen voor zover relevant aan de orde in het provinciaal inpassingsplan. Omwonenden zullen betrokken worden bij de invulling van de landschappelijke inpassing.

3002.7 Indiëner vraagt wat de juridische relatie is tussen Eurekarail en het College van Gedeputeerde Staten met betrekking tot het ter inzage leggen c.q. raadplegen van NRD? Te meer Eurekarail haar eigen logo e.d. hanteert in de NRD en aangeeft dat "In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven". Welke consequenties heeft deze gang van zaken voor de status van de ter inzage procedure en mijn zienswijze?

Reactie:

Het project capaciteitsuitbreiding Heerlen –Landgraaf maakt onderdeel uit van het programma Eurekarail. Dit programma is ontstaan uit een samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Limburg en Provincie Noord – Brabant. Binnen het Programma van Eurekarail wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van het grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Zuid-Nederland , Duitsland en België. De regie van het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is echter in handen van de provincie Limburg in nauwe samenwerking met ProRail. De provincie Limburg heeft de ontwerp-NRD vastgesteld en ter inzage gelegd. Het gebruik van een logo dan wel publicatie onder de naam van Eurekarail heeft geen consequenties voor de procedure en zienswijzen.



3002.8 In de NRD worden verschillende data gehanteerd als prognose wanneer de verdubbeling van het spoor gerealiseerd dient te zijn. Indiener vraagt aan te geven wanneer de einddatum is van de werkzaamheden, de oplevering en het daadwerkelijk gebruik van het verdubbelde spoor?

Reactie:

Verwacht wordt dat in de zomer van 2020 het project uitgevoerd zal worden. Eind 2020 zal het verdubbelde spoor in dienst gesteld worden.

3002.9 De in de NRD geformuleerde te bereiken doelstelling is dat twee keer per uur een grensoverschrijdende trein voor personenvervoer richting Duitsland gaat rijden. Deze doelstelling wordt aangevuld met twee stoptreinen (personenvervoer) per uur tussen Kerkrade en Maastricht. De personendieseltrein tussen Heerlen en Herzogenrath vervalt. Onderschrijft het College van Gedeputeerde Staten deze doelstelling?

Reactie:

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten. Dat betekent dat de inhoud van de notitie en de hierin opgenomen doelstellingen van het voornemen door het College van Gedeputeerde Staten worden onderschreven.

In deze zienswijze is de doelstelling ten aanzien de frequentie van het personenvervoer correct verwoord. Voor de volledigheid vermelden we dat de doelstelling is om 2 maal per uur een personentrein naar Duitsland vice versa te rijden, en tweemaal per uur een stoptrein Sittard - Kerkrade-centrum.

3002.10 Onder punt 2.2.5. wordt gesproken over de autonome ontwikkeling goederenvervoer en welke effecten die hebben voor de internationale goederenpaden 2025 - 2030. In dit stuk wordt de door het College van Gedeputeerde Staten onderschreven doelstelling "De spoorverdubbeling is uitsluitend bedoeld voor een volwaardige dienst voor personenvervoer. Meer capaciteit voor goederen is geen doel van dit project." Onderschrijft het College van Gedeputeerde Staten deze doelstelling?

Reactie:

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vastgesteld door GS en daarmee onderschrijft ons College de daarin beschreven doelstellingen van het project.

3002.11 Tot indieners verbazing wordt meegedeeld dat het huidige enkel spoor geschikt is voor "1 pad per uur voor beide richtingen samen, ofwel theoretisch maximaal 24 (goederen)treinen per etmaal". Indiener vraagt wanneer het besluit is genomen dat over het enkelvoudige spoor Heerlen - Herzogenrath per uur 2 goederentreinen mogen en kunnen rijden.

Reactie:

De tekst in de ontwerp NRD blijkt onjuist te zijn. Op dit moment is er geen sprake van een goederenpad. Wel wordt het traject incidenteel gebruikt voor goederentreinen. De tekst in de definitieve NRD wordt hierop aangepast.

Overigens betekent 1 goederenpad per uur voor beide richtingen samen dat er per uur

ruimte is in de dienstregeleng voor oftewel één trein richting Heerlen of één trein richting Herzogenrath.

Het aantal goederentreinen dat rijdt is vraaggestuurd vanuit de markt en het aantal treinen en wagons dat kan rijden wordt wettelijk beperkt door de milieuruimte. In de huidige situatie kunnen er binnen de beschikbare milieuruimte naast de reizigerstreinen 4 à 5 goederentreinen per etmaal rijden. Wanneer de spoorverdubbeling is gerealiseerd en er een tweede internationale reizigerstrein tussen Heerlen en Duitsland gaat rijden is er binnen de beschikbare milieuruimte nog plaats voor 2 à 3 goederentreinen per etmaal. In het MER is 3 goederentreinen per etmaal als worst-case het uitgangspunt. Wanneer in de toekomst meer aanbod van goederentreinen zou zijn, dan kunnen die pas rijden wanneer de milieuruimte wordt vergroot door het treffen van extra maatregelen.

3002.12 De prognose c.q. overzicht internationale goederenpaden 2025 - 2030 in figuur 4 geeft voor het goederenpad Sittard - Heerlen - Aachen een stijging van 0% aan. Het streven van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is om zoveel mogelijk goederen niet meer via de weg te laten verlopen maar te verplaatsen naar vervoer over het water of over het spoor. Is het College van Gedeputeerde Staten met indiener van mening dat een prognose van 0% nu reeds achterhaald is, ook gelet op de toename van vooral chemisch goederenvervoer de afgelopen 3 jaren? Kan het College van Gedeputeerde Staten een reëlere schatting geven?

