

eurekarail

Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf Deelrapport- wegverkeer

Part of 3EUStates2cross

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

eurekarail

Part of 3EUStates2cross

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

SUBSIDIEOVEREENKOMST	INEA/CEF/TRAN/A2014/103959596
PROJECTNUMMER	2014-NL-TA-0680-S
PROJECT	3EUStates2cross
BETREFT	Deelrapport Wegverkeer
DOCUMENTNUMMER	SVHL20180134
STATUS	Definitief versie 1.0 Openbaar
DATUM	14 maart 2019
AUTEUR	Lucien De Baere
FUNCTIE	Verkeerskundige
GOEDGEKEURD DOOR	Sander Hoen
ORGANISATIE	Royal HaskoningDHV
TELEFOON	0883487871
E-MAIL	lucien.de.baere@rhdhv.com

Openbaar

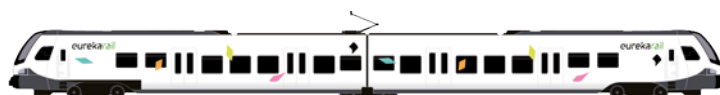
Heeft u vragen en/of
opmerkingen over dit rapport?
Neem dan contact met ons op.

info@eurekarail.net



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. De voorkeursvariant	4
2. Wettelijke kader	5
3. Onderzoek	6
3.1. Verkeer	6
3.2. Parkeren	6
4. Conclusie	8



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Dit rapport over wegverkeer 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 1-1. 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.



Figuur 1-1 Plangebied spoorverdubbeling

1.2. De voorkeursvariant

De voorkeursvariant bestaat uit een tweede spoor in het verlengde van keerspoor Heerlen (oostkant) vanaf ca. km 19.2. Tussen km 19.2 en km 19.4 is het nieuwe spoor ten zuiden 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. Wettelijke kader

De wettelijke grondslag voor het beoordelen van wegverkeerhinder 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. Er bestaat geen wettelijk beoordelingskader voor wegverkeerhinder. Wel zijn er richtlijnen om wegverkeerhinder te beoordelen. Om te bepalen of bij een nieuwe ontwikkeling sprake is van een “goede” ruimtelijke ordening, wordt de mate waarin verkeerseffecten optreden bepaald. Deze effecten worden vervolgens getoetst aan landelijk geldende richtlijnen waarbij verkeersveiligheid, doorstroming en parkeren worden beoordeeld.



3. Onderzoek

3.1. Verkeer

De impact van de aanpassingen aan het spoortraject Heerlen – Landgraaf op de hoeveelheid wegverkeer in de omgeving van de spoorlijn is zeer beperkt. Het wegverkeer zal zich vooral in de omgeving van de stations van Heerlen en Landgraaf concentreren. Gezien de zeer beperkte verandering in de verwachte reizigersaantallen worden de wegverkeerskundige gevolgen als nihil ingeschat.

Door de realisatie van de spoorverdubbeling verandert ook weinig in de wegverkeerstructuur in Parkstad. De bestaande overwegen en overgangen blijven nagenoeg allemaal gehandhaafd. Het betreft de volgende overwegen:

- Overweg Willemstraat
- Overweg Zuidelijke stationsoverpad Landgraaf (voetgangersoverweg naar perron Landgraaf)

De uitzondering hierop vormt de overweg Glas Mij-weg, welke komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een spoorwegonderdoorgang voor alle soorten wegverkeer, met uitzondering van vrachtverkeer (doorrijhoogte te beperkt) die circa 150 meter oostelijker ligt. De Glas -Mijweg krijgt een nieuw tracé waar de Spoordamstraat door middel van een kruising op aansluit. Door het toepassen van middelen wordt de Glas Mij-weg minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer en zal aan te merken zijn als een erftoegangsweg waarbij de fietsroute geoptimaliseerd wordt. De functie van de Spoordamstraat verandert niet. Er zijn, door de verschuiving van de infrastructuur dan ook geen effecten te verwachten op de Spoordamstraat. Met een goede afstemming van de VRI (stoplichten) op het kruispunt Mijnspoorweg-Crutserveldweg zal het sluipverkeer geweerd worden.

Vrachtverkeer zal in de toekomst geen gebruik meer kunnen maken van de verbinding nabij de Glas Mij-weg en een alternatieve route moeten nemen via de Schaesbergerweg. Dit leidt maar beperkt tot een toename van de omrijafstanden. De route vanuit het oosten wordt hiermee circa 1,0 km langer. De wijk die de Glas Mij-weg ontsloten werd betreft echter een reguliere woonwijk, waarin de hoeveelheid vrachtverkeer beperkt zal zijn.

