RAPPORT

Quick Scan

Spoorontwikkeling Sittard

Klant: Provincie Limburg en Gemeente Sittard

Referentie: I&BBF1945101101R001F03
Versie: 03/Finale versie
Datum: 22 augustus 2017

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Netherlands
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Quick Scan
Ondertitel:	Quick Scan Spoorontwikkeling Sittard
Referentie:	I&BBF1945101101R001F03
Versie:	03/Finale versie
Datum:	22 augustus 2017
Projectnaam:	Quick Scan Spoorontwikkeling Sittard
Projectnummer:	BF1945101101
Auteur(s):	David Koopman
Opgesteld door:	David Koopman, Jan Nuesink
Gecontroleerd door:	Laurence van de Water
Datum/Initialen:	22 augustus 2017
Goedgekeurd door:	Niek Bech
Datum/Initialen:	22 augustus 2017



Classificatie
Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1 Samenvatting 1

2 Inleiding 4

3 Huidige Situatie 5

3.1 Personenvervoer 5

3.2 Goederenvervoer 6

3.2.1 Algemeen 6

3.2.2 Geluid 8

3.2.3 Gevaarlijke stoffen 8

4 Toekomstige ontwikkelingen 9

4.1 Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot 9

4.2 RTC 10

4.3 VDL Nedcar aansluiting 11

4.4 Derde spoor Zevenaar – Oberhausen 13

4.5 Spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath 14

4.6 Staalindustrie Maastricht en Luik 14

4.7 Extra Sprinter Maastricht – Sittard 14

4.8 Weert – Neerpelt 14

5 Prognose vervoer korte termijn 15

5.1 Personenvervoer 15

5.2 Goederenvervoer 15

5.2.1 Algemeen 15

5.2.2 Globale effecten geluid en externe veiligheid 17

6 Lange Termijn 18

6.1 Personenvervoer 18

6.2 Goederenvervoer 18

6.2.1 Algemeen 18

6.2.2 Globale effecten geluid en externe veiligheid 20

7 Conclusies en aanbevelingen 21

7.1 Capaciteit 21

7.2 Globale impact op Geluid en Externe Veiligheid 22

7.3 Aanbevelingen 22

1 Samenvatting

Inleiding

In de stuurgroep / regiegroep Chemelot 2025 van juli 2016 is afgesproken om een onderzoek uit te laten voeren naar de effecten van Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot (ZSC) op de leefbaarheid in de omgeving van Sittard-Geleen. Dit onderzoek is met name van belang voor de gemeente Sittard-Geleen, om een beter beeld te krijgen over de impact van de ZSC. De resultaten zullen worden gebruikt in de besluitvorming door het college van B&W en de gemeenteraad over de financiële bijdrage van de gemeente aan het project ZSC.

Onderzoeken

In dat kader zijn twee studies uitgevoerd in opdracht van de Provincie Limburg en de gemeente Sittard-Geleen:

1 Een studie naar de effecten van de ZSC op de leefbaarheid. Dit betreft een vergelijking van de IST en de SOLL situatie, waarbij de effecten van de ZSC zo veel mogelijk worden gekwantificeerd.
2 Een Quick Scan van de toekomstige spoorontwikkelingen rond Sittard, waarbij zowel de autonome groei als regionale ontwikkelingen zijn meegenomen in de prognoses voor de jaren 2020 en 2030. Daarnaast wordt een globale kwalitatieve indicatie gegeven van de effecten op de thema's geluid en externe veiligheid.

Dit rapport betreft de resultaten van de tweede studie, de Quick Scan van de autonome en regionale ontwikkelingen die evenals de ZSC een impact hebben rond Sittard. Deze Quick Scan geeft prognoses van het aantal te verwachten goederentreinen in 2020 en 2030 rond Sittard, met tevens de globale effecten op geluid en externe veiligheid. Bij deze analyse is de vergunning van het emplacement Sittard buiten beschouwing gelaten.

Uitgagspunten

In de Quick Scan zijn de volgende uitgangspunten en spoorontwikkelingen meegenomen in de prognose voor het aantal personen en goederentreinen voor 2020 en 2030:

- Dienstregeling 2017 voor personentreinen
- Realisatie goederenverkeer 2015
- Realisatie vervoer gevaarlijke stoffen 2003-2016
- RBS Chemelot
- Prognose spoorgoederenvervoer op basis van "Verwerking herijkte goederenprognoses PHS"
- Regionale ontwikkelingen:
  - Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot
  - Groei RTC
  - VDL Nedcar aansluiting
  - Derde spoor Zevenaar – Oberhausen (Betuwe Route)
  - Spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath[1]
  - Groei Staalindustrie Maastricht en Luik[1]
  - Extra Sprinter Maastricht – Sittard[1]
  - Spporlijn Antwerpen – Neerpelt - Weert[1]

[1] *Deze ontwikkelingen zijn niet gebruikt in de prognose, omdat deze ofwel geen invloed hebben, ofwel omdat er geen uitgangspunten konden worden geformuleerd (onzekerheden in besluitvorming)*

Resultaten

Het aantal personentreinen wijzigt naar verwachting niet in de komende jaren. Op basis van de gemiddelde autonome groei en met de veronderstelde regionale ontwikkelingen, inclusief de ZSC, zijn prognoses gemaakt voor 2020 en 2030 voor het aantal goederentreinen dat rond Sittard zal rijden (zie tabel hieronder). De getallen geven de aantallen weer in beide richtingen samen.

Tabel 1.1: Aantal goederentreinen per gemiddelde werkdag (met ZSC)

Traject	Trajectbeschrijving	2015	2020	2030
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	14	14	18
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0	6	6
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	21	28	31
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	21	30	31
50.4	Roermond - Sittard	19	29	28
100.1a	Zuidelijke Spooraansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	7	20	18
100.1b	Lutterade Aansluiting – Zuidelijke spooraansluiting	7	14	12
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	0	3	1
809.1	Sittard - Born	2	0	0
N.v.t.	Sittard keren	1	0	0
N.v.t.	Sittard rangeren	7	5	4
N.v.t.	Sittard passeren	13	25	25

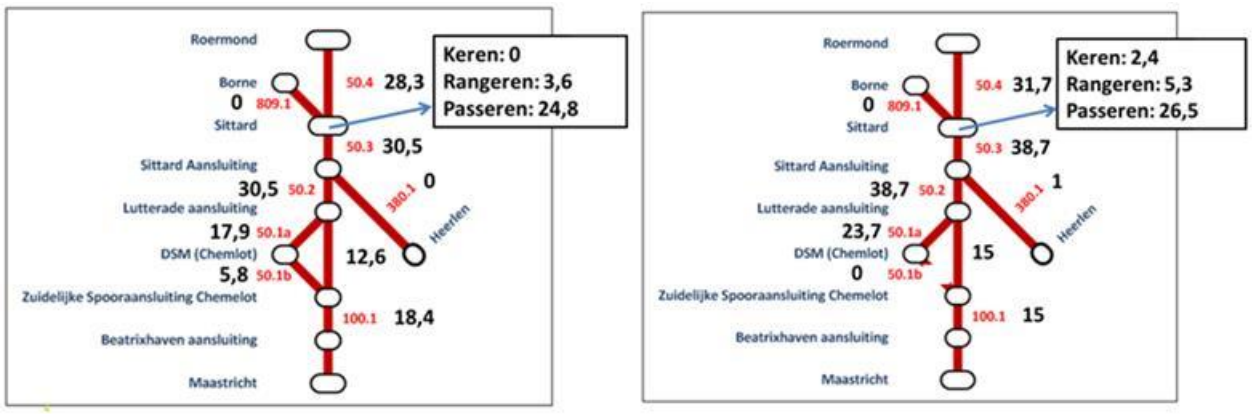


Fig. 1.1 – Schematische weergave spoornetwerk met bijbehorende trajectcodes. Aantal goederen treinen is aangegeven voor de prognose in 2030 met ZSC (links) en zonder ZSC (rechts)