Reactie:

Volgens de prognoses is geen sprake van een toename van goederenvervoer op dit traject. Het aantal goederentreinen dat rijdt is vraaggestuurd vanuit de markt en het aantal treinen en wagons dat kan rijden wordt wettelijk beperkt door de milieuruimte. In de huidige situatie kunnen er binnen de beschikbare milieuruimte naast de reizigerstreinen 4 à 5 goederentreinen per etmaal rijden. Wanneer de spoorverdubbeling is gerealiseerd en er een tweede internationale reizigerstrein tussen Heerlen en Duitsland gaat rijden is er binnen de beschikbare milieuruimte nog plaats voor 2 à 3 goederentreinen per etmaal. In het MER is 3 goederentreinen per etmaal als worst-case het uitgangspunt. Wanneer in de toekomst meer aanbod van goederentreinen zou zijn, dan kunnen die pas rijden wanneer de milieuruimte wordt vergroot door het treffen van extra maatregelen.

3002.13 De term "Autonome ontwikkeling goederenvervoer" suggereert niet alleen dat het gebruik van het goederenpad Sittard - Heerlen - Aachen door het College van Gedeputeerde Staten niet beïnvloedbaar is, maar er wordt gesteld op bladzijde 15 dat ook de "categorie (goederenvervoer) buiten de scope valt". Wel zal in het MER ingegaan worden op het goederenvervoer. Is het College van Gedeputeerde Staten het met indiener eens dat het College wel degelijk invloed heeft op het goederenpad en het gebruik daarvan door middel van afspraken hierover met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu? Is het College het met indiener eens dat zij, als bevoegd gezag (PIP/MER) het spoortraject een dergelijke vorm kunt geven, bijvoorbeeld het huidige traject, zodat het gebruik van het goederenpad onaantrekkelijk blijft voor vervoerders vanwege de hellingen en bochten in het huidige spoortraject?

Reactie:

Het college is het op beide punten niet met indiener eens. Het maximum aantal goederentreinen dat mag rijden en het aantal wagons ervan worden wettelijk beperkt

door de milieuruimte. In de huidige situatie kunnen er binnen de beschikbare milieuruimte naast de reizigerstreinen 4 à 5 goederentreinen per etmaal rijden. Wanneer de spoorverdubbeling is gerealiseerd en er een tweede internationale reizigerstrein tussen Heerlen en Duitsland gaat rijden is er binnen de beschikbare milieuruimte nog plaats voor 2 à 3 goederentreinen per etmaal. In het MER is 3 goederentreinen per etmaal als worst-case het uitgangspunt. Wanneer in de toekomst meer aanbod van goederentreinen zou zijn, dan kunnen die pas rijden wanneer de milieuruimte wordt vergroot door het treffen van extra maatregelen.

3002.14 In de door het College van Gedeputeerde Staten geformuleerde doelstelling gaat het enkel om een capaciteitsverbetering van het personenvervoer. Hoe verklaart het College dan dat in een memo d.d. 24-07-2017 over de spoorverdubbeling ten behoeve van bewonersoverleg 27-07-2017, gesteld wordt op bladzijde 1 "Eindsituatie 2030: 1x IC Hz, 1x 3-landentrein, 2x stop Krd, 5 goederentreinen per etmaal..."? Het gaat immers enkel om het personenvervoer?

Reactie:

Dit is de veronderstelde totale treinintensiteit in 2030. Op het tracé rijden niet alleen genoemde reizigerstreinen maar naar verwachting ook goederentreinen, net als in de huidige situatie.

Uit voortschrijdend inzicht is gebleken dat 5 goederentreinen per etmaal te hoog was ingeschat. Dit is bijgesteld naar 3 goederentreinen per etmaal. In de huidige situatie kunnen er binnen de beschikbare milieuruimte naast de reizigerstreinen 4 à 5 goederentreinen per etmaal rijden. Wanneer de spoorverdubbeling is gerealiseerd en er een tweede internationale reizigerstrein tussen Heerlen en Duitsland gaat rijden is er binnen de beschikbare milieuruimte nog plaats voor 2 à 3 goederentreinen per etmaal. In het MER is 3 goederentreinen per etmaal als worst-case het uitgangspunt. Wanneer in de toekomst meer aanbod van goederentreinen zou zijn, dan kunnen die pas rijden wanneer de milieuruimte wordt vergroot door het treffen van extra maatregelen.

3002.15 Indiener heeft argwaan dat het personenvervoer naar een tweede plan wordt geschoven, dit wordt gevoed door bijvoorbeeld een zin als, bladzijde 18, "Voor de voorgenomen plansituatie is het uitgangspunt dat er in termen van functionaliteit en ruimtebeslag gewerkt wordt naar een optimaal ontwerp." Wanneer het goederenpad prioriteit krijgt, dan zullen de huidige hellingen en bochten niet onder de termen functionaliteit en ruimtebeslag vallen. Wanneer ook het onder punt 8 genoemde memo op bladzijde 2 spreekt van "Goederentreinen (vooral chemie van/naar Chemelot): gemiddeld 400 meter of 25 wagens en maximaal 640 meter of 40 wagens...", dan in indiener van mening dat het College niet zal voldoen aan haar doelstelling zoals genoemd in het onderhavige NRD. Voort betekent dit een zware belasting voor de aanwonenden in hun leefmilieu en leefwereld. Voorts heb ik begrepen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu meer goederenvervoer over het traject Heerlen – Herzogenrath wenst. Is het College met indiener van mening dat dit niet de inzet is van de spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf?

