V02.

Gemeente Sittard-Geleen

Voorstel aan College

Registratienummer: 2011114

Onderwerp

Zuidelijke spooraansluiting Chemelot

Voorstel / openbare besluitenlijst

1. Instemmen met het uitwerken (ontwerp en kosten) van de voorkeursvariant voor de zuidelijke spooraansluiting Chemelot, te weten de Mauritsspoorboog, onder de voorwaarde dat de totale gemeentelijke bijdrage voor het project Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot wordt gelimiteerd tot de door de raad gereserveerde € 6,5 mln.

2. Instemmen met een evenredige verdeling van de kosten van deze uitwerking en de al gemaakte kosten over gemeente, provincie en Chemelot (rail users).

3. De op 13 oktober 2015 opgelegde geheimhouding over de Zuidelijke spooraansluiting (opgelegd in het kader van de Visie Chemelot 2025) op te heffen.

Samenvatting

Op 6 juli 2011 heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met de realisatie van zuidelijke ontsluiting onder verantwoordelijkheid van de provincie, met het oog op enerzijds het creëren van een robuuste spoorontsluiting voor Chemelot en anderzijds bij te dragen aan de vermindering van de risico- en geluidproblematiek in het stedelijk gebied van Sittard-Geleen. Er is ingestemd met een gemeentelijke bijdrage van € 6,5 mln. en er is een aantal voorwaarden gesteld waaronder de bijdrage is toegezegd.

Per collegebrief van 29 september 2015 aan de raad inzake de afdoening van motie 177 stelt het college dat er voor de zuidelijke spooraansluiting twee locaties zijn onderzocht. Beide locaties (nabij Krawinkel en nabij Businesspark Geleen) zijn vanwege fysieke en technische beperkingen niet realiseerbaar binnen de gestelde financiële voorwaarden. De zuidelijke spooraansluiting wordt daarom bezien vanuit de Visie Chemelot 2025, waarin de geluidsproblematiek wordt meegenomen.

Openbaarheid	Communicatie	Raad
☐ Openbaar ☒ Vertrouwelijk, opheffen per 11 oktober 2017 Reden: Moment dat Raad geïnformeerd wordt. ☐ Geheim	■ Openbare besluitenlijst □ Persbericht □ Persgesprek □ Anders, zie toelichting □ Geen	□ Raadsvoorstel □ Commissievoorstel □ Collegevoorstel naar raad ■ Separate brief aan raad □ Anders, zie toelichting □ Nee

Hoofd	Portefeuillehouder	Gemeentesecretaris
ir. P.M.P.J. L' Ortye 19/9/2017	P.M. Meekels 19/9/2017	mr. G.J.C. Kusters 20-9-17

Daarna is in het kader van de Visie Chemelot 2025 een nieuwe variant voor de Zuidelijke Spooraansluiting in beeld gekomen, de zogeheten Mauritsspoorboog. Vanaf eind 2015 is deze variant – onder leiding van de provincie – nader onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat uitgaande van 8 treinbewegingen per dag de leefbaarheid in de wijken Sanderbout en rondom Stationsgebied Sittard verbetert. Nabij de aansluiting van de Mauritsspoorboog op het hoofdspoorwegennet (nabij de overweg Kerenshofweg aan de zuidkant van de wijk Krawinkel) is een beperkte toename van geluidshinder. De woningen in Krawinkel liggen echter op dusdanige afstand van het spoor dat de hinderbeleving naar verwachting niet of nauwelijks toeneemt. Deze toename leidt ook niet tot een overschrijding van het toegestane geluidsniveau. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de raadsmotie 177 om erop toe te zien dat de huidige geluidscontour door deze nieuwe ontwikkeling niet dichter naar Krawinkel komt te liggen.

Tevens blijkt dat Mauritsspoorboog technisch haalbaar is. De investeringskosten bedragen ca. € 22 miljoen en dat is substantieel minder dan de beide andere varianten. De totale kosten van het project zuidelijke spooraansluiting Chemelot (inclusief de onderzoekskosten van 3 varianten, projectmanagement en indexeringskosten) zullen op basis van de huidige ramingen tussen de € 25,9 miljoen en de € 30,0 miljoen bedragen. Dit is meer dan het beschikbare budget. In de volgende fase van het project zal meer zekerheid komen over de kostenraming (met name de risicoreservering) en moet blijken of er een blijvend tekort is. Afgesproken is dat de bijdrage van de gemeente Sittard-Geleen gelimiteerd blijft tot € 6,5 miljoen en bij een eventuele overschrijding van het eerder vastgelegde bedrag de provincie en de private partijen het verschil bijbetalen. Het totale project wordt naast eerdergenoemde partijen tevens gefinancierd uit geld van de regiovisie WM en bijdragen van het Rijk (EZ en I&M).