Door deze aanpassingen veranderd de de verkeersstructuur echter dit geeft geen gevolgen voor het gemotoriseerd verkeer.

Voor het langzaam wegverkeer zoals fietsers en voetgangers veranderen de verkeersstromen. De verbinding tussen MSP en Molenberg via de Hendrik Jan Karspad-MSP Allee via de spoorwegovergang wordt opgeheven. Deze verbinding wordt vervangen door een geoptimaliseerde langzaamverkeersroute via het Kruispunt Mijnspoorweg-Crutserveldweg en de nieuwe tunnel. Bovendien worden op enkele puntlocaties voetpaden en fietsvoorzieningen beperkt aangepast door de verbreding van het spoorlichaam, maar dit heeft op de bereikbaarheid en de structuur voor het langzaam wegverkeer geen invloed.

3.2. Parkeren

De impact van de spooraanpassingen Heerlen – Landgraaf op de parkeerbehoefte rond station Heerlen wordt als nihil ingeschat. Dit vanwege het volgende:

- Vanuit de lijn Heerlen – Landgraaf gezien is station Heerlen voornamelijk een bestemming, waar men met de trein aankomt (en eventueel overstapt). De parkeerbehoefte ontstaat dus op de herkomststations, zoals Landgraaf.
- Verder is het aandeel van deze lijnverdubbeling op het totaal aan verbindingen van/naar Heerlen van dusdanig beperkte omvang dat de impact op de totale parkeerbehoefte klein is.
- In de directe omgeving van Station Heerlen is een groot areaal aan parkeervoorzieningen aanwezig die restcapaciteit hebben.



Aangezien Landgraaf een productiestation is – voor veel reizigers is dit het station van herkomst – is het wenselijk hier in detail naar de parkeerbehoefte te kijken.

Voor het aandeel auto in vortransport en de productie is gekozen om hoger in te steken dan het landelijk gemiddelde voor dit type station. De reden hiervoor is dat de geografie van Landgraaf een hoger autogebruik aannemelijk maakt. Daarnaast is het fietsgebruik in de gehele Parkstad omgeving lager dan gemiddeld in Nederland. Vanuit het station bezien is Landgraaf vooral een woongemeente, wat leidt tot een relatief hoge verkeersproductie. Dit levert de volgende berekening van aantal parkeerplaatsen:

- Aantal reizigers 900-950 (Op aangeven van ProRail)¹
- Aantal instappers: 475
- Aandeel auto (bestuurder) vortransport: 20%
- Productie (percentage instappers dat Landgraaf als herkomststation heeft): 70%
- Berekening parkeerbehoefte:
Aantal instappers x aandeel auto (bestuurder) vortransport x productie = parkeerbehoefte
- $450 \times 20\% \times 70\% = 67$ parkeerplekken

Dit is de totale parkeervraag waarin dient te worden voorzien.

Op dit moment is er naast station Landgraaf een P&R voorziening met circa 40 plaatsen. In de directe omgeving is een groot parkeerterrein aanwezig. Op dit moment heeft het P&R terrein een lage bezettingsgraad. De verwachte extra vraag, door de verdubbeling van het spoor, is een percentage van deze 67 parkeerplaatsen. Op basis van de beperkte toename van de parkeervraag en het huidige beperkte gebruik van de P&R voorziening zijn geen problemen ten aanzien van het parkeren te verwachten. Ook is er in de directe omgeving van het station voldoende restcapaciteit gedurende kantooruren aanwezig om eventuele piekbelasting op te vangen.

¹ Uitgangspunt is de ProRail prognose voor 2030 (met inachtneming van de plannen). Deze prognose gaat uit van 900 tot 950 in- en uitstappers per dag. In de berekeningen voor de parkeerbehoefte is de bovenzijde van de bandbreedte (950) meegenomen als uitgangspunt. Dat is een groei van 12% t.o.v. 2017



4. Conclusie

Op basis van de verwachte verkeersontwikkelingen als gevolg van de spoorverdubbeling kan geconcludeerd worden dat het effect op de verkeersveiligheid, doorstroming en het parkeren minimaal zal zijn. De bestaande aanwezige infrastructuur in de omgeving van de spoorlijn Heerlen-Landgraaf (in het bijzonder in de omgeving van de stations) kan het verkeer met voldoende afwikkelen, waarbij de verkeersveiligheid niet in het geding komt. Daarnaast is bij beide stations voldoende parkeerareaal aanwezig om de verwachte toename ten aanzien van parkeerdruk op te vangen.