Reactie:

Het faciliteren van meer goederen vervoer is geen doelstelling van dit project. De genoemde goederentreinen kunnen nu ook al gebruik maken van het spoortracé. Bij de spoorverdubbeling wordt ermee rekening gehouden dat hetzelfde aantal goederentreinen kan worden afgewikkeld als op dit moment het geval is.

3002.16 Voordat Veolia de concessie kreeg reed de NS met hun zwaar materieel. Zij hadden een maximale snelheid van 50 km/h tussen Heerlen en Landgraaf. Met invoering van light-rail is de overlast (trilling/geluid) beduidend afgenomen en is een hogere snelheid van 80 km/h ingevoerd. In de eerdergenoemde memo MER wordt in technische termen gesproken over treinvarianten. Is uw College het met mij eens dat het personenvervoer tussen Heerlen en Landgraaf- Kerkrade enkel met light-rail-materieel uitgevoerd kan en mag worden uitgevoerd? Is het College het met indiener eens dat de snelheid op bedoeld traject beperkt dient te blijven tot 80 km/h?

Reactie:

De concessie is inmiddels verleend aan Arriva. Het baanvak mag nu en in de toekomst worden bereiden door materieel dat op het Nederlandse spoorwegnet is toegelaten. Daarbij wordt rekening gehouden met de afstraling van geluid en trillingen die per materieeltype kan verschillen. De milieuruimte van het baanvak vormt daarbij een grens voor de hinder door geluid en trillingen.

Een eventuele snelheidsverhoging, met als bedoeling de reistijd voor passagiers te verkorten, op bepaalde delen van het traject zal als eerste in het kader van het technisch spoorontwerp onderzocht worden. Mocht een snelheidsverhoging mogelijk blijken dan zullen de effecten daarvan in het MER worden beoordeeld en opgenomen.

3002.17 Het voornemen is thans om op 4 plekken langs het bedoelde traject een "0'-meting te doen qua geluid en qua trillingen. Is het College het met indiener eens dat een dergelijke "0"-meting weinig nut heeft wanneer in de toekomst meer en zwaarder goederenvervoer over het goederenpad gaat lopen?

Reactie:

Het doen van nulmetingen geschiedt op basis van de wensen van de omwonenden en de toezeggingen gedaan tijdens bewonersavonden. Ook als er eventueel meer en zwaarder verkeer over de route gaat, dan nog blijven de uitkomsten een waardevolle indicatie van de situatie nu als referentie voor de toekomstige trilling belasting.

3002.18 Over het voortbestaan van de spoorwegovergang Glasmijweg, is de onderhavige NRD onduidelijk. Gelet op de in het verleden getroffen maatregelen om de wijk MSP verkeersluwer te maken heeft deze spoorwegovergang en de bussluis in de Schaesbergerweg voor MSP grote waarde. Kan het College toezeggen dat de spoorwegovergang Glasmijweg open voor alle verkeer zal blijven?

Reactie:

Het College van GS kan in deze m.e.r.-fase nog geen toezeggingen doen. Het ontwerp is nog in ontwikkeling, dus er kunnen nog wijzigingen optreden in infrastructurele maatregelen, inrichting en aanpak bij de spoorverdubbeling. Het uitgangspunt is dat de overweg Glasmijweg blijft bestaan en zal worden aangepast in verband met de aanleg van het dubbele spoor. Mocht dit uitgangspunt veranderen, dan zullen er maatregelen worden genomen waarmee de bereikbaarheid van de buurten blijven bestaan.

3002.19 Over het voortbestaan van het station Kissel is het NRD onduidelijk. Kan het College toezeggen dat dit station open zal blijven?

Reactie:

Het College van GS kan in deze m.e.r.-fase nog geen toezeggingen doen. Het ontwerp is nog in ontwikkeling, dus er kunnen nog wijzigingen optreden. Dit is ook aangegeven in paragraaf 3.5 van de ontwerp-NRD.

- 3002.20 Op bladzijde 15 van de NRD wordt gesteld dat elektrische locomotieven stiller zijn dan de diesel variant. Indiener is van mening dat de goederenbakken meer lawaai maken en meer trillingen geven dan de betreffende locomotieven. Is het College het daarmee eens en welke maatregelen denkt het College in deze te nemen?

Reactie:

Of een individuele trein of locomotief stiller is of niet ten opzichte van andere typen is niet relevant voor de berekening van de geluidsemissie van een spoorlijn. Voor de modellering en bepaling van de geluidseffecten van de treinen in het MER wordt al het treinverkeer, zowel passagiers als goederen, meegewogen en wordt er integraal gerekend. De geluidemissie van een spoorlijn is afhankelijk van onder meer het aantal passages, de samenstelling van treinen, het type locomotieven, het aantal bakken en de geluid categorieën van de treinen. Het nemen van eventuele geluidsmaatregelen is afhankelijk van de berekende geluidbelasting bij woningen (of andere geluidgevoelige objecten) en de criteria voor doelmatigheid zoals die in wet- en regelgeving zijn vastgelegd.

- 3002.21 Op bladzijde 17 van de NRD kiest het College voor het uitvoeren van een MER omdat er "geen volle zekerheid verkregen kan worden" dat het voldoende is om te vallen onder een m.e.r. Het College verwijst hier naar tramrails e.d. Is het College met indiener van mening dat het concept light-rail, het huidige personenvervoer, onder een m.e.r. valt?

Reactie:

Het college van Gedeputeerde Staten deelt deze mening van de indiener niet.