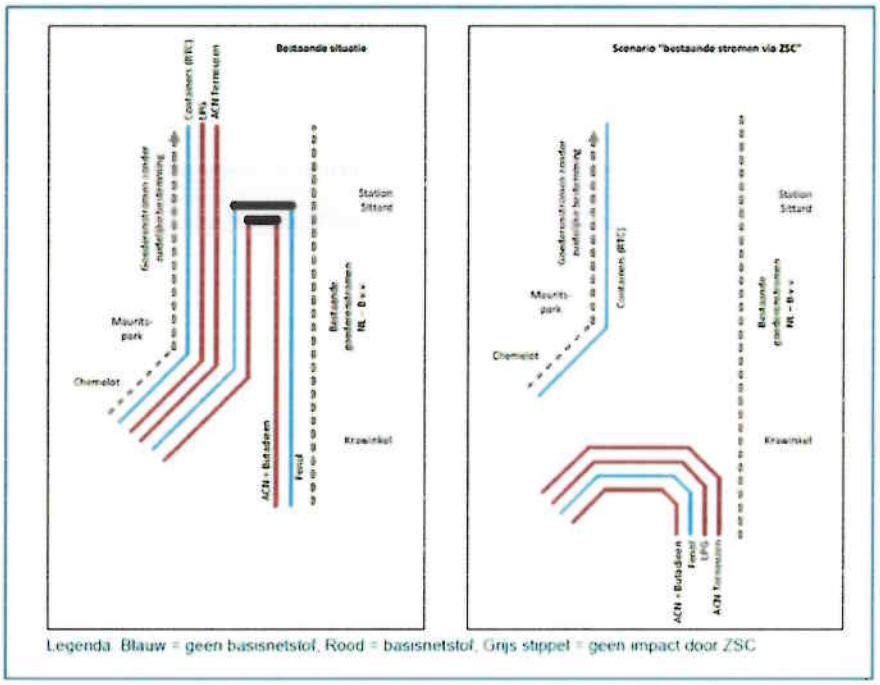
Het college heeft ingestemd met het uitwerken van het ontwerp en de kosten van de voorkeursvariant 'de Mauritsspoorboog'. Hiermee komen de voorbereidingskosten op max. € 4,5 miljoen. De gemeente financiert deze kosten voor 1/3 deel.
Na deze fase zal een definitief besluit over de aanleg van de zuidelijke spooraansluiting mogelijk zijn. Realisatie van de zuidelijke spooraansluiting is gepland in 2020/2021.

Toelichting voorstel

Project zuidelijke spooraansluiting Chemelot
Op Chemelot worden door een keur aan verschillende bedrijven diverse stoffen en materialen geproduceerd. Toe- en afvoer van de grondstoffen en de producten vinden plaats via pijpleidingen, het water, het spoor en de weg. Een belangrijk deel van de grondstoffen (zoals LPG en methanol) en producten (zoals Acrylonitril en 1-3 Butadiëen) vallen in de categorie gevaarlijke stoffen en worden per spoor getransporteerd van en naar Chemelot. Chemelot is aangesloten op het openbare spoornet aan de noordoostzijde van de locatie vlakbij station Lutterade. Spoortransport van en naar Chemelot verloopt momenteel altijd via Sittard. Treinen van of naar het noorden rijden door station Sittard. Treinen van of naar het zuiden, richting Heerlen of Maastricht, moeten kopmaken op het emplacement Sittard om van rijrichting te kunnen veranderen. Bij het kopmaken wordt de locomotief van de ene kant naar de andere kant van de trein gerangeerd.

De zuidelijke spooraansluiting Chemelot is een fysieke spoorverbinding die treinbewegingen vanuit Chemelot naar en vanuit het zuiden (Frankrijk en België) mogelijk moet maken, waardoor er niet eerst naar station Sittard gereden moet worden. Op deze manier wordt het spoornet en de omgeving van het station Sittard niet onnodig belast. Hieronder een weergave van de bestaande situatie en een mogelijke situatie indien de zuidelijke spooraansluiting Chemelot is gerealiseerd.