Bevindingen:

- *Het aantal passerende goederentreinen door Sittard neemt toe*. Door een toename aan goederentreinbewegingen van en naar RTC en VDL Nedcar gaan er gemiddeld per dag meer treinen door Sittard.
- *Op emplacement Sittard zullen de processen keren en rangeren*[2] *afnemen*. Deze afname is het gevolg van de realisatie en ingebruikname van de Zuidelijke spooraansluiting Chemelot. De functionele capaciteit van het emplacement Sittard is en blijft voldoende.
- *Het aantal goederentreinbewegingen tussen Sittard en Roermond neemt toe*. Dit wordt veroorzaakt door de toename aan goederentreinbewegingen van en naar RTC en VDL/Nedcar. Deze bestaan overwegend uit goederentreinen met niet gevaarlijke stoffen.
- *Het drukste traject rond Sittard blijft Lutterade aansluiting – Sittard.* De stijging op de trajecten Sittard – Aansluiting Sittard / Lutterade Aansluiting is voornamelijk het gevolg van de RTC uitbreiding en de VDL Nedcar aansluiting. De gevraagde functionele capaciteit voor goederentreinen kan worden afgehandeld binnen de standaard goederenpaden.

Globale impact op Geluid en Externe Veiligheid

- *De geluidssituatie rond Sittard zal op korte termijn niet verbeteren.* Dit komt omdat de afname van de geluidsbelasting als gevolg van de ZSC naar verwachting zal worden ingenomen door andere goederenvervoersstromen. Met andere woorden, de ZSC creëert geluidsruimte op het spoor Sittard, waardoor andere ontwikkelingen in de regio mogelijk worden gemaakt zoals VDL en RTC. In alle scenario's blijft de geluidsbelasting binnen de toegestane Geluid Productie Plafonds (GPP) in 2030.
- *Op termijn is de verwachting dat de geluidemissie zal afnemen.* Dit wordt veroorzaakt door een beleidsmaatregel van de Staatssecretaris, die heeft besloten dat in 2020 80% van de goederentreinen uitgevoerd moet zijn met stille remmen. In Duitsland zijn conventionele luidruchtige goederentreinen vanaf 2020 verboden. (op landelijk niveau ligt het gemiddelde percentage in 2015 al op 50%).
- *De ZSC leidt tot een blijvende verbetering van de externe veiligheid.* Door de ZSC komen minder treinen met gevaarlijke stoffen langs het emplacement Sittard. Verdere toename van het goederenvervoer van en naar RTC met een klein deel gevaarlijke stoffen wordt gecompenseerd door het stoppen van de omleiding goederenverkeer BR na gereedkomen van het traject in Duitsland.

Conclusie

De ZSC heeft positieve effecten op de fysieke capaciteit van het emplacement Sittard, door een afname van het aantal kopmakende en rangerende goederentreinen met gevaarlijke stoffen. Het aantal passerende goederentreinen zal toenemen in Sittard als gevolg van ontwikkelingen RTC en VDL Nedcar, grotendeels met niet-gevaarlijke stoffen. Het thema externe veiligheid zal dus verbeteren.

De aanleg van de ZSC leidt overall tot een afname van de geluidsbelasting. Andere ontwikkelingen in de Regio zullen op hun beurt weer leiden tot een toename van geluid (VDL en RTC). Op den duur zal de geluidsbelasting verder afnemen door een groeiend gebruik van stil materieel.

[2] *Rangeren valt onder de vergunning, kop maken niet.*

2 Inleiding

In deze rapportage wordt een Quick Scan gemaakt van de toekomstige ontwikkelingen op het spoor en van de effecten rondom het spooremplacement van Sittard.

In de stuurgroep / regiegroep Chemelot 2025 van juli 2016 is afgesproken om een onderzoek op hoofdlijnen te doen naar de leefbaarheid als gevolg van de Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot. Dit onderzoek is met name van belang voor de gemeente Sittard-Geleen, om een beter beeld te krijgen over de impact van de ZSC. De resultaten zullen worden gebruikt in de besluitvorming door het college van B&W en de gemeenteraad over de financiële bijdrage van de gemeente aan het project ZSC.

In de leefbaarheidsstudie worden de effecten van de Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot op de omgeving in kaart gebracht door een vergelijking te maken tussen de IST en de SOLL situatie[3].

Een apart onderdeel van deze leefbaarheidsstudie is het maken van een Quick Scan van een aantal autonome regionale ontwikkelingen (NedCar, Betuwe Route, RTC, staal industrie, etc.), die evenals de Zuidelijke Spooraansluiting een impact zullen hebben rond Sittard. In deze Quick Scan wordt een prognose gemaakt van het aantal te verwachte treinen in 2020 en 2030 rond Sittard en globaal aangegeven wat de effecten hiervan zijn.

Doel van deze studie is om zo betrouwbaar mogelijke voorspellingen te maken over de toekomstige spoorbewegingen op rond Sittard. Voor het personenvervoer zijn deze voorspellingen robuust en betrouwbaar. Voor het goederenvervoer is de betrouwbaarheid lager als gevolg van vele externe factoren, zoals kosten, reisduur, fiscale aspecten, economische ontwikkeling, internationale aspecten, keuze en planning van vervoerders, vergunningen, etc.

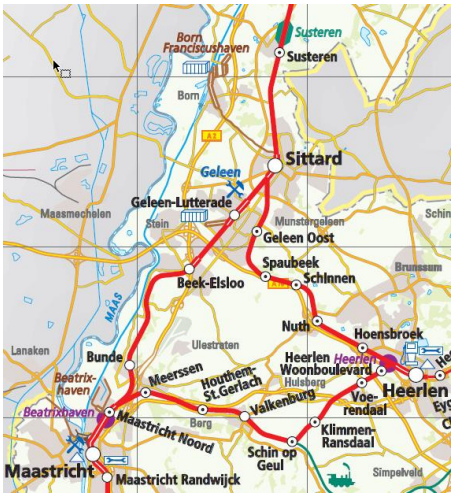
In deze rapportage zal eerst de huidige situatie worden geïnventariseerd (hoofdstuk 2). Vervolgens zal in hoofdstuk 3 worden ingegaan op de ontwikkelingen in de regio en de effecten op het treinverkeer. Hierbij zal worden ingegaan op de effecten van de Zuidelijke spooraansluiting Chemelot, de Railcontainer Terminal Chemelot (RTC), de VDL/Nedcar aansluiting, de omleiding van de Brabant route, de internationale trein Eindhoven Aken/Köln, etc.

In hoofdstuk 4 en 5 zal respectievelijk worden ingegaan op de korte- en lange termijn-prognose. Op basis van deze prognose zullen conclusies en aandachtspunten worden geformuleerd in hoofdstuk 6.

[3] *De Ist-situatie is de huidige situatie, de Soll-situatie is de gewenste (toekomstige) situatie.*

3 Huidige Situatie

Om een goed beeld te krijgen van de veranderingen rond Sittard zal eerst de huidige situatie van het personen- en goederenvervoer worden beschreven. Deze informatie is afkomstig uit diverse openbare bronnen.