Het Besluit milieueffectrapportage in de Wet Milieubeheer regelt de toepassing van m.e.r. bij het voorbereiden van besluiten over plannen en projecten. Afhankelijk van criteria en drempelwaarden kan sprake zijn van directe m.e.r.-plicht (Lijst C) of van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling (Lijst D) om te bezien of een m.e.r. voor een bepaalde activiteit echt nodig is.

Omdat in dit project niet op voorhand te zeggen of het m.e.r.-plichtig is en te voorkomen dat er achteraf alsnog een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden heeft het College ervoor gekozen direct een m.e.r. op te starten. Dit heeft bovendien het voordeel van een gestructureerde aanpak met goede mogelijkheden voor participatie en inspraak van de omgeving.

In de ontwerp-NRD op pagina 17 wordt niet specifiek naar een tramrails verwezen, maar naar de zogenaamde Lijst D, waarin wordt aangegeven voor welke soort projecten er in ieder geval beoordeeld moet worden of het voorgenomen project wel of niet een m.e.r. behoeft. In de opsomming van Lijst D categorie D 2.2 waarin de tramrails staat, staat ook de aanleg, wijziging of uitbreiding van boven- en ondergrondse spoorwegen genoemd.

Of light-rail projecten een m.e.r.-procedure moeten doorlopen hangt af van specifieke kenmerken van het project en de omgeving. Overigens is milieueffectrapportage niet aan de orde bij bestaand gebruik.

3002.22 Op bladzijde 19 van de NRD wordt gesproken over uitvoeringsvarianten. Indiener is van mening dat op het spoortraject op het Heerlens grondgebied op een enkele plek na (Kloosterkoolhof), voldoende ruimte is om het "ideale dubbelsporig profiel" te realiseren. Technische argumenten om bochten en hellingen op dit deel eruit te halen vanwege functionaliteit, meer snelheid en ruimtebeslag komen enkel ten goede van het beschikbaar maken van het huidige traject voor meer goederenvervoer. Deelt het College deze mening en zo ja welke stappen gaat het College hierin nemen?

Reactie:

Het college van Gedeputeerde Staten deelt deze mening van de indiener niet. Bij de spoorverdubbeling blijven boogstralen en hellingen globaal gelijk. Zoals de ontwerp-NRD aangeeft wordt nog onderzocht of een hogere snelheid voor reizigerstreinen van 100 of 110 km/h met kleine aanpassingen mogelijk is. Ook dan veranderen boogstralen en hellingen niet wezenlijk. De aanpassingen vergroten de capaciteit voor goederentreinen dus niet.

3002.23 Op het gebied van water attendeert indiener dat bij het spoorviaduct Groene Boord in Heerlen binnen korte termijn 2 ingrijpende spoorverzakkingen als gevolg van wateroverlast hebben plaatsgevonden. Een verzakking vond plaats nadat ProRail uitvoerig afwateringsmaatregelen had genomen. ProRail doet deze verzakkingen af als incidenten. Indiener is van mening dat dit geen incidenten kunnen zijn omdat zij plaats hebben gevonden op het laagste punt in de omgeving Groene Boord, Schaesbergerweg, Klompstraat en Gasthuisstraat. De laconieke houding in deze van ProRail en de directe nabijheid van woningen wiens bewoners allerm minst gerust zijn dat de wateroverlastproblematiek opgelost is, doet mij vrezen voor het serieus nemen van de aanwonenden van de spoorlijn. Is het College van mening dat de betrokkenheid van ProRail bij het woon- en leefklimaat van de aanwonenden sterk verbeterd kan worden en wilt het College zich daarvoor inzetten?

Reactie:

Gedeputeerde Staten hebben geen oordeel over de betrokkenheid van ProRail. Het spreekt vanzelf dat ons College zich te allen tijde zal inzetten voor betere communicatie en positieve dialoog,

De waterproblematiek ter plekke is ons bekend en het is in ieders belang om een stabiele en veilige ligging van het spoor te garanderen. Het effect van de spoorverdubbeling op mogelijke overlast als gevolg van (extreme) neerslag en het voorkómen daarvan is onderdeel van de uit te voeren Watertoets. Bij de verdubbeling zal het spoorprofiel waar nodig worden aangepast en gemoderniseerd en zal een goede waterafvoer met voldoende capaciteit - dit is ook van belang voor de stabiliteit van het talud - volgens de laatste inzichten worden gerealiseerd.

In het kader van klimaatadaptatie heeft de regio Parkstad stresstesten voorbereid waar onder andere wateroverlast onderdeel van uitmaakt. Deze worden binnenkort opgeleverd op grond waarvan een beter inzicht ontstaat.

3002.24 Wordt voldoende rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna? Naast vleermuizen leven hier ook vossen, marters en o.a. egels.

Reactie:

In het kader van dit project zal een uitgebreid natuurwaardenonderzoek uitgevoerd worden. Dit gebeurt op basis van bestaande ecologische informatie, aangevuld met

veldwaarnemingen, een bomeninventarisatie en veldonderzoek naar voorkomen en verblijfplaatsen van vleermuizen als strikt beschermde soortgroep. Het ecologisch onderzoek en het oordeel van deskundigen over flora en fauna maken onderdeel uit van de milieueffectrapportage. De resultaten spelen een rol bij de effectbeoordelingen en de wijze waarop rekening wordt gehouden met natuur.