Het project zuidelijke spooraansluiting Chemelot loopt sinds 2011. In dit project participeren provincie Limburg (projectleider), Chemelot (namens de railusers) en gemeente Sittard-Geleen. De door de afzonderlijke partijen te nemen besluiten over dit project worden voorbereid in de stuurgroep Chemelot.



Legenda: Blauw = geen basisnetstof, Rood = basisnetstof, Grijs stippel = geen impact door ZSC

De doelstellingen van de zuidelijke spooraansluiting Chemelot zijn:

1. Verbetering van de leefbaarheid (geluid en extern risico) in het stedelijk gebied van Sittard-Geleen.
2. Bijdrage aan het algemeen maatschappelijk belang van de landelijke overheid om te zorgen voor vervoer van gevaarlijke stoffen via de kortste route met minimaal rangeren onderweg.
3. Verlichting van de druk op de Brabantroute ten aanzien van de capaciteit op het spoor en het vervoer van gevaarlijke stoffen in het bijzonder.
4. Verbetering van de ontsluiting van Chemelot en daarmee een bijdrage aan de economische ontwikkeling van Chemelot zoals ook bedoeld is in de Visie Chemelot 2025.
5. Vermindering bedrijfsrisico's bij calamiteiten op het spoor richting het noorden.
6. Flexibilisering vervoer van goederen (wat betreft routekeuze).

Eerdere besluitvorming zuidelijke spooraansluiting Chemelot
De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft op 6 juli 2011 ingestemd met realisering van een zuidelijke spooraansluiting onder verantwoordelijkheid van de provincie, met het oog op enerzijds het creëren van een robuuste spooraansluiting voor Chemelot en anderzijds bij te dragen aan de vermindering van de risico- en geluidproblematiek in het stedelijk gebied van Sittard-Geleen. Tevens heeft de raad ingestemd met verstrekking van een financiële bijdrage van in totaal € 6,5 mln. aan het project. Zie bijlage 1 voor het gehele besluit.

Tijdens de behandeling van het raadsvoorstel behorende bij dit raadsbesluit is motie 177 aangenomen. Deze motie was gericht op een mogelijke toename van geluidbelasting voor de wijk Krawinkel als gevolg van treinverkeer van en naar het zuiden via een aan te leggen zuidelijke spooraansluiting. De motie voorziet in het erop toezien dat de huidige geluidscontour door deze nieuwe ontwikkeling niet dichter bij Krawinkel komt te liggen.

Tussen 2011 en 2015 zijn – onder leiding van de provincie – twee varianten (Krawinkel en Businesspark Geleen) onderzocht die afgevallen zijn omdat de totale kosten veel hoger waren dan het beschikbare budget maar ook vanwege technische en milieukundige aspecten. De gemeenteraad is op 29 september 2015 hierover per brief geïnformeerd (zie bijlage 2). Vervolgens is in het kader van de Visie Chemelot 2025 een nieuwe variant voor de zuidelijke spooraansluiting Chemelot in beeld gekomen, de zogeheten Mauritsspoorboog.

Voorkeursvariant Mauritsspoorboog
Eind 2015, begin 2016 is onderzocht of de Mauritsspoorboog op het Chemelot terrein mogelijk is (technisch gezien en qua kosten). Uit dat onderzoek bleek dat de Mauritsspoorboog technisch haalbaar is.

Vervolgens is onder regie van provincie en Chemelot/Sitech in juli 2016 besloten om van de Mauritsspoorboog het volgende uit te werken en/of te onderzoeken:
1. Het technisch ontwerp van de Mauritsspoorboog incl. projectbegroting.
2. Een studie naar de toekomstbestendigheid (bij meer dan één trein per dag) in relatie tot de spoorwegovergang Kerenshofweg.
3. Een studie naar het effect op de leefbaarheid in de gemeente Sittard-Geleen (qua externe veiligheid, geluid, trillingen, verkeersveiligheid) en een quick scan spoorontwikkelingen Sittard.
4. De relatie Mauritsspoorboog en railterminal Chemelot (RTC).
5. Vergelijking Mauritsspoorboog met eerder onderzochte varianten voor de zuidelijke spooraansluiting

Hieronder een tekening met de situering van de Mauritsspoorboog.

Achtereenvolgens de resultaten van deze uitwerkingen/onderzoeken.