Figuur 3.1: Spoorkaart van Zuid Limburg

3.1 Personenvervoer

Op dit moment rijden er rond Sittard de volgende personentreinen (de komende jaren zijn geen veranderingen in de personentrein-aantallen voorzien):

Tabel 3.1: Personentreinbewegingen per uur (per richting)

Van/Naar	Type	Aantal per uur
Eindhoven – Maastricht	IC	2
Eindhoven - Heerlen	IC	2
Roermond - Maastricht	ST	2
Sittard - Kerkrade	ST	2

Ten behoeve van de effecten is van belang om het aantal en treinen per dag en het aantal bakken (wagons) te bepalen. In onderstaande tabel zijn deze weergegeven.

Tabel 3.2: Aantal treinen en gemiddelde lengte

		Aantal treinen per periode per richting			Gemiddeld aantal bakken per trein		
Van/Naar	**Type**	**Dag**	**Avond**	**Nacht**	**Dag**	**Avond**	**Nacht**
Eindhoven – Maastricht	VIRM	24	8	4	6	6	6
Eindhoven - Heerlen	VIRM	24	2	0	6	6	6
Roermond - Maastricht	FLIRT	24	8	5	3	3	3
Sittard - Kerkrade	FLIRT	24	8	5	3	3	3

3.2 Goederenvervoer

Ten aanzien van de verdeling van het vervoer over de dag heen, worden de verhoudingen uit de prognoses van ProRail aangehouden. Deze zijn per periode:

Tabel 3.3: Verdeling goederentreinen over de dag

Dag (7.00-19.00)	Avond (19.00-23.00)	Nacht (23.00-7.00)
55%	20%	25%

Het doorgaande goederenverkeer wordt voornamelijk met elektrische locomotieven gereden. De treinen van en naar Chemelot worden voornamelijk met diesel locomotieven gereden. Er worden geen veranderingen op dit gebied voorzien.

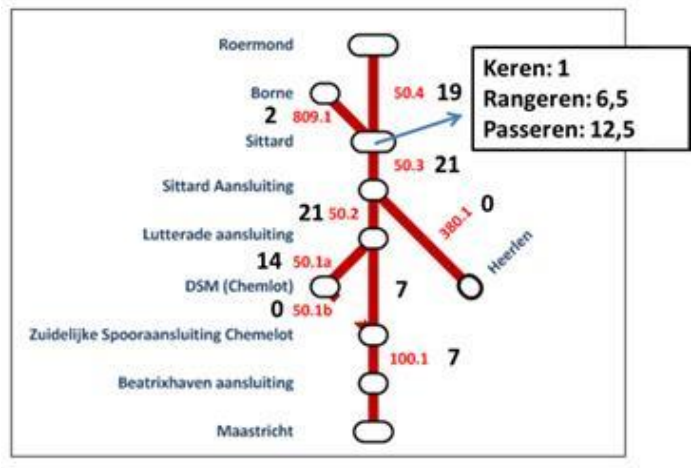
3.2.1 Algemeen

Het aantal goederentreinen is in onderstaande tabel samengevat. Dit zijn de treinaantallen van 2015 op basis van 300 werkdagen per jaar. Dit is gedaan, omdat de processen op Chemelot continue zijn. (bron: Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2015 vergeleken met 2014, ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV, 15-02-2016)

Tabel 3.4: Goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag 2015

Traject	Trajectbeschrijving	2015
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	14
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	21
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	21
50.4	Roermond - Sittard	19
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	7
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	0
809.1	Sittard - Born	2
n.v.t.	Sittard keren	1
n.v.t.	Sittard rangeren	6,5
n.v.t.	Sittard passeren	12,5

In onderstaande figuur is het spoornetwerk rond Sittard schematisch weergeven met de bijhorende trajectcode, inclusief het aantal goederentreinen per dag (2015).



Figuur 3.2: Spoornetwerk rond Sittard (met aantal goederentreinen per dag in 2015)

Te Sittard vinden voor goederen 3 processen plaats:

- Keren/Kop maken
- Rangeren
- Doorrijden

Slechts een deel van de treinen van en naar Chemelot moet in Sittard loc wisselen en/of rangeren. In deze studie wordt aangenomen dat 50% van de treinen op het emplacement moet rangeren. Voor de RTC wordt aangenomen dat de treinen naar het noorden niet van loc hoeven te wisselen.

Per dag kunnen er circa 84 goederenpaden (uitgaande van 21 bedrijfsuren) worden vergeven aan goederentreinen op de corridor Roermond-Maastricht. Op het drukste stuk (Sittard – Lutterade aansluiting) worden 21 paden gebruikt. Dit is een benutting van 25%.

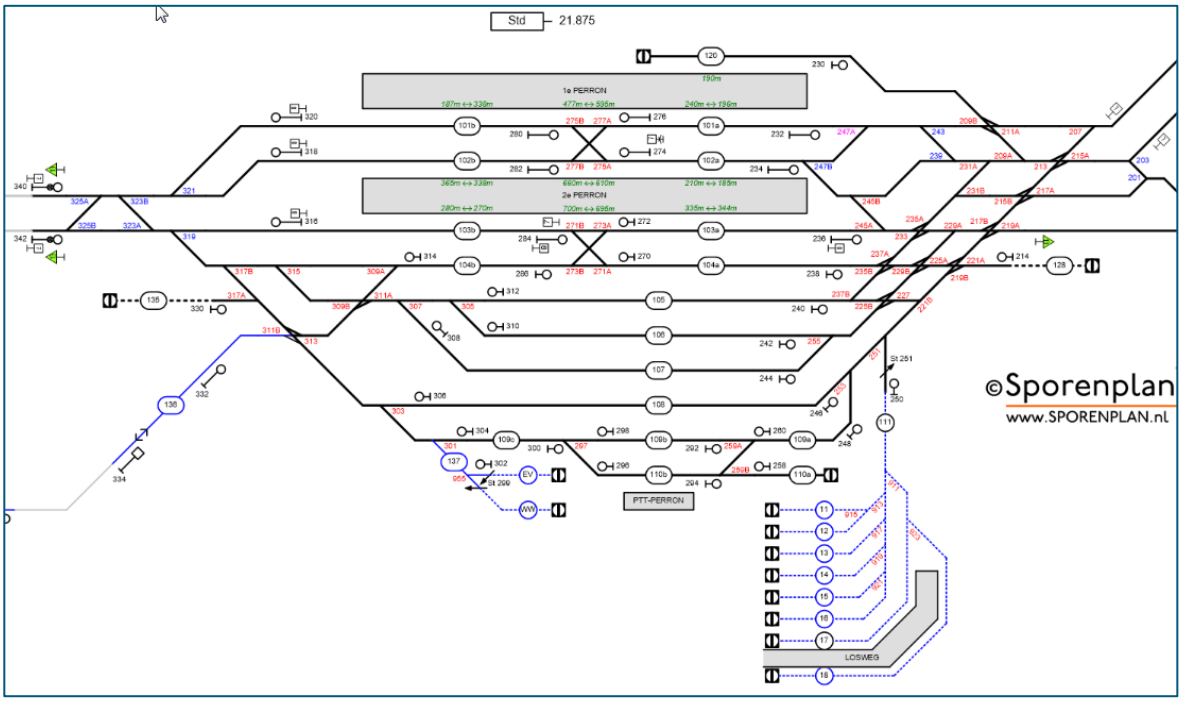


Fig. 3.5 Sporenlay-out van Sittard.(Bron www.sporenplan.nl)