3002.25 Gelet op de onzekerheden van de ontwikkeling van het goederenvervoer over het bedoelde traject in de toekomst, de onzekerheid van de aard van het in te zetten vervoermaterieel, veel langere goederenterreinen, en de, niet alleen door indiener maar ook door veel van indieners buurtgenoten ervaren onwillige communicatieve houding van Prorail in de omgang met aanwonenden, ga ik er van uit dat het College in het PIP/MER ruimhartig zal zijn ten aanzien van maatregelen die onze huidige woon- en leefklimaat in stand houden. Indiener denkt daarbij aan lange spoorstaven, trillingsdempers, geluidsdempers, ontsporingsgeleiders en geluidsschermen. Is het College bereid hierin ruimhartig te zijn en deze ruimhartigheid niet te laten afhangen van financiële mogelijkheden?

Reactie:

Gedeputeerde Staten begrijpen uw zorg betreffende uw woon- en leefklimaat. We zullen bij de planvorming de geldende wet- en regelgeving hanteren. Als blijkt dat normen of plafonds worden overschreden zal worden gezien of en zo ja welke maatregelen moeten worden genomen en of deze doelmatig zijn conform de wet- en regelgeving.

3002.26 Het College van GS is het bevoegd gezag. Indiener verzoekt om vanuit die hoedanigheid de betrokken bewoners op de hoogte te stellen van schadeprocedures en van de mogelijkheden tot planschadevergoedingen.

Reactie:

Bewoners informeren over planschade staat op de agenda van het reguliere bewonersoverleg. In het najaar van 2017 is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd in het teken van schade en planschade. Hierbij was een planschadejurist van de provincie aanwezig om uitleg te geven over schade, procedures en vergoedingen. De informatie is gedeeld met de rest van de omwonenden via de website en nieuwsbrief. Ook bij de overige informatieavonden en bewonersoverleggen zal er aandacht zijn voor dit onderwerp.

3002.27 Welke wettelijke voorschriften ten aanzien van, overlast van, trillingen, geluid en avond- en nachtwerkzaamheden zijn van toepassing?

Reactie:

In het MER en het PIP zal een overzicht worden gegeven van de relevante wet- en regelgeving voor de verschillende milieuthema's. Voor de uitvoeringsfase kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld in de vergunningen, bijvoorbeeld ten aanzien van avond- en nachtwerkzaamheden.

3002.28 Ten slotte attendeert indiener het College erop dat een deel van de huidige spoorlijn vroeger in gebruik is geweest, c.q. aangelegd is, door de mijnindustrie. Zware bodemvervuiling is daarom niet uit te sluiten. Indiener verzoekt het College extra erop toe te zien dat deze mogelijke vervuiling adequaat wordt aangepakt.

Reactie:

In het MER en het PIP worden de mogelijk vervuilde locaties in beeld gebracht en de mate waarin deze worden geraakt door het project. De consequenties en de mogelijke gevolgen worden beschreven met een beeld van de eventuele maatregelen die nodig zijn binnen de kaders van wet- en regelgeving.

**Zienswijze: 3003**

**Indiener(s): De heer J. Bindels**

3003.1 Indiener geeft aan dat de spoorlijn Heerlen-Landgraaf als relevant onderdeel van de Heerlense Ecologische Hoofdstructuur in het concept Landschapsbeleidsplan (LBP) Heerlen is opgenomen. Ondanks dat dit LBP nooit definitief is vastgesteld geeft indiener aan dat het natuuraspect van het plangebied van het spoor Heerlen-Landgraaf van belang is. Het spoor vormt met brede, ononderbroken, groene bermen aan weerskanten een serieuze verbinding tussen het Aambos/Caumerbeekdal met het oostelijke achterland via Kisselbos/Kapellerbos, Eikenbos/Strijthagerbeekdal en het Wormdal. Indiener geeft aan dat naast een verbindingsfunctie de bermen van de spoorlijn ook een belangrijke habitatfunctie hebben. naast algemene soorten zijn er ook enkele soorten met een bijzonder bescherming te vinden, zoals de Hazelworm, Levendbarende hagedis, Alpenwatersalamander, Bos- en Weidebeekjuffer, Spaanse vlag, Iepenpage, Boswitje, Geelsprietdikkopje, Zwartblauwe houtbij, Wijngaardslak, Rapunzelklokje, Steenanjer en Cypreswolfmelk. Indiener geeft aan dat deze opsomming niet uitputtend is, aangezien deze soorten zijn wargenomen vanuit aangrenzende tuinen of als zwervers daar zijn aangetroffen. Indiener gaat dat zich nog andere soorten op of rond het spoor bevinden. Indiener vraagt zorg te dragen voor het behoud van de aanwezige natuurkwaliteiten, ook na realisatie van het project.

Reactie:

Het College is erkentelijk voor de uitgebreide natuurinformatie van de indiener over het plangebied. De ecologische beschrijving van het plangebied en de beoordeling van effecten van het plan op natuurgebieden, habitats en soorten worden in het MER opgenomen. Er zal uitgebreid natuurwaardenonderzoek uitgevoerd worden. Dit gebeurt op basis van bestaande ecologische informatie, aangevuld met veldwaarnemingen, een bomeninventarisatie en veldonderzoek naar voorkomen en verblijfplaatsen van vlemmuizen als strikt beschermde soortgroep

Als er negatieve effecten zijn op de voorkomende dier- en plantensoorten worden die benoemd in het MER en zal er indien nodig gemitigeerd dan wel gecompenseerd worden. Als er oppervlak EHS (momenteel Goudgroene natuurzone genaamd) verloren gaat zal dat gecompenseerd worden door de initiatiefnemer.

3003.2 Indiener geeft aan het onwenselijk te vinden om tijdens de aanlegfase de bermen als 'werkspoor' en/of opslagruimte te gebruiken en vraagt om ook tijdens de aanleg rekening te houden met de habitatfunctie van de bermen.