Ad 1: Technisch ontwerp incl. projectbegroting

Op basis van de eisen die gesteld worden aan de baan en spoorbouw, de treinbeveiliging, bovenleiding, weginfrastructuur en kabels en leidingen is door RHDHV een technisch en realiseerbaar ontwerp incl. projectbegroting van de Mauritsspoorboog opgesteld.
Uit het ontwerp blijkt dat er (technisch) geen zaken zijn die de voortgang van het project in gevaar brengen.
Uit de huidige ramingen van de Mauritsspoorboog blijkt dat de totale projectkosten liggen tussen € 25,9 miljoen en € 30,0 miljoen excl. btw.
Van het beschikbare taakstellend budget van € 25 mln. is een deel btw plichtig, waardoor het beschikbare budget € 24,1 mln. excl. btw is. Op basis van nu berekende projectkosten (inclusief risicoreservering) is het project niet uit te voeren binnen het beschikbare budget. In de volgende fase van het project zal meer zekerheid komen over de kostenraming (met name de risicoreservering) en moeten blijken of er blijvend tekort is. Er is een afspraak gemaakt dat bij meerkosten de bijdrage van de gemeente Sittard-Geleen blijft gelimiteerd tot € 6,5 mln.

Ad 2: Studie toekomstbestendigheid

Doordat de aansluiting dicht bij de spoorwegovergang Kerensheide ligt, heeft het in gebruik nemen van de Mauritsspoorboog een relatief grote invloed op deze spoorwegovergang. In een aparte studie heeft RHDHV de veiligheid onderzocht en een risicoanalyse gemaakt van de overweg Kerenshofweg. Uit deze studie komt naar voren dat de gelijkvloerse kruising Kerenshofweg gehandhaafd kan blijven, maar dat er een kleine toename is van de onveiligheid en dat deze kan worden opgelost en/of gecompenseerd met enkele specifieke infrastructurele maatregelen.

Ad 3: Studie leefbaarheid

De studie naar de effecten van de Mauritsspoorboog op de leefbaarheid betreft een vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie met Mauritsspoorboog. Uit dit onderzoek naar de leefbaarheid komt naar voren dat er geen knelpunten zijn met bestaande wet- en

regelgeving en dat door de aanleg van de Mauritsspoorboog de leefbaarheid in de wijken Sanderbout en Stationsgebied verbetert en dat de leefbaarheid in een gedeelte van de wijk Krawinkel (beperkt) vermindert. Dit laatste is rondom de aansluiting van de Mauritsspoorboog op het hoofdspoorwegennet. De woningen in Krawinkel liggen echter op dusdanige afstand van het spoor dat de hinderbeleving naar verwachting nauwelijks toeneemt. Deze toename leidt ook niet tot een overschrijding van het toegestane geluidsniveau (geluidscontour). Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de raadsmotie 177 om erop toe te zien dat de huidige geluidscontour door deze nieuwe ontwikkeling niet dichter naar Krawinkel komt te liggen.
De conclusies uit het onderzoek naar de quick scan over de autonome ontwikkelingen op het spoor (met de impact daarvan op het station Sittard), zijn:

- De Mauritsspoorboog 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 mogelijk toenemen in Sittard als gevolg van ontwikkelingen bij RTC en VDL Nedcar, grotendeels met niet-gevaarlijke stoffen. De externe veiligheid zal echter per saldo verbeteren.
- De aanleg van de Mauritsspoorboog leidt overall tot een afname van de geluidsbelasting. De mogelijk ontwikkelingen (extra treinen) bij RTC en VDL Nedcar zullen leiden tot een toename van geluid. Op den duur zal de geluidsbelasting verder afnemen door een groeiend gebruik van stil materieel.

Bovenstaande is gebaseerd op een gebruik van de Mauritsspoorboog van 4 treinen (8 treinbewegingen) per dag.

Ad 4: Relatie zuidelijke spooraansluiting Chemelot en railterminal Chemelot (RTC)
Onderzocht is onder welke voorwaarden de RTC gebruik kan maken van de Mauritsspoorboog. Gezien de lengte van een containertrein van de RTC (ca. 800 meter) leiden de bewegingen van deze treinen (van de RTC terminal naar het aankomst-/vertrekspoor) tot een ontoelaatbaar hoge onbeschikbaarheid van het rangeeremplacement op Chemelot. Daarom is een directe aansluiting op het aankomst- en vertrekspoor van de Mauritsspoorboog noodzakelijk die een investering zal vergen van ca. € 1,0 à 2,0 miljoen, waarbij het nog de vraag is of treinen van ca. 800 meter kunnen worden geaccommodeerd. Bij gebruik van de Mauritsspoorboog zal de RTC, net als de andere railusers, op basis van loc uren mee moeten betalen aan het Chemelot rail onderhoud.
De RTC heeft aangegeven dat Mauritsspoorboog geen must is voor de terminal (wel "nice to have") maar ook dat de RTC hiervoor geen financiële bijdrage wil leveren. De RTC kan volgens de huidige scope van het project dan ook geen gebruik gaan maken van de Mauritsspoorboog.