De spoornummering van Sittard loopt van boven naar beneden. Op het emplacement van Sittard zijn de sporen 101 t/m 104 en kopspoor 120 (voor reizigers 1 t/m 4 en 20) bestemd voor reizigerstreinen en doorgaand verkeer. De sporen 105 t/m 110 zijn bestemd voor het afhandelen van goederentreinen die een geplande stop hebben, kop moeten maken of moeten rangeren (om bijvoorbeeld van loc te wisselen). Op de sporen 105 t/m 108 kunnen volledige treinen worden neergezet. De andere sporen worden gebruikt om te lopen of locomotieven en treindelen te parkeren en rangeren. Twee van de vier sporen waar volledige treinen kunnen staan zijn nodig voor treinen die een geplande stop hebben. De andere twee sporen zijn nodig voor kop maken en rangeren. Indien er uitgegaan wordt van 21 bedrijfsuren en een gemiddelde behandeltijd van 2 uur voor rangeren of keren (conservatieve schatting) per trein kunnen er dus 21 treinen kop maken en rangeren per dag.

3.2.2 Geluid

Op dit moment rijden veel goederentreinen nog met oude remmen. In de komende jaren zullen veel van deze remmen worden vervangen door stillere remmen. In deze notitie wordt uitgegaan van de volgende verhoudingen remmen.

Tabel 3.5: Verdeling normale en stille remmen

Type	2016	2020	2030
Normaal	75%	50%	20%
Stil	25%	50%	80%

In 2009 heeft de staatsecretaris besloten dat in 2020 80% van de remmen van het stille type moeten zijn. Echter deze verhouding zal naar verwachting niet worden behaald in 2020, daarom zijn de verhoudingen voor deze studie omlaag bijgesteld om een realistische geluidsproductie te bepalen. In Duitsland heeft de minister van transport ook besloten (30-3-2017) om wagons met normale remmen te weren van het Duitse spoor. Hierdoor zijn conventionele luidruchtige goederentreinen vanaf 2020 verboden. Hierdoor verwachten wij wel een toename van het aantal stille remmen in 2020 en 2030.

3.2.3 Gevaarlijke stoffen

Op dit moment rijden er gevaarlijke stoffen door Sittard en er wordt op het emplacement van Sittard van loc gewisseld en of kop gemaakt. Het overgrote deel van de gevaarlijke stoffen gaat van en naar Chemelot toe. Slechts een klein deel rijdt door. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is Basisnet vastgesteld. Dit is een norm voor het aantal wagons met gevaarlijke stoffen poer traject. De norm van basisnet en het aantal gepasseerde wagons met gevaarlijke stoffen tussen 2003 en 2016 zijn opgenomen in bijlage 1. De aantallen zijn afkomstig van www.infomil.nl.

4 Toekomstige ontwikkelingen

4.1 Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot

De Zuidelijke Spooraansluiting van Chemelot is in planontwikkeling. Indien deze aansluiting wordt aangelegd kunnen de treinen vanuit Chemelot richting België en Frankrijk direct vertrekken naar het zuiden zonder kop te maken in Sittard. Ook zullen er treinen die nu via de Brabantroute (via Breda en Tilburg) naar West Vlaanderen rijden via Visé en de Montzenroute gaan rijden. Uitgangspunt is dat door het continue proces met 300 werkdagen per jaar kan worden gerekend.

Het basis scenario is ontleend aan de Representatieve Bedrijfssituatie (RBS) die tevens is gebruikt als uitgangspunt voor de Technische Haalbaarheidsstudie van de Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot. De Representatieve Bedrijfssituatie (RBS) is als volgt gedefinieerd: van de Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot zullen de volgende treinen gebruik kunnen maken:

- Treinen die op dit moment vanuit Chemelot vertrekken richting Visé door kop te maken in Sittard
- Treinen die op dit moment een zuidelijke bestemming hebben via de Brabant route

Niet meegenomen in de RBS:

- Alle RTC transporten, deze gaan via Venlo naar het zuiden, niet via Maastricht.
- Nieuwe ontwikkelingen naar aanleiding van Chemelot 2025

Tabel 4.1: Aantal treinen met zuidelijke bestemming de Zuidelijke Spooraansluiting biedt geen mogelijkheid voor RTC om direct naar het zuiden te rijden

Variant	Trein	Week Frequentie	Aantal treinen op een dag	Aantal bewegingen op een dag	Totaal aantal bewegingen op een dag
Huidige treinen naar het zuiden	ACN-Butadieen	5	1	4	4
	Fenol	2	1		
	Ammoniak *(in case of emergency)*	2-3	1		
Treinen met zuidelijke bestemming via Br. Route	ATPC	5	1	4	8
	ACN naar Terneuzen	5	1		
RTC	Verona	5	1	4	12
	Busto	5	1		

Het aantal goederentreinen dat via de Zuidelijke Spooraansluiting van en naar Chemelot zal rijden kan nog variëren in de toekomst. In deze studie is het uitgangspunt dat alle treinen die nu kop maken in Sittard van de Zuidelijke spooraansluiting gebruik gaan maken. Van de boog zullen maximaal 8 treinen per dag gebruik maken in beide richtingen samen.

Het effect per gemiddelde werkdag op de omliggende trajecten en het emplacement van Sittard is hieronder weergegeven. Het "-" effect zijn de goederentreinen die niet meer kop maken of via het noorden rijden. Het "+"effect zijn de treinen die via de Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot gaan rijden.

Tabel 4.2: Goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag a.g.v. ZSC in 2020/2030

Traject	Trajectbeschrijving	-	+	totaal
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	-5,8	0	-5,8
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0	5,8	5,8
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	-8,2	0	-8,2
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	-8,2	0	-8,2
50.4	Roermond - Sittard	-3,4	0	-3,4
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	-2,4	5,8	3,4
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	0	0	0
809.1	Sittard - Born	0	0	0
n.v.t.	Sittard keren	-2,4	0	-2,4
n.v.t.	Sittard rangeren	-1,7	0	-1,7
n.v.t.	Sittard passeren	-1,7	0	-1,7

Er zijn geen prognoses van het goederenvervoer bekend. Voor deze studie wordt het aantal goederentreinen van/naar Chemelot gelijk gehouden ten opzichte van huidig.

4.2 RTC

De Rail Terminal Chemelot is een overslagpunt voor containers tussen weg en spoor. Sinds september 2013 is deze geopend. Op dit moment wordt de maximale capaciteit van de RTC benut en zijn er uitbreidingsplannen. Op dit moment worden er circa 11 treinen per week behandeld en dit zal naar verwachting nog stijgen naar 14 in de komende jaren. Er worden concrete plannen gemaakt om een tweede kraan te installeren. Hiermee kan de RTC verder groeien tot maximaal 28 treinen per week. Alle treinen van de RTC rijden via Roermond en maken dus geen kop in Sittard.

Voor de treinen naar de huidige zuidelijke eindbestemmingen is het aannemelijk dat deze de komende jaren via Venlo blijven rijden en niet via Maastricht - Visé. Uitgangspunt is daarom dat geen van de RTC treinen kop maken op Sittard. De treinen van en naar de RTC kunnen ook gevaarlijke stoffen bevatten (verpakt in containers). Vervoer van gevaarlijke stoffen per container weegt minder zwaar mee in de absolute aantallen, maar dragen wel bij aan het totaalvolume. In deze studie wordt de groei met één kraan als uitgangspunt genomen voor de korte termijn en twee kranen in de lange termijn. Uitgangspunt is dat door het continue proces met 300 werkdagen per jaar kan worden gerekend.