Reactie:

Gedeputeerde Staten neemt uw standpunt ter kennisgeving aan.

Voor de milieueffectrapportage zal er globaal worden gekeken naar de effecten van de aanlegfase kunnen aanbevelingen worden gedaan hoe om te gaan met de habitatfunctie tijdens de latere aanlegfase. In het PIP zal hier dieper op worden



ingegaan.

Voordat bermen in gebruik worden genomen als werkspoor en/of opslagruimte zal er aangetoond moeten worden dat dit niet ten koste gaat van het leefgebied van beschermde dier- en plantensoorten. Indien dat wel het geval is dan is mogelijk aanpassing van de plannen nodig of zal de initiatiefnemer een ontheffing moeten aanvragen in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt uiteraard de algemene zorgplicht uit de Wet natuurbescherming,

- 3003.3      Indiener geeft aan dat ergens in de spoorberm een bronpopulatie van vuurvliegjes huist. Hij geeft aan dat hij een groot gemis zou vinden als de in de zomer massaal aanwezige vuurvliegjes zouden verdwijnen.

Reactie:

Gedeputeerde Staten bedankt de indiener voor de gedeelde informatie en neemt kennis van de bezorgdheid over de populatie vuurvliegjes. Vuurvliegjes zijn niet officieel beschermd door de Wet natuurbescherming (Wnb). In het kader van de Wet Natuurbescherming is er wel een algemene zorgplicht, het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer om zorgvuldig met dergelijke diersoorten om te gaan. In de milieueffectrapportage wordt hier niet op getoetst.

- 3003.4      Indiener geeft aan dat eventueel verlies van de ecologische functie gecompenseerd kan worden door de verbinding met het Caumerbeekdal en de groenzone rondom de Aambosveldflat op te waarderen. Een hieraan gekoppelde inspanning van de gemeente en het waterschap zou daarbij zeker helpen, door bijvoorbeeld de Caumerbeek tussen MSW en rotonde SBW weer 'boven de grond' te brengen.

Reactie:

Gedeputeerde Staten bedanken de indiener voor deze suggestie. Als er natuurwaarden verloren gaan die beschermd zijn door de Wet Natuurbescherming zal dat blijken uit de toetsing in de milieueffectrapportage. Indien nodig zal er gemitigeerd dan wel gecompenseerd moeten worden door de initiatiefnemer. Dat geldt ook voor NatuurNetwerk Nederland. Om de compensatie te laten landen op bepaalde locaties wordt altijd een breder blikveld gehanteerd. Uw suggestie wordt daarin meegenomen.

- 3003.5      Indiener pleit voor een meer op de ecologische kwaliteit en potentie afgestemd beheer. Indiener stelt dat het huidige beheer te intensief is en geeft aan dat afgelopen jaar in juli de vegetatie is weggemaaid, net in de periode dat een groot aantal insecten daarvan afhankelijk is. Indiener vraagt of dit voortkomt uit angst voor ongewenste natuurwaardenontwikkeling. Hij geeft aan dat het juist aan het treinverkeer te danken is dat zich keer op keer nieuwe en zeldzame soorten in het plangebied manifesteren.

Reactie:

Gedeputeerde Staten nemen kennis van deze inzichten in het vegetatiebeheer en de ontwikkeling van natuurwaarden langs het spoor. Het beheer van het spoor is in handen van ProRail, maar is geen onderdeel van de beoordeling in de milieueffectrapportage.

- 3003.6      Indiener geeft aan dat richting het zichtjaar 2030, de referentiesituatie in NRD, ook rekening dient te worden gehouden met andere natuurontwikkelingen in de omgeving. Onder andere in het kader van IBA worden in de directe nabijheid van het spoor

vergroeningsplannen genoemd. Hij noemt ook de recente ontkenning en renaturering van de Caumerbeek die hebben geleid tot bos- en weidebeekjuffers langs het spoor en in de tuinen van de SBW, de verwachting is dat dit in de nabije toekomst ook gaat gelden voor diverse amfibieën. Door een beter beheer van de spoorberm leidt dit tot een substantieel hogere biodiversiteit.

Reactie:

Gedeputeerde Staten bedanken de indiener voor de informatie over natuurontwikkeling in het gebied. De status en financiering van toekomstplannen bepaalt in hoeverre deze onderdeel zullen zijn van de autonome ontwikkeling voor het MER en worden in het MER beschreven en betrokken voor zover relevant.

De initiatiefnemer moet met zijn plannen en werkzaamheden rekening houden met de nu geldende wetgeving ten aanzien van natuurontwikkeling en bescherming. De Wet Natuurbescherming beschermt zowel natuurgebieden als dier- en plantensoorten. In de provinciale omgevingsverordening is de bescherming van met name de Goudgroene natuurzone (voorheen de EHS) vastgelegd. Toekomstige plannen en ontwikkelingen zullen rekening moeten houden met de dan geldende wet- en regelgeving.

3003.7      Indiener woont aan het spoor. Na de aanleg van de MSW is het leefgenot, wat betreft geluid, in de tuinen van het meest westelijke deel van de Schaesbergerweg al danig op de proef gesteld. Indiener denkt dat als nu ook het verkeer op het spoor meer dan verdubbelt dat de grens van het acceptabele overschreden wordt. Hij verzoekt dan ook om een geluidsscherm te plaatsen voor dit deel van het traject.