Ad 5: Vergelijking Mauritsspoorboog met eerder onderzochte varianten (Krawinkel en Businesspark Geleen) voor de zuidelijke spooraansluiting
In onderstaand overzicht de resultaten van de 3 onderzochten varianten:

Criterium	Krawinkel	Business Park	Mauritsspoorboog
Begroting past binnen financiering	nee	nee	ja/nee
Compleetheid van de begroting	laag	laag	hoog
Nauwkeurigheid van de begroting	40%	30%	20%
Tweede aansluiting Chemelot	ja	nee	ja
Milieukundige aspecten	negatief	neutraal	positief
Geen kopmaken naar het zuiden	nee	nee	ja

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de variant Mauritsspoorboog voldoet aan de gestelde doelstellingen. Het voorstel van de stuurgroep aan het College is dan ook om de variant Mauritsspoorboog te kiezen als voorkeursvariant.

Starten met volgende fase: ontwerp en kosten Mauritsboog
Hierna (voordat gestart wordt met de aanbestedingsprocedure van de realisatiefase) is een definitief "go / no go" voor de realisatie van Mauritsspoorboog, inclusief financiële dekking, aan de orde. Dit is gepland voor eind 2018, begin 2019.
Als er in de vervolgfase daadwerkelijk sprake is van een tekort, gaan Chemelot (rail users) en Provincie in overleg hierover. Afgesproken is dat er geen plus komt op de reeds toegezegde bijdrage van de gemeente Sittard-Geleen ad. € 6,5 mln.

Het voorstel aan het College is om in te stemmen met het nader uitwerken (ontwerp en kosten) van de Mauritsspoorboog en om te besluiten dat de bijdrage van de gemeente aan de zuidelijke spooraansluiting niet meer bijdraagt dan de eerder toegezegde bijdrage van 6,5 mln. ook als in 2018/2019 blijkt dat de totale kosten van het project groter zijn dan het totaal beschikbare budget.

Opheffen geheimhouding
De op 13 oktober 2015 in verband met de visie Chemelot opgelegde geheimhouding over de zuidelijke spooraansluiting (opgelegd in het kader van de Visie Chemelot 2025) kan worden opgeheven.
Dit is in lijn met antwoordbrief van de gemeente van 25 mei 2016 op de brief van raadsfractie OPA met vragen over een geweigerd WOB-verzoek over de zuidelijke spooraansluiting.
In deze antwoordbrief staat hierover het volgende:

- "Indien er geen sprake zou zijn van geheimhouding op stukken om te komen tot de Visie Chemelot 2025 zou de Wob van toepassing zijn geweest en zou beoordeeld moeten worden of stukken inzake de Zuidelijke Spooraansluiting openbaar gemaakt zouden moeten worden. De betreffende stukken zoals onderzoeken en rapporten behoren echter tot de stukken, opgesteld ten behoeve van intern beraad. Over deze stukken en naar aanleiding van deze stukken heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. De vraag inzake gedeeltelijke openbaarmaking komt daarmee niet voor te liggen. Na opheffing van de geheimhouding kan de genoemde gedeeltelijke openbaarmaking bezien worden."
- "Mocht de indruk bestaan dat eerder openbaar gemaakte stukken nu niet meer openbaar zouden zijn, dan is dat niet juist. Alle eerder openbaar gemaakte besluiten en stukken die behoren tot openbare besluitvorming zoals onderbouwingen en onderzoeken blijven gewoon openbaar. Eventuele stukken die nog niet openbaar gemaakt zijn, worden openbaar als deze gebruikt worden ten behoeve van besluitvorming. Tot het moment van besluitvorming behoren deze stukken tot de stukken waarop geheimhouding is opgelegd."