In deze studie is uitgegaan van een doorgroei naar 14 treinen per week in 2020 (situatie met de huidige kraan) en een doorgroei naar 28 treinen per week in 2030 (situatie na uitbreiding tot twee kranen).
Dit geeft het volgend huidig en maximaal aantal treinbewegingen per gemiddelde werkdag:

Tabel4.3: Goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag agv RTC

Aantal treinbewegingen van en naar RTC per gemiddelde werkdag		
Trajectbeschrijving:	**Huidig**	**Max**
1 kraan	3,8	4,9
2 kranen	nvt	9,7

Het effect van het aantal goederentreinen op de trajecten en het emplacement van Sittard is hieronder weergegeven per jaar. 2016 is apart benoemd om de prognoses (gemaakt in 2013) te kunnen corrigeren op de ontwikkelingen voor 2020 en 2030.

Tabel4.4: Goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag agv RTC

Traject	Trajectbeschrijving	2013-2016	2020	2030
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	3,8	4,8	9,7
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0	0	0
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	3,8	4,8	9,7
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	3,8	4,8	9,7
50.4	Roermond - Sittard	3,8	4,8	9,7
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	0	0	0
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	0	0	0
809.1	Sittard - Born	0	0	0
n.v.t.	Sittard keren	0	0	0
n.v.t.	Sittard rangeren	0	0	0
n.v.t.	Sittard passeren	3,8	4,8	9,7

4.3 VDL Nedcar aansluiting

VDL Nedcar heeft plannen voor een nieuwe spooraansluiting. Deze lijn heeft de mogelijkheid om direct naar Roermond en naar Sittard te vertrekken. In het provinciaal inpassingplan (PIP) is ruimte gevraagd voor 8 treinen per dag. Deze treinen zullen vooral geproduceerde auto's transporteren. Derhalve is het niet aannemelijk dat de treinen vanaf VDL Nedcar gevaarlijke stoffen zullen bevatten. Vooral voor de bestemmingen op relatief lange afstand over land is vervoer per spoor gunstig. Dit zijn bijvoorbeeld bestemmingen zoals Italië en Noord-Duitsland. Vanuit VDL Nedcar kunnen treinen richting het noorden rijden met als bestemming de Rotterdamse haven en Noord-Duitsland. De treinen richting het zuiden kunnen naar het zuidelijk deel van Duitsland, België en Frankrijk gaan. Van deze treinen is niet bekend hoeveel er naar het noorden en zuiden rijden. Het is aannemelijk dat een deel van deze treinen naar het noorden zal rijden, omdat de voorkeurs haven van BMW in Noord Duitsland ligt. Daarom houden we in deze studie aan dat maximaal 75% van de treinen (totaal 6 bewegingen) naar het zuiden (richting Maastricht) rijden als worst case scenario. De spooraansluiting zal worden geëlektrificeerd.

Hierdoor zijn locomotief wisselingen niet noodzakelijk op het emplacement van Sittard (Info : PIP Limburg – Inpassingsplan 'Spooraansluiting Yard (inclusief Car Handling Terminal)' 9-03-2017). In onderstaande tabel is het extra aantal goederentreinen per trajectdeel en te Sittard weergegeven.

Tabel4.5: Goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag agv VDL Nedcar in 2020/2030

Traject:	Trajectbeschrijving:	VDL
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	0
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	6
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	6
50.4	Roermond - Sittard	6
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	6
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	0
809.1	Sittard - Born	0
n.v.t.	Sittard keren	0
n.v.t.	Sittard rangeren	0
n.v.t.	Sittard passeren	6

Ten behoeve van geluid zullen de volgende intensiteiten door VDL Nedcar maximaal van/naar het zuiden rijden:

Tabel 4.6 Goederentreinbewegingen t.b.v. geluid (Bron: Akoestisch onderzoek ten behoeve van Spooraansluiting Yard, Windmill, 30-12-2016)

	Intensiteit Q [aantal/uur]		
Categorie	Dag (7.00-19.00)	Avond (19.00-23.00)	Nacht (23.00-7.00)
DE-LOC-6400	0,5	0.75	0,19
Goederen	17	25,5	6,38

4.4 Derde spoor Zevenaar – Oberhausen

Het derde spoor Zevenaar is onderdeel van het Duitse deel van de Betuwe Route. Ten aanzien van het goederenvervoer in Limburg is het gereedkomen van het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen van belang. Door de aanleg van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen worden er tot en met 2022 één week per maand veel goederentreinen van de Betuwe Route omgeleid via Venlo en Bad Bentheim. Inmiddels is bekend dat door vergunning verlening in Duitsland, dit jaren later zal worden. Een definitieve prognose is niet bekend.

Het gevolg hiervan is dat goederentreinen via andere routes naar Duitsland zullen rijden, met name de grensovergang bij Venlo wordt zwaar belast hierdoor. De capaciteit tussen Venlo en Viersen is in die week zeer beperkt, mede door de enkelsporigheid tussen Kaldenkirchen en Dülken. De huidige prognoses geven aan dat mogelijk niet al het goederenverkeer via Venlo kan worden afgewikkeld.

In dat geval zou het goederenpad benut kunnen worden via Heerlen – Aachen, dat 1 keer per uur per richting beschikbaar is, mits de infrastructuur tussen Heerlen en Aken en verder door in Duitsland daarvoor geschikt is en de capaciteit bevat. Op dit moment wordt er gesproken door het ministerie van I&M over circa 4 treinen per dag in totaal op een gemiddelde werkdag.

Voor de korte termijn analyse (2020) houden we rekening met deze vier treinen in totaal. Dat zijn twee extra treinen ten opzichte van het huidige aantal goederentreinen. In onderstaande tabel is het extra aantal goederentreinen per trajectdeel en op het emplacement van Sittard weergegeven.

Tabel 4.7: Extra goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag als gevolg van de werkzaamheden Zevenaar - Oberhausen

Traject:	Trajectbeschrijving:	2020: Zevenaar Oberhausen
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	0
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	0
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	2
50.4	Roermond - Sittard	2
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	0
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	2
809.1	Sittard - Born	0
n.v.t.	Sittard keren	0
n.v.t.	Sittard rangeren	0
n.v.t.	Sittard passeren	2

4.5 Spoorverbinding Heerlen – Herzogenrath

De spoorverbinding Landgraaf – Herzogenrath wordt geëlektrificeerd. Hierdoor wordt het mogelijk om met elektrisch materieel naar Herzogenrath te rijden. De spoorverbinding Heerlen-Landgraaf wordt uitgebreid naar dubbelspoor. Dit wordt gedaan om extra internationale treinen richting Aachen te faciliteren.
Ten westen van Heerlen rijden deze treinen in bestaande treinpaden, hierdoor blijft het aantal personentreinen gelijk.

Het dubbelspoor heeft geen invloed op het aantal goederentreinen. Wel hebben de werkzaamheden tussen Zevenaar en Oberhausen effect op het aantal goedrentreinen langs Sittard. Deze effecten worden beschreven in paragraaf 3.4.