Reactie:

Gedeputeerde Staten nemen het verzoek ter kennisgeving aan. Het al dan niet nemen van geluidmaatregelen zoals plaatsen geluidsschermen is afhankelijk van de uitkomst van de voorgeschreven rekenmethodiek, de toetsing aan de geluidproductieplafonds (GPP's) en de doelmatigheid van maatregelen op het traject.

3003.8      Indiener geeft aan dat er monumentale lindebomen staan op de achterste tuingrens van Schaesbergerweg nr. 30 en het spoortalud en dat deze ook een ecologische functie hebben, oa Rosse Vleermuis en Groene Specht. Indiener verzoekt om alles in het werk te stellen om deze bomen te behouden. Volgens indiener is het mogelijk om een eventueel geluidsscherm te plaatsen en toch de bomen te behouden.

Reactie:

Gedeputeerde Staten bedanken de indiener voor de informatie en inzichten. In het algemeen is de insteek van het ontwerp om het ruimtebeslag te beperken en waar mogelijk bomen en beplanting te sparen.

3003.9      In paragraaf 3.6.3 staat dat station De Kissel ten westen van de kruising ligt. Indiener geeft aan dat dit oosten moet zijn.

Reactie:

Gedeputeerde Staten danken de indiener voor deze verbetering.

3003.10      Indiener verzoekt om tegelijk met de werkzaamheden een einde te maken aan de steeds verder uitdijende Japanse Duizendknoop ter hoogte van SBW 34/36/38. Indiener geeft aan dat schade aan civieltechnische kunstwerken door deze exoot niet valt uit te sluiten

Reactie:

Gedeputeerde Staten nemen kennis van dit verzoek, maar vermeld dat dit niet relevant is voor het MER.

Het bestrijden van invasieve exoten is primair aan ProRail als spoorwegbeheerder. De waarneming van Japanse Duizendknoop zou voor de spoorwegbeheerder een aanleiding kunnen zijn om daar iets aan te gaan doen.

Daarnaast is de provincie Limburg momenteel bezig om nieuw beleid te formuleren ten aanzien van exotenbestrijding en uitvoering te geven aan het besluit Europese exotenbestrijding. De Japanse Duizendknoop maakt daar onderdeel van uit. Vanaf 1 januari 2018 wordt meer duidelijk welke concrete maatregelen er genomen gaan worden ter bestrijding van deze plantensoort.

**Zienswijze: 3004**

**Indiener(s): De heer J. Katydin**

Idem 3002.7 t/m 3002.28

**Zienswijze: 3005**

**Indiener(s): R. Weinberg**

Idem 3002.7 t/m 3002.28

**Zienswijze: 3006**

**Indiener(s): W. Hinz**

Idem 3002.7 t/m 3002.28

**Zienswijze: 3007**

**Indiener(s): D. Venrooij en E. Eussen**

Idem 3002.7 t/m 3002.28

**Zienswijze: 3008**

**Indiener(s): T. Deckers**

Idem 3002.7 t/m 3002.28

**Zienswijze: 3009**

**Indiener(s): W. Meijers**

Idem 3002.7 t/m 3002.28

**Zienswijze: 3010**  
**Indiener(s): S. Arts**

3010.1 Indiener stelt dat de nut en de noodzaak van de het beoogde eindresultaat van de provincie, namelijk dat twee sneltreinen zullen rijden tussen Limburg en Noordrijn-Westfalen c.q. het doortrekken en intensiveren van de bestaande internationale treinverbinding, slechts in zeer algemene bewoordingen wordt toegelicht en niet wordt gestaafd met een onderzoek naar de werkelijke of zelfs verwachte behoefte op het vlak van personenvervoer, noch van Nederlandse, noch van Duitse zijde.

**Reactie:**

In het kader van de overkoepelende TEN-T Railagenda zijn en worden nadere capaciteitsstudies uitgevoerd die een beter beeld geven van de behoefte en het potentiële reizigersaanbod op de onderzochte grensoverschrijdende verbindingen. De maatregel spoorverdubbeling is nuttig voor de intensivering van het grensoverschrijdend personenvervoer die Arriva binnen haar concessie wil gaan verzorgen. In het MER zal nader worden ingegaan op onderliggende nut en noodzaak

3010.2 Gelet op het bovenstaande en in aanmerking genomen dat een capaciteitsuitbreiding van het spoor ten behoeve van personenvervoer ook zorgt voor betere randvoorwaarden voor de intensivering goederenvervoer, lijkt het onvoldoende dat in het MER slechts zal worden ingegaan op de mogelijke relatie en interactie van het voornemen tot spoorverdubbeling ingegeven vanuit personenvervoer voor zover er sprake zou zijn van additionele effecten van goederentreinen. Indiener stelt dat het meer voor de hand zou liggen om deze als een gegeven te beschouwen, te anticiperen op deze te verwachten neveneffecten en deze ten minste als zodanig mee te onderzoeken.

**Reactie:**

Er wordt bij de spoorverdubbeling rekening gehouden met een gelijk aantal goederentreinen als op dit moment binnen de milieuruimte kan worden afgewikkeld.

3010.3 Vanwege de beoogde hogere frequentie van het treinverkeer voor personenvervoer en de te verwachten toename van het goederenvervoer kan de toename van permanente geluid- en trillingenoverlast voor omwonenden als een gegeven worden beschouwd. Indiener stelt dat dit ook zou moeten gelden voor het nemen van maatregelen om deze overlast in te perken.

**Reactie:**

In het kader van de milieueffectrapportage zijn nulmetingen gedaan en worden de aspecten geluid en trillingen van het treinverkeer nader onderzocht. Als blijkt dat normen of plafonds worden overschreden zal worden bezien of en zo ja welke maatregelen moeten worden genomen en of deze doelmatig zijn conform de wet- en regelgeving.