Financiën
In het raadsvoorstel behorende bij het raadsbesluit van 2011 over de zuidelijke spooraansluiting Chemelot, is aangegeven dat gemeente Sittard Geleen, provincie Limburg, Rijk en private partijen (bedrijven op Chemelot, railusers) ingestemd hebben met ieders bijdragen ter financiering van de begrote investeringskosten (€ 25 mln.):

- Bijdrage Rijk I&M 5 mln.
- Bijdrage Rijk EZ 2,5 mln.

- Bijdrage gemeente 6,5 mln.
- Bijdrage Provincie 5 mln.
- Bijdrage Regiofonds 1 mln.
- Bijdrage Private partijen 5 mln.

De bijdrage van de gemeente Sittard-Geleen is als volgt gedekt:
- Project 73411300600 zuidelijke spooraansluiting: € 1.5 mln. (december 2011 in begroting vastgelegd)
- Meerjareninvesteringsprogramma economie: € 5 mln. (2018 1,1 mln.; 2019 1,9 mln.; 2020 2,0 mln.).

Aan het college en raad zal eind 2018, begin 2019 voorgelegd worden om bij een definitief "go" de gereserveerde 5 mln. in het meerjaren-investeringsprogramma Economie te voteren voor de realisatie van de Mauritsspoorboog, inclusief een herschikking van het meerjaren-investeringsplan Economie zodat in 2019 de volledige 5 mln. beschikbaar is en dan ook gevoteerd kan worden.

Het voorstel van de stuurgroep Chemelot is om de gemaakte kosten (1,5 mln., waaronder ook de onderzoekskosten van de twee andere onderzochte varianten) evenredig naar gemeente, Provincie en Chemelot (rail users) te verdelen (ieder 33%) en nu al in rekening te brengen bij deze partijen. Tevens is voorgesteld om de geplande kosten (tussen de 2 en 3 mln.) van de uitwerking van Mauritsspoorboog op dezelfde wijze te verdelen.

Het voorstel is om akkoord te gaan met verdeling van deze kosten en het gemeentelijke deel te betalen uit het project 73411300600 zuidelijke spooraansluiting (budget € 1.5 mln.).

Communicatieaanpak
De communicatie over de zuidelijke spooraansluiting zal plaatsvinden samen en in overleg met de Provincie en Chemelot (namens de railusers). Alle betrokkenen worden gelijktijdig geïnformeerd. De gemeenteraad krijgt een brief en een afschrift van een eventueel te verspreiden persbericht. Op het gezamenlijk bepaalde moment van informeren van betrokkenen wordt deze nota openbaar.

Juridisch
In de stuurgroep is afgesproken om bovenstaande voorstellen voor te leggen aan het college van de gemeente Sittard-Geleen, GS van de Provincie en de directie van de private partijen (rail-users). Daarom heeft accordering van deze voorstellen door het college pas effect als Provincie en Chemelot (rail users) met deze voorstellen ook akkoord zijn gegaan.

Het beoogde spoortracé van de Mauritsspoorboog past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein DSM – Geleen'. Het planologisch medewerking verlenen aan het project kan op twee manieren, te weten via een nieuw bestemmingsplan of via een omgevings-afwijkingsvergunning. Er is een voorkeur om te werken met een omgevings-afwijkingsvergunning. Dit traject heeft voordelen in tijdsspanne van de vergunningverlening en in de concreetheid t.a.v. ligging en optredende effecten, mede in relatie tot andere vergunningen (denk aan de activiteit milieu, uitvoeren van een werk, bouwen etc.).

Planning en projectorganisatie
Realisatie van de Zuidelijke Spooraansluiting is gepland in 2020 en 2021. Chemelot (Sitech) wordt verantwoordelijk voor de uitvoering van het project en opdrachtgever voor het aangaan van verplichtingen.

Bijlagen
1. Raadsbesluit over zuidelijke spooraansluiting van 6 juli 2011
2. Brief aan de gemeenteraad over zuidelijke spooraansluiting van 29 september 2015
3. Concept raadsinformatiebrief

Voorstel aan Burgemeester en Wethouders		
Steller : Kees Blankers Telefoon : (046) 4777691 E-mail : Kees.Blankers@sittard-geleen.nl Cluster :		Reg. nummer : 2011114 Reg. datum : Reg.nummer(s) bijlagen :
Hoofd ir. P.M.P.J. L' Ortye	Portefeuillehouder P.M. Meekels	Gemeentesecretaris mr. G.J.C. Kusters

26/09/2017 **V02**

Conform voorstel, met inachtneming van een tekstuele aanpassing met betrekking tot de passage Mauritspark; portefeuillehouder is hiertoe gemandateerd.