4.6 Staalindustrie Maastricht en Luik

In Maastricht is de Maasterminal van Steelport. Op dit moment worden er een paar treinen behandeld per week. Er zijn geen concrete uitbreidingsplannen bekend. In de toekomst kan het vervoer van en naar de Maasterminal wel stijgen. Het effect op het emplacement van Sittard is minimaal, omdat de aansluiting van het terrein richting Maastricht is. Hierdoor zullen de treinen van en naar de Maasterminal waarschijnlijk doorrijden te Sittard. Effecten hiervan worden bij deze studie buiten beschouwing gelaten.

4.7 Extra Sprinter Maastricht – Sittard

Er zijn onderzoeken gedaan naar een extra sprinter tussen Sittard en Maastricht. Er is nog geen besluit tot uitvoering van deze treindienst. Derhalve wordt er geen rekening mee gehouden.

4.8 Weert – Neerpelt

Er zijn plannen om de spoorlijn Antwerpen - Neerpelt – Weert te reactiveren voor reizigersvervoer. Hiervoor is elektrificatie en toepassen van treinbeveiliging (sein ed.) benodigd. Zodra dit is gerealiseerd kunnen ook goederentreinen er gebruik van maken. Op dit moment ligt er een convenant tussen Nederland en België, dit heeft nog niet geleid tot een concreet uitvoeringsbesluit. Om de Brabantroute te ontlasten qua gevaarlijke stoffen, bestaat het idee om via de spoorlijn Antwerpen – Neerpelt - Weert te rijden. Dit is echter nog niet concreet.
Effecten op het treinverkeer van deze verbinding zijn nog niet meegenomen om dat er nog geen duidelijkheid bestaat voor de uitvoering.

5 Prognose vervoer korte termijn

Het referentiejaar voor de korte termijn is 2020. Op de korte termijn verandert alleen in het goederenvervoer het treinaantal.

5.1 Personenvervoer

In de dienstregeling is in de komende jaren geen wijziging van het aantal personentreinen voorzien. Het aantal personentreinen blijft ongewijzigd zoals in onderstaande tabel.

Tabel 5.1: Personentreinen per uur per richting ktm (korte termijn)

Van/Naar	Type	Aantal per uur
Eindhoven – Maastricht	IC	2
Eindhoven - Heerlen	IC	2
Roermond - Maastricht	ST	2
Sittard - Kerkrade	ST	2

5.2 Goederenvervoer

5.2.1 Algemeen

De landelijke prognose voor het spoorgoederenvervoer is in 2013 door ProRail gepubliceerd in de rapportage “Verwerking herijkte goederenprognoses PHS”. Voor prognoses voor goederenvervoer worden de volgende scenario’s gehanteerd: Lage groei (LG), Gemiddelde groei (GG) en Hoge verwachting (HV).

Het Gemiddelde Groei scenario (GG) ligt tussen LG en HV in. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen om van een hogere of lagere verwachte groei uit te gaan en daarom wordt GG in deze studie als uitgangspunt genomen voor de autonome ontwikkeling van het goederen verkeer.

Tabel 5.2: Aantal goederentreinen per gemiddelde werkdag ktm (Bron: Verwerking herijkte goederenprognoses PHS, ProRail 2013)

2020				
Traject:	**Trajectbeschrijving:**	**LG**	**GG**	**HV**
50.1	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	10	15	20
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	19	25	37
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	19	25	37
50.4	Roermond - Sittard	16	20	32
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	9	10	17
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	<2	<2	2
809.1	Sittard - Born	0	0	0

De herijkte goederenprognoses houden geen rekening met de ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 3 en heeft geen rekening gehouden met de ontwikkeling van de RTC in 2016. Daarom zijn de voorspelde cijfers gecorrigeerd zodat in de GG prognose (uit 2013) de huidige situatie van de RTC goed

verwerkt is. Vervolgens zijn de beschreven ontwikkelingen uit hoofdstuk 3 meegenomen en het totale aantal goederentreinen voor 2020 bepaald. Deze cijfers zijn in onderstaande tabel terug te vinden:

Tabel 5.3: Goederentreinbewegingen per gemiddelde werkdag als gevolg van alle ontwikkelingen

2020		GG correctie voor RTC			Meer/minder goederentreinen					
			RTC		3.1	3.2	3.3	3.4		
Traject	Trajectbeschrijving	GG	2013 -2016	GG na correctie	ZSC	RTC	VDL	BR	Totaal met ZSC	Totaal zonder ZSC
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	15	3,8	18,8	-5,8	1	0	0	14,0	19,8
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0	0	0	5,8	0	0	0	5,8	0,0
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	25	3,8	28,8	-8,2	1	6	0	27,6	35,8
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	25	3,8	28,8	-8,2	1	6	2	29,6	37,8
50.4	Roermond - Sittard	20	3,8	23,8	-3,4	1	6	2	29,4	31,8
100.1	Zuidelijke Spooraansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	10	0	10	3,4	0	6	0	19,4	17,0
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	1	0	0	0	0	0	2	3	3
809.1	Sittard - Born	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
n.v.t.	Sittard keren	2,5	0	5,4	-2,4	1	0	0	0	2,5
n.v.t.	Sittard rangeren	6,3	0	6,3	-1,7	0	0	0	4,6	6,3
n.v.t.	Sittard passeren	13,75	3,8	14,6	-1,7	0,3	6	2	24,9	26,6

In deze tabel is te zien dat op bijna alle verbindingen het aantal goederentreinen zal toenemen ten opzichte van de GG voorspelling. Voor het traject Sittard Aansluiting – Heerlen is in de prognose van ProRail <2 als aantal opgenomen. Dit is in deze studie als één aangenomen. Wanneer de correctie voor de RTC wordt meegenomen in de referentie ontstaat een ander beeld. De meeste trajecten hebben een gelijke belasting. Behalve, de doorgaande treinen in Sittard, daar is een duidelijke toename te zien in het aantal goederentreinen. De toename richting Maastricht is het gevolg van de ZSC en VDL. De toename in Sittard vooral door VDL Nedcar.

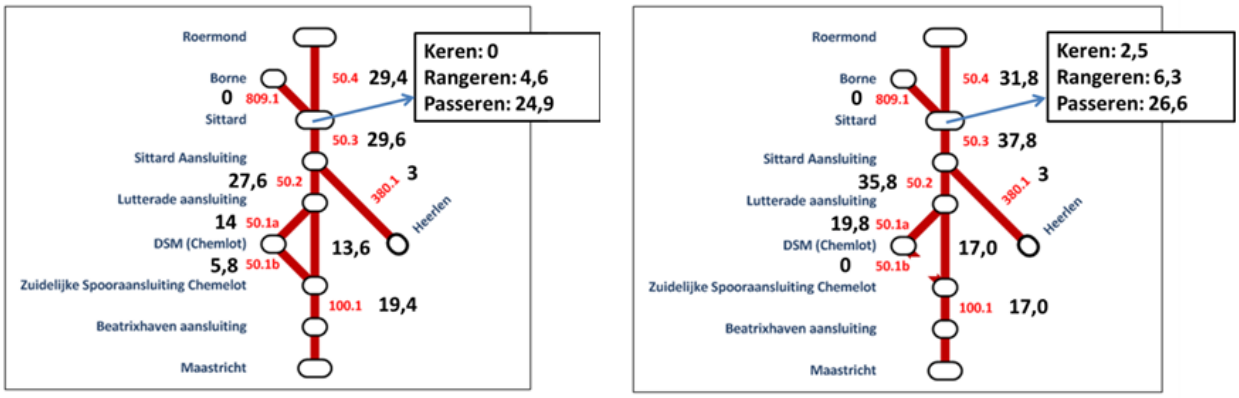


Fig. 5.1: Aantal goederentreinen per dag in 2020 met ZSC (links) en zonder ZSC (rechts)

5.2.2 Globale effecten geluid en externe veiligheid

De toekomstige spoorontwikkeling met intensiteiten op basis van informatie van ProRail en bovenstaande cijfers heeft naar verwachting ook gevolgen voor de geluidssituatie bij Sittard.

