

De CDA Fractie  
t.a.v. de heer Mastenbroek  
Verdijkstraat 2  
6164 CK GELEEN

*Cluster*                    Beleid  
*Uw brief van*            5 juni 2020  
*Uw kenmerk*  
*Ons kenmerk*            2604837  
*Behandeld door*  
*Telefoon*  
*Onderwerp*              Antwoorden ex art. 43 RVO over stopzetten projectontwikkeling  
                              Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot

Sittard-Geleen, 2 juli 2020

**VERZONDEN - 2 JULI 2020**

Geachte heer Mastenbroek,

Op 5 juni ontvingen wij uw vragen ex artikel 43 RVO inzake het stopzetten projectontwikkeling Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot. Voordat we de vragen beantwoorden hechten wij eraan te melden dat er geen relatie is tussen het project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot en de geboden mogelijkheid om woningen in het Mauritspark aan de gemeente te verkopen.

Het project Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot (ZSC) was oorspronkelijk een te ontwikkelen sporeplacement met bijhorende sporen (aankomst- en vertrekspoor, wachtsporen en omloopspoor). In de loop der jaren is dit aangepast tot 'slechts' een verbinding naar het zuiden, de zogenaamde Maurits spoorboog.

Parallel aan deze verandering is ook de opzet van het project aangepast. Was er in de oorspronkelijke opzet sprake van een mogelijkheid om huidige problemen op te lossen, in de loop der tijd is dit geëvolueerd naar een project dat eventuele toekomstige toename van treinvervoer zou kunnen faciliteren.

Gebleken is dat de treinen van en naar het zuiden hoofdzakelijk via Venlo rijden en het zogenoemde kopmaken, om via emplacement Sittard van en naar het zuiden te rijden, zeer beperkt plaatsvindt. Als men gebruik maakt van de route via Maastricht/ Luik is er een vereiste van tweetaligheid van de machinist en dient overigens ook kopgemaakt te worden om verder via Duitsland naar het zuiden te kunnen rijden.

Verder is gebleken dat een eventuele vermindering van spoorbewegingen tussen Sittard en Chemelot (omdat treinen rechtstreeks naar het zuiden zouden rijden) niet tot een daadwerkelijk afname van het aantal treinbewegingen leidt. Op basis van een verwachte autonome groei van treinbewegingen zullen andere treinen de plaats innemen van de 'vervallen, naar het zuiden rijdende' treinen van Chemelot.

De gemeenteraad heeft in 2018 besloten geen investeringsmiddelen vrij te maken voor de ZSC. Dit was ingegeven door noodzakelijke ombuigingen en was mede gebaseerd op rapporten waaruit bleek dat er door een ZSC weinig leefbaarheidswinst zou optreden op en nabij emplacement Sittard. Hierbij is wel aangegeven dat als er nieuwe

argumenten zouden ontstaan die aanleiding geven om een nieuwe aanvraag voor een gemeentelijke bijdrage in te dienen, een bijdrage van de gemeente opnieuw overwogen zou kunnen worden. Partijen hebben in de wetenschap van het gemeentelijke begrotingsbesluit in 2018 gezamenlijk besloten om projectfase 4 toch in te zetten en af te ronden. Aangezien deze projectfase nagenoeg afgerond is, is er in de Stuurgroep Chemelot gesproken over het resterende dekkingstekort.

Hieronder worden uw vragen beantwoord:

Vraag 1.

Welke inhoudelijke afwegingen heeft de stuurgroep gemaakt om het project te beëindigen?

**De leefbaarheidswinst en de economische voordelen wegen niet op tegen de (oplopende) kosten die met de aanleg van een ZSC gemoeid zijn.**

Vraag 2.

In het persbericht wordt aangegeven dat er sprake is van alternatieve vervoersmodaliteiten. Welke alternatieven zijn er, wat kosten deze en hoe is de dekking voorzien?

**Door Chemelot en ook door overheden (ministeries en provincies) worden mogelijkheden gezien in een uitbreiding van het netwerk aan ondergrondse leidingen. Zo is in onderzoek of er mogelijkheden zijn om propane (en in de toekomst mogelijk ook waterstof) vanuit Rotterdam, al dan niet via Antwerpen naar Chemelot te transporteren via een pijpleiding. Ook een verdere opwaardering en uitbreiding van de haven in Stein en een verbetering van de verbinding van deze haven naar Chemelot kan net als de ondergrondse leidingen voorkomen dat de Brabantroute verder belast wordt. Kosten en dekking van deze initiatieven zijn nog niet bekend.**

Vraag 3.

Wat betekent het afblazen van de zuidelijke spoor aansluiting voor de bewoners van het Mauritspark en de leefbaarheid van dit gebied? Wie neemt de bijkomende kosten voor zijn rekening?

**Er is geen inhoudelijke en ook geen financiële relatie tussen het al dan niet doorgaan van de Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot en de mogelijkheden die we aan eigenaren van woningen in Mauritspark bieden. Eigenaren van woningen in Mauritspark kunnen hun woning nog aan de gemeente te koop aanbieden.**

Vraag 4.

Welke kosten heeft de gemeente tot op heden al gemaakt? Deze kosten graag nader onderbouwen.

**De totale kosten van dit project blijven onder de 1,5 miljoen euro. Wij hebben de provincie voor de voorbereidingskosten van projectfase 1 t/m 3 betaald. Daarnaast hebben we bijgedragen aan een onderzoek naar de leefbaarheidseffecten van het project voor de omgeving van Emplacement Sittard.**

Voor de uitvoering van fase 4 de engineeringfase hebben we aan Sitech een subsidie verleend van 1 mln euro, zijnde 1/3 van de kosten voor het uitvoeren van de engineering (projectfase 4). De subsidie is voor 9 ton uitgekeerd.

