

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van Sittard-Geleen
Postbus 18
6130 AA Sittard-Geleen

Sittard-Geleen 05 juni 2020

Betreft: Schriftelijke vragen art 43 RVO inzake het stopzetten projectontwikkeling Zuidelijke spooransluiting Chemelot

Geacht College,

In 2011 heeft de raad van de gemeente Sittard-Geleen ingestemd met het projectplan en de aanpak RAIL terminal zuidelijke aansluiting Chemelot (1000969).

Door de nieuwe ontsluiting zou op tal van fronten een belangrijke verbetering worden gerealiseerd, te weten bereikbaarheid, flexibiliteit, veiligheid, milieu, logistiek en leefbaarheid. De kosten werden geraamd op ruim € 25 miljoen.

Op basis hiervan zijn de betrokken partijen aan de slag gegaan met onderzoeken, planologische voorbereidingen en aankoop van gronden en woningen (Mauritspark). Bij schrijven van 20 mei jl. heeft het college de raad medegedeeld dat het project beëindigd is als gevolg van het niet opwegen van de baten tegen de kosten en voortschrijdend inzicht met betrekking tot alternatieve transportmodaliteiten. De gemeenteraad heeft op 27 september 2018 de bijdrage aan dit project van € 6.5 miljoen teruggebracht naar € 1.5 miljoen.

De provincie Limburg heeft op 27 mei 2020 het volgende persbericht op haar website geplaatst:

“De Stuurgroep Chemelot 2025 constateert dat de kosten van een Zuidelijke Spooransluiting voor Chemelot te hoog blijken te zijn en heeft unaniem besloten het project te beëindigen. De kosten zijn momenteel geraamd op ruim 30 miljoen euro en komen daarmee ruim boven het beschikbare budget uit dat in 2017 vastgesteld was op 25 miljoen euro excl. btw.

In 2011 ontstond het voornemen om een zuidelijke spooransluiting te maken voor het Chemelot-terrein. Vervolgens zijn twee varianten (Krawinkel en Business Park Geleen) onderzocht en als ongeschikt bestempeld om technische en financiële redenen.

De derde variant, via de Mauritsspoorboog, was naar verwachting wel binnen het beschikbare budget te realiseren. Daarnaast voldeed deze Mauritsboogvariant aan de uitspraak van de gemeenteraad van Sittard-Geleen uit 2011, die ertoe strekte dat de geluidsoverlast in de wijken langs het spoor niet zou mogen toenemen door een zuidelijke aansluiting. De Mauritsspoorboog, die overigens geen relatie heeft met de herstructurering van het noordelijk gelegen Mauritspark zou hieraan voldoen.

Bij de verdere doorrekening van de Mauritsboogvariant bleek echter dat er sprake zou zijn van een aanzienlijke kostenoverschrijding van het beschikbare budget en hebben partijen dientengevolge besloten om de projectontwikkeling Zuidelijke Spooransluiting Chemelot stop te zetten.”

De CDA-fractie heeft de navolgende vragen aan het college:

1. Welke inhoudelijke afwegingen heeft de stuurgroep gemaakt om het project te beëindigen?
2. In het persbericht wordt aangegeven dat er sprake is van alternatieve vervoersmodaliteiten. Welke alternatieven zijn er, wat kosten dezen en hoe is de dekking voorzien?

3. Wat betekent het afblazen van de zuidelijke sporaansluiting voor de bewoners van het Mauritspark en de leefbaarheid van dit gebied? Wie neemt de bijkomende kosten voor zijn rekening?
4. Welke kosten heeft de gemeente tot op heden al gemaakt? Deze kosten graag nader onderbouwen.
5. Welke consequenties heeft onderhavig besluit voor (1) de bereikbaarheid van Chemelot, (2) de veiligheid, (3) het milieu en (4) de leefbaarheid in de omgeving?
6. Wat betekent onderhavig besluit voor de verkregen subsidiegelden en de reeds uitgegeven subsidiegelden?
7. Welke consequenties heeft onderhavig besluit voor de doorontwikkeling van Chemelot en de visie 2030? Met een zuidelijke aansluiting kan het aantal vervoersbewegingen immers worden beperkt, en daarmee overlast en veiligheidsrisico's voor de omgeving worden verminderd!
8. Zijn de wijkplatforms Krawinkel en Sittard-Centrum en eventuele bewonersinitiatieven actief geïnformeerd en wat waren hun reacties?
9. Heeft onderhavig besluit gevolgen voor het aantal rangeerbewegingen in de nabijheid van het station Sittard en daaruit voortvloeiende overlast en veiligheidsrisico's?
10. Heeft onderhavig besluit gevolgen voor het aantal rangeerbewegingen in de nabijheid van het station Sittard en de daaruit voortvloeiende overlast en veiligheidsrisico's?
11. Als de raad van Sittard-Geleen in 2018 de betreffende € 5 miljoen niet zou hebben wegbezuinigd, was het project dan wel doorgegaan? De ontbrekende dekking betreft namelijk precies deze € 5 miljoen.
12. Tenslotte: om de geluids- en stankoverlast van de diesellocomotieven in stadsdeel Sittard toch terug te dringen is het wellicht te overwegen om het goederenspoor tussen het rangeerstation en het complex Chemelot te elektrificeren; hoe kijkt het college hier tegen aan?

De CDA fractie ziet uw reactie graag binnen de daarvoor gestelde termijn tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens de CDA-fractie
Marcel Mastenbroek,
Verdistraat 2, 6164 CK
Sittard-Geleen