In 2020 worden geen overschrijdingen verwacht van geluidproductieplafonds, of hooguit mogelijk een incidentele kleine overschrijding van tijdelijke aard ter hoogte van de intakking ZSC bij Krawinkel.

De toename van het aantal goederentreinen zorgt in beginsel voor een hogere geluidsproductie. Echter de verwachte toename van het aandeel stil materieel (aandeel stille remmen goederenwagons 50/50 oplopend naar 80/20 in 2020) compenseert het hogere aantal passages.

Voor wat betreft externe veiligheid wordt op basis van bovenstaande cijfers en prognoses van ProRail voor 2020 een beeld gevormd van de externe veiligheid situatie. Met de volgende aannames is de externe veiligheid beschouwd: een gemiddelde trein heeft 30 wagons, treinen van en naar Chemelot bevatten 50% gevaarlijke stoffen (alle treinen kunnen gevaarlijke stoffen vervoeren, gemiddeld is de helft vol en de andere helft leeg), treinen van en naar het RTC bevatten maximaal 5% gevaarlijke stoffen (containers mogen en kunnen daardoor gevaarlijke stoffen bevatten, maar het overgrote deel bestaat uit containers met niet-gevaarlijke stoffen), treinen van en naar VDL bevatten geen gevaarlijke stoffen en de treinen als overloop van de BR bevatten 10% gevaarlijke stoffen waarvan 5% in containers.

De ingebruikname van de ZSC zal naar verwachting vooral een bijdrage leveren aan een positieve verandering in externe veiligheid door de relatieve verbetering van de externe veiligheid (PR contouren en groepsrisico) bij het station en het rangeerterrein voor de omgeving. RTC, VDL en BR zijn vanwege de lage hoeveelheden gevaarlijke stoffen minder relevant voor externe veiligheid ondanks de toename van het aantal treinbewegingen.

6 Lange Termijn

Het referentiejaar voor de lange termijn is 2030. Op de lange termijn veranderen alleen in het goederenvervoer de treinaantallen.

6.1 Personenvervoer

In de dienstregeling is in de komende jaren geen wijziging van het aantal personentreinen voorzien. Het aantal personentreinen blijft ongewijzigd zoals in onderstaande tabel.

Tabel 6.1: Personentreinen per uur per richting ltm (lange termijn)

Van/Naar	Type	Aantal per uur
Eindhoven – Maastricht	IC	2
Eindhoven - Heerlen	IC	2
Roermond - Maastricht	ST	2
Sittard - Kerkrade	ST	2

Er zijn wel plannen om 4 keer per uur tussen Sittard en Maastricht te gaan rijden. Echter er zijn hier geen concrete besluiten over. Indien de internationale trein tussen Eindhoven en Köln gaat rijden vervangt deze één binnenlandse IC van Eindhoven naar Heerlen. Hierdoor verandert het aantal treinen dus niet.

6.2 Goederenvervoer

6.2.1 Algemeen

De onderstaande prognose voor het goederenvervoer voor de gemiddelde werkdag is gepubliceerd door ProRail voor 2030 (in 2013). In lijn met de korte termijn wordt de GG als basis voor verdere prognoses gebruikt.

Tabel 6.2: Aantal goederentreinen per gemiddelde werkdag ltm (Bron: Verwerking herijkte goederenprognoses PHS, ProRail 2013)

2030				
Traject:	**Trajectbeschrijving:**	**LG**	**GG**	**HV**
50.1	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	11	14	21
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	18	23	37
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	18	23	37
50.4	Roermond - Sittard	15	16	30
100.1	Lutterade Aansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	7	9	16
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	<2	<2	<2
809.1	Sittard - Born	0	0	0

De gevolgen van de regionale ontwikkelingen zijn voor de lange termijn hieronder weergegeven. In analogie met de korte termijn is de GG prognose aangepast op basis van alle ontwikkelingen in de regio.

Tabel 6.3: Aantal goederentreinen per gemiddelde werkdag ltm als gevolg van lokale ontwikkelingen

2030		GG correctie voor RTC			Meer/minder goederentreinen					
			RTC		3.1	3.2	3.3	3.4		
Traject	Trajectbeschrijving	GG	2013 -2016	GG na correctie	ZSC	RTC	VDL	BR	Totaal met ZSC	Totaal zonder ZSC
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	14	3,8	17,8	-5,8	5,9	0	0	17,9	23,7
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0	0	0	5,8	0	0	0	5,8	0,0
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	23	3,8	26,8	-8,2	5,9	6	0	30,5	38,7
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	23	3,8	26,8	-8,2	5,9	6	0	30,5	38,7
50.4	Roermond - Sittard	16	3,8	19,8	-3,4	5,9	6	0	28,3	31,7
100.1	Zuidelijke Spooraansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	9	0	9	3,4	0	6	0	18,4	15,0
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	1	0	1	0	0	0	0	1,0	1,0
809.1	Sittard - Born	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
n.v.t.	Sittard keren	2,4	0	2,4	-2,4	0	0	0	0,0	2,4
n.v.t.	Sittard rangeren	5,3	0	5,3	-1,7	0	0	0	3,6	5,3
n.v.t.	Sittard passeren	10,8	3,8	14,6	-1,7	5,9	6	0	24,8	26,5

Voor het traject Sittard Aansluiting – Heerlen is in de prognose van ProRail <2 als aantal opgenomen. Dit is in deze studie als één aangenomen. Het aantal kerende treinen in Sittard is in de prognose van ProRail 3,5. Dit is een extra kerende trein van Chemelot of de RTC. De verwachting is dat het volume vanaf Chemelot gelijk blijft en alle goederentreinen van de RTC naar het noorden blijven rijden. Daarom is dit cijfer gecorrigeerd naar 2,4, omdat er verwacht wordt dat door de ZSC geen treinen meer keren in Sittard.

In deze tabel is te zien dat op bijna alle verbindingen het aantal goederentreinen zal toenemen ten opzichte van de GG voorspelling. Ook wanneer de correctie voor de RTC wordt meegenomen in de referentie. De meeste trajecten kennen een toename van het goederenverkeer. Door de groei van de RTC is een aanzienlijke toename te zien tussen de RTC, Sittard en Roermond.