Bij de vaststelling van de subsidie worden alle subsidievoorwaarden beoordeelden zal na positieve beoordeling de laatste ton overgemaakt kunnen worden.

Vorbereidingskosten projectfase 1 t/m 3:	€	372.963
Onderzoek leefbaarheidseffecten	€	24.539
Subsidie aan Sitech voor fase 4 (inclusief de laatste termijn)	€	1.000.000
Totaal	€	1.397.502

Vraag 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?

- (1) De bereikbaarheid van Chemelot blijft gelijk;
- (2) De veiligheid op en om Chemelot blijft gelijk. De routing via de noordelijke spoorontsluiting is gemaximaliseerd door de OBL-vergunning en op basis van Basisnet Spoor;
- (3) en (4)

Voor milieu en leefbaarheid zou er bij de aanleg van de ZSC sprake zijn van beperkte voordelen nabij emplacement Sittard. Nabij Krawinkel zou er sprake zijn van toename van overlast. De voordelen die zouden ontstaan door een afname van de belasting van de verbinding Sittard-Chemelot zouden alleen verzilverd kunnen worden door deze vast te leggen in een aanpassing van de OBL-railvergunning en in het beperken van de mogelijkheden van Basisnet spoor. Partijen waren hier niet toe bereid. De voordelen zouden hierdoor van tijdelijke aard zijn. De zuidelijke spooransluiting zou dan enkel faciliteren in een mogelijke toename van spoorbewegingen rond Sittard-Geleen en geen verbetering van leefbaarheid rondom emplacement Sittard opleveren.

Vraag 6.

Wat betekent onderhavig besluit voor de verkregen subsidiegelden en de reeds uitgegeven subsidiegelden?

De provincie is in overleg met de ministeries over de beschikbaar gestelde bedragen en hoe hier mee om te gaan. Doel van de provincie is om de rijksmiddelen beschikbaar te houden voor andere infrastructurele maatregelen in de regio. De aan Sitech uitbetaalde subsidiegelden van provincie en gemeente worden na beoordeling vastgesteld en afgerond.

Vraag 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!

**De Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot had niet automatisch geleid tot een vermindering van het aantal spoorbewegingen. De ZSC zou als een aanvullende ontsluiting een eventuele groei van bewegingen op kunnen vangen.**

**Nu zullen de beoogde materialen via andere modaliteiten van en naar het terrein gebracht moeten worden. Chemelot ziet hierbij kansen voor ondergrondse leidingen en binnenvaart.**

Vraag 8.

Zijn de wijkplatforms Krawinkel en Sittard-Centrum en eventuele bewonersinitiatieven actief geïnformeerd en wat waren hun reacties?

**Over het stopzetten van dit project is een persbericht verschenen. Dit persbericht is ook gezonden aan de klankbordgroep Chemelot waar Wijkplatform Krawinkel in vertegenwoordigd is. Van de zijde van Sittard-centrum hebben we een reactie ontvangen welke o.a. gericht was op een gewenste afname van overlast van diesellocs en eventuele mogelijkheid van elektrificatie van de stamlijn naar Chemelot.**

Vraag 9. (en Vraag 10)

Heeft onderhavig besluit gevolgen voor het aantal rangeerbewegingen in de nabijheid van het station Sittard en daaruit voortvloeiende overlast en veiligheidsrisico's?

**Nee, op basis van het project ZSC waren geen aanpassingen voorzien in de OBL-railvergunning, Basisnet spoor of de vergunning voor het spooreplacement Sittard.**

Vraag 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.

**Het projecttekort had een omvang van 11,2 mln euro. Dus afgezien van de 5 mln vanuit Sittard-Geleen was er een tekort van 6,2 mln. Chemelot en provincie waren niet bereid om dit tekort aan te vullen.**

Vraag 12.

Tenslotte: om de geluids- en stankoverlast van de diesellocs 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.

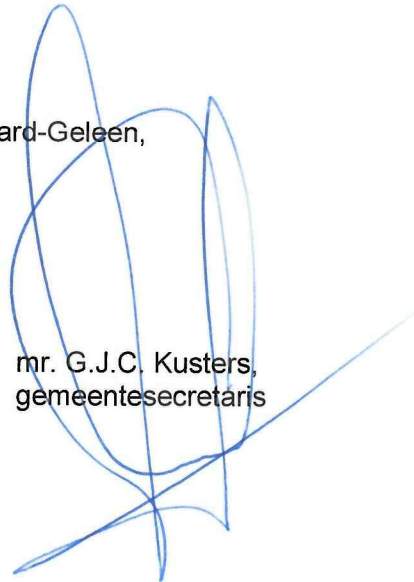
**De spoorlijn van Chemelot, vanaf Chemelot tot de aansluiting op het doorgaande spoor, ter hoogte van het ziekenhuis, is niet geëlektrificeerd. Door elektrificatie van deze verbinding kan er met elektrisch aangedreven locomotieven gereden worden. Deze "stamlijn" is eigendom van Chemelot. Chemelot onderkent de**

**wenselijkheid van elektrificatie en bekijkt de mogelijkheden hiertoe. Zodra hier meer duidelijkheid over komt zullen wij de gemeenteraad hierover informeren.**

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Sittard-Geleen,

  
mr. J.Th.C.M. Verheijen,  
burgemeester

  
mr. G.J.C. Kusters,  
gemeentesecretaris