3010.4 Indiener geeft aan dat waardedaling van onroerende goederen, met name woonhuizen, in zijn geheel niet worden aangesproken; noch onderzoek hiernaar, noch het nemen van maatregelen om dit te compenseren.

Reactie:

Gedeputeerde Staten begrijpen uw zorgen.

In het MER worden de (milieu)effecten van voorgenomen maatregelen aan het spoor in beeld gebracht om te komen tot een integrale afweging bij de besluitvorming over deze maatregelen. Onderhavige zienswijzeprocedure ziet primair op het kunnen inspreken op het voornemen om een inpassingsplan op te stellen en de beoogde aanpak van het MER. Genoemde waardedalingen zijn vooral in het verdere plan- en realisatietraject aan de orde, maar het is begrijpelijk dat hier nu al aandacht voor wordt gevraagd.

Bewoners informeren over waardedaling staat op de agenda van het reguliere bewonersoverleg. In het najaar van 2017 is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd in het teken van schade en planschade. Hierbij was een planschadejurist van de provincie aanwezig om uitleg te geven over schade, procedures en vergoedingen. De informatie is gedeeld met de rest van de omwonenden via de website en nieuwsbrief. Ook bij de overige informatieavonden en bewonersoverleggen zal er aandacht zijn voor dit onderwerp.

3010.5

Gelet op bovenstaande geeft indiener aan dat dit ook geldt voor maatregelen ter compensatie van mogelijke toekomstige schade aan onroerende goederen als gevolg van de intensivering van het treinverkeer in relatie tot de aanwezige voormalige mijngangen. De ontwerp-NRD wekt de indruk dat deze risico's slechts oppervlakkig zullen worden onderzocht, waarbij onduidelijk blijft of de beoordeling hiervan door een in- of externe expert wordt gegeven.

Reactie:

Gedeputeerde Staten begrijpen uw zorgen.

In het MER worden de (milieu)effecten van voorgenomen maatregelen aan het spoor in beeld gebracht om te komen tot een integrale afweging bij de besluitvorming over deze maatregelen. Onderhavige zienswijzeprocedure ziet primair op het kunnen inspreken op het voornemen om een inpassingsplan op te stellen en de beoogde aanpak van het MER. Genoemde schadeaspecten zijn vooral in het verdere plan- en realisatietraject aan de orde, maar het is begrijpelijk dat hier nu al aandacht voor wordt gevraagd.

Bewoners informeren over planschade staat op de agenda van het reguliere bewonersoverleg. In het najaar van 2017 is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd in het teken van schade en planschade. Hierbij was een planschadejurist van de provincie aanwezig om uitleg te geven over schade, procedures en vergoedingen. De informatie is gedeeld met de rest van de omwonenden via de website en nieuwsbrief. Ook bij de overige informatieavonden en bewonersoverleggen zal er aandacht zijn voor dit onderwerp.

Onderzoek naar de mogelijke effecten van de intensivering van de spoorinfrastructuur in relatie tot het ondergrondse mijnbouwwerk en de mogelijke hieruit voortvloeiende risico's voor gebouwen e.d. aan het oppervlak maakt integraal deel uit van de totale onderzoeksopgave van dit project. Dit onderzoek zal ook antwoord geven op de vraag welke maatregelen genomen dienen te worden om deze eventuele risico's te mitigeren.

**Bijlage 1**

## Overzicht ingediende zienswijzen

### 1000-1999 overheden

- 1001 Gemeente Kerkrade
- 1002 Gemeente Heerlen

### 2000-2999 belangenorganisaties/adviesorganen

-----

### 3000-3999 bedrijven, burgers enz

- 3001 de gespreksgroep Spoorverbreding Schaesberg S.V.S.
- 3002 bewoners Kloosterkoolhof  
M. Huver, Fam.Bossers, N. Robin, S.Crapels, R. Moonen
- 3003 J. Bindels
- 3004 J. Kutaydin
- 3005 R. Weinberg
- 3006 W. Hinz
- 3007 D. Venrooy en E. Eussen
- 3008 T. Deckers
- 3009 W. Meijers
- 3010 S. Arts

**Bijlage 2**





Provinciale Commissie  
Omgevingsvraagstukken Limburg

Gedeputeerde Staten van Limburg  
Postbus 5700  
6202 MA MAASTRICHT

**Ons kenmerk** 2017/68863  
**E-mail** pcol@prvlimburg.nl  
**Bijlage(n)**

**Uw kenmerk**  
**Telefoon** +31 (0)6 11 90 88 03  
**Maastricht** 3 oktober 2017  
**Verzonden** 3 oktober 2017

**Onderwerp**

Advies inzake Ontwerp-notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Capaciteitsuitbreiding spoor Heerlen-Grens'

Geacht college,

De PCOL is om advies gevraagd inzake de ontwerp-notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Capaciteitsuitbreiding spoor Heerlen-Grens'. De commissie heeft waardering voor het feit dat een MER-procedure wordt doorlopen, terwijl dit niet noodzakelijkerwijs hoeft. De commissie adviseert dan ook positief en geeft de volgende aandachtspunten mee:

- Heb aandacht voor de dialoog met de omgeving; communiceer proactief over nut- en noodzaak, planning, milieuaspecten etcetera.
- Zorg voor een goede afstemming met Duitsland, zowel qua planning als qua omgevingsdialoog.

Provinciale Commissie  
Omgevingsvraagstukken Limburg,  
namens dezen,

Drs. W.L.J. Weijnen