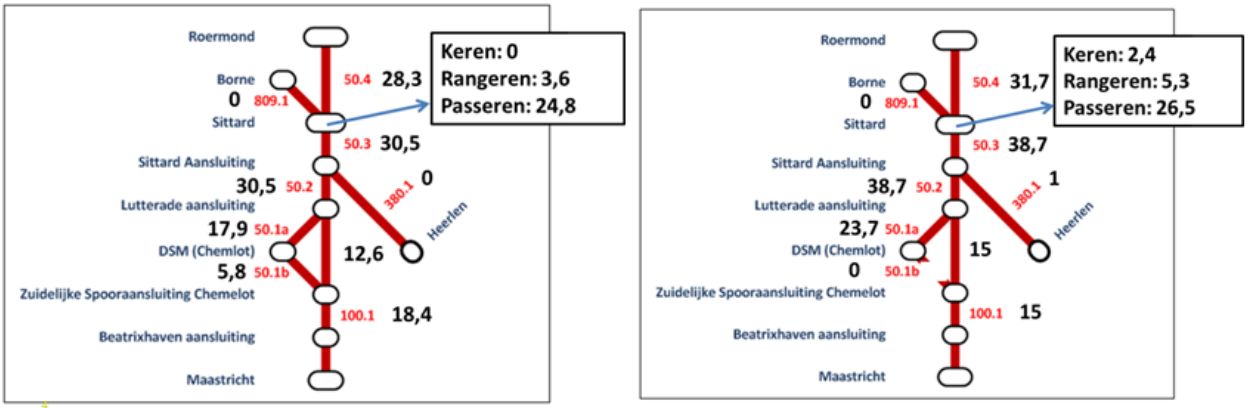


Fig. 6.1: Aantal goederentreinen per dag in 2020 met ZSC (links) en zonder ZSC (rechts)

6.2.2 Globale effecten geluid en externe veiligheid

De spoorontwikkeling in de verre toekomst met intensiteiten op basis van informatie van ProRail en bovenstaande cijfers heeft naar verwachting ook gevolgen voor de geluidssituatie bij Sittard.

In 2030 worden geen overschrijdingen verwacht van de geluidproductieplafonds.

De verdere verwachte toename van goederentreinen zorgt in beginsel voor een hogere geluidsproductie. Echter, er zal een flinke toename plaats vinden van het aandeel stil materieel (stille remmen op tenminste 80% van de goederentreinen) en deze zal het hogere aantal goederenpassages meer dan compenseren.

Een aandachtspunt blijft de verouderde milieuvergunning van het emplacement uit 1999. Handhaving is problematisch nu wordt gerefereerd aan meetmethoden, eenheden en modellen die niet meer actueel zijn.

Voor wat betreft externe veiligheid wordt op basis van bovenstaande cijfers en prognoses van ProRail voor 2030 een beeld gevormd van de e.v. situatie. De externe veiligheid is beschouwd met over het algemeen dezelfde aannames als voor de korte termijn met als wijziging dat de overloop BR niet meer aan de orde is in 2030.

Ten opzichte van 2020 zal nauwelijks sprake zijn van verandering in e.v. en PR contouren en groepsrisico in 2030 bij het station en het rangeerterrein. Verdere toename van het goederenvervoer van en naar RTC met een klein deel gevaarlijke stoffen wordt gecompenseerd door het stoppen van de omleiding goederenverkeer BR.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Capaciteit

Het aantal personentreinen wijzigt de komende jaren niet. Met de veronderstelde regionale ontwikkelingen zal rond Sittard het volgende aantal goederentreinen rijden (beide richtingen samen).

Tabel 7.1: Aantal goederentreinen per gemiddelde werkdag (met ZSC)

Traject	Trajectbeschrijving	2015	2020	2030
50.1a	Lutterade Aansluiting - Lutterade DSM	14	14	18
50.1b	Zuidelijke spooraansluiting - Lutterade DSM	0	6	6
50.2	Sittard - Lutterade Aansluiting	21	28	31
50.3	Sittard - Aansluiting Sittard	21	30	31
50.4	Roermond - Sittard	19	29	28
100.1a	Zuidelijke Spooraansluiting - Maastricht Beatrixhaven Aansluiting	7	20	18
100.1b	Lutterade Aansluiting – Zuidelijke spooraansluiting	7	14	12
380.1	Sittard - Heerlen Aansluiting	0	3	1
809.1	Sittard - Born	2	0	0
n.v.t.	Sittard keren	1	0	0
n.v.t.	Sittard rangeren	7	5	4
n.v.t.	Sittard passeren	13	25	25

Binnen het goederenvervoer veranderen wel de intensiteiten rond Sittard:

- Door een toename aan treinbewegingen van en naar RTC en VDL Nedcar gaan er gemiddeld per dag meer treinen door Sittard. Deze passeren vooral Sittard.
- Te Sittard zullen de processen als keren of rangeren afnemen. Deze afname is het gevolg van de realisatie en ingebruikname van de Zuidelijke spooraansluiting.
- De capaciteit van het emplacement van Sittard is door de afname van de rangeer en keer bewegingen ruim voldoende.
- Het aantal treinbewegingen tussen Sittard en Roermond neemt toe. Dit wordt veroorzaakt door de toename aan treinbewegingen van en naar RTC en VDL/Nedcar.
- Het drukste traject rond Sittard blijft Lutterade aansluiting – Sittard. De stijging op de trajecten Sittard – Aansluiting Sittard / Lutterade Aansluiting is voornamelijk het gevolg van de RTC uitbreiding en de VDL Nedcar aansluiting.
- De toename van het aantal goederentreinen tussen Lutterade aansluiting – Sittard vraagt meer capaciteit. Per dag zijn er circa 84 paden (42 per richting) beschikbaar waarvan er 31 benut zullen worden. Dit is een benutting van 37% en kan binnen de bestaande goederenpaden worden afgehandeld.

7.2 Globale impact op Geluid en Externe Veiligheid

De ZSC heeft positieve effecten op de capaciteit van het emplacement Sittard, door een afname van het aantal kopmakende goederentreinen, veelal met gevaarlijke stoffen. Het aantal passerende goederentreinen zal toenemen in Sittard als gevolg van RTC en VDL Nedcar, grotendeels met niet-gevaarlijke stoffen. Per saldo verbetert hiermee de situatie voor het thema externe veiligheid.

De ZSC leidt tot een blijvende verbetering van de externe veiligheid. Door de ZSC komen minder treinen met gevaarlijke stoffen langs het emplacement Sittard. Verdere toename van het goederenvervoer van en naar RTC met een klein deel gevaarlijke stoffen wordt gecompenseerd door het stoppen van de omleiding goederenverkeer BR.

De aanleg van de ZSC leidt overall tot een afname van de geluidsbelasting. Andere ontwikkelingen in de Regio zullen op hun beurt weer leiden tot een toename van geluid (VDL en RTC). Op den duur zal de geluidsbelasting verder afnemen door een groeiend gebruik van stil materieel.

De geluidssituatie rond Sittard zal op korte termijn niet verbeteren. Dit komt omdat de afname van de geluidsbelasting als gevolg van de ZSC naar verwachting zal worden ingenomen door andere goederenvervoersstromen. Met andere woorden, de ZSC creëert geluidsruimte op het spoor bij Sittard, waardoor andere ontwikkelingen in de regio mogelijk worden gemaakt zoals VDL en RTC. In alle scenario's blijft de geluidsbelasting binnen de toegestane Geluid Productie Plafonds (GPP) in 2030.

Op termijn is de verwachting dat de geluidemissie zal afnemen. Dit wordt veroorzaakt door een beleidsmaatregelen van de Staatssecretaris die heeft besloten dat in 2020 80% van de goederentreinen uitgevoerd moet zijn met stille remmen. In Duitsland zijn conventionele luidruchtige goederentreinen vanaf 2020 verboden. (op landelijk niveau ligt het gemiddelde percentage in 2015 al op 50%).

7.3 Aanbevelingen

De milieuvergunning voor het emplacement van Sittard (1999) is danig verouderd en dient te worden vernieuwd om als kader voor handhaving naar de toekomst te kunnen worden gebruikt met de huidige regelgeving en bijbehorende methoden en technieken. Mogelijk zou op basis van de vergunningsvoorwaarden het rangeercomplex beter kunnen worden gereguleerd en afgeschermd vanuit het perspectief van omwonenden.