



## **Samenvatting**

De gemeente heeft besloten om een jaarontheffing te verlenen aan Steel Solutions om –onder voorwaarden- middels exceptioneel transport vervoer van staal te mogen verrichten binnen de Beatrixhaven.

Ook heeft de gemeente besloten over te gaan tot het uitvoeren van een verdiepend onderzoek naar de capaciteit en toekomstbestendigheid van het spoorvervoer in de Beatrixhaven om te komen tot een visie op het spoorvervoer van en naar dit bedrijventerrein.

## **Beslispunten**

1. Verlenen van een jaarontheffing onder voorwaarden, aan Steel Solutions, voor exceptioneel transport in de Beatrixhaven op basis van artikel 9.1 van de Regeling Voertuigen.
2. Instemmen met het opstarten van een verdiepend onderzoek naar de capaciteit en toekomstbestendigheid van het spoorvervoer in de Beatrixhaven om te komen tot een visie voor dit gebied. En volgens, indien daar behoefte aan is, te komen tot een financieringsvoorstel om de mogelijkheden voor uitbreiding van de spoorcapaciteit inzichtelijk te maken.

## **Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 28 januari 2020:**

Conform.



## 1. Aanleiding

De aanleiding voor dit voorstel is tweeledig:

- er heeft zich een concrete casus aangediend van het bedrijf Steel Solutions BV aan de Ankerkade met het verzoek om ontheffing te verlenen voor exceptioneel transport binnen de Beatrixhaven.
- hetzelfde bedrijf heeft de ambitie om het gebruik van het spoor in de Beatrixhaven te intensiveren vanuit hun loods aan de Klipperweg. Het is echter niet duidelijk wat de capaciteit is van het spoor, welk maatregelen nodig zijn om die capaciteit te blijven garanderen of uitbreiden en welke grenzen er zijn aan het toekomstige gebruik van het spoor in de Beatrixhaven.

## 2. Context

In de Beatrixhaven is een grote concentratie aan staalbedrijven gevestigd. Ieder met hun eigen producten en kwaliteiten. Met de cluster Steelport Maastricht bundelen deze bedrijven hun krachten met overheid en onderwijs om samen te werken aan opleidingstrajecten, kennisdeling, innovatie, verdere professionalisering en imagoverbetering van de branche.

Samen verwerken deze bedrijven meer dan 2 miljoen ton staal per jaar. Door haar ligging heeft Steelport een goede verbinding met de havens van Antwerpen, Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen. Het marktgebied strekt zich uit van Maastricht tot Noord-Duitsland, het Ruhrgebied en Noord-Frankrijk. Men maakt gebruik van water, spoor en weg om al deze goederen te vervoeren. Voor de toekomst ligt er een wens om een groot aantal vrachtwagenbewegingen in de Beatrixhaven te vervangen door een speciaal vervoertuig (structureel exceptioneel transport) en intensivering van het spoor. Zowel de inzet van dit speciaal voertuig als ook de intensivering van het spoor wordt volledig gedragen door alle leden van de cluster Steelport Maastricht en zal een belangrijke bijdrage leveren aan de economische waarde van dit cluster.

## 3. Gewenste situatie

### Exceptioneel transport

Steel Solutions BV transporteert op dit moment met vrachtwagens grote hoeveelheden staal, binnen de Beatrixhaven. Vaak doen ze dit voor klanten zoals Tata Steel, Vogten Staal en Laura Metaal. Hiervoor worden vaste routes afgelegd: Ankerkade – Galjoenweg – Fregatweg – Klipperweg. Deze ondernemer heeft een aanvraag gedaan om dit vervoer in de toekomst via exceptioneel transport te mogen doen. Het gaat hier om een speciaal voertuig dat niet kentekenplichtig is en daarom ook niet gekeurd wordt door het RDW. Dergelijk vervoer mag uitsluitend op de openbare weg plaatsvinden na ontheffingverlening door de wegbeheerder, in dit geval gemeente Maastricht. Deze ontheffing vindt



zijn grondslag in artikel 9.1 van de Regeling Voertuigen. Het betreft een samenstel van een zogenaamd Motorvoertuig Met Beperkte Snelheid (MMBS) met oplegger. Goed om te weten is dat dit soort voertuigen waarschijnlijk vanaf 2021 wel kentekenplichtig worden en vanaf dat moment ook onder de verantwoordelijkheid van het RDW komen te vallen.

Op basis van de aangeleverde informatie door de aanvrager en de leverancier van dit voertuig is inzichtelijk gemaakt wat dit betekent voor enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds het fysieke gebruik van de openbare weg en de instandhouding daarvan.

Onderstaand detailinformatie m.b.t. het voertuig:

- De combinatie is in totaal 17,7 meter lang
- De aslast bij 100 ton belading (max) is 12,8 ton
- Het voertuig gaat ongeveer 20 km/uur rijden, de remafstand is dan ongeveer 8 meter
- Het voertuig wordt voorzien van enkele veiligheidsvoorzieningen zoals dode hoek/achteruitrijcamera's, joystickbesturing, keerbare bestuurdersstoel, blokkeerfuncties als de lading niet goed vast zit, zwaailichten en reflectoren aan alle zijden
- Het voertuig gaat ongeveer 10 ritten per dag, 6 dagen in de week rijden, hoofdzakelijk in de nacht
- De route loopt van Ankerkade 150 naar Klipperweg 10 in twee richtingen

Onderzocht is of de verkeersveiligheid voldoende geborgd is als dit voertuig in combinatie met regulier verkeer zich op de openbare weg begeeft. De belangrijkste conclusies van deze analyse zijn:

- Het voertuig rijdt grotendeels gedurende de nacht waardoor er minder conflicten zijn met ander verkeer
- Het voertuig is goed zichtbaar – ook gedurende de nacht – door het voeren van zwaailichten en reflectoren. Bovendien is de route volledig verlicht.
- Het voertuig rijdt langzaam waardoor andere verkeersdeelnemers de gelegenheid krijgen goed te anticiperen. Andersom is de remweg relatief kort zodat ook de bestuurder van het speciale voertuig adequaat kan anticiperen op andere verkeersdeelnemers.
- Een belangrijk aandachtspunt vormt de beperkte snelheid van dit voertuig in combinatie met het gedrag van andere verkeersdeelnemers die achter het voertuig rijden. De lage snelheid van het speciale voertuig kan leiden tot inhaalbewegingen, terwijl er ook sprake is van tegemoetkomend verkeer. Ook hier zorgt het tijdstip voor minder achteropkomend en tegemoetkomend verkeer, waardoor het aantal inhaalbewegingen beperkt wordt.



Bovendien is de gereden route relatief kort en niet een gebruikelijke route die door het overige verkeer volledig afgelegd wordt. Het oponthoud is dus in alle gevallen beperkt. Bovendien wordt door het voeren van zwaailichten zowel het achteropkomend en tegemoetkomend verkeer geattendeerd op het speciale voertuig.

- Het laden en lossen van het voertuig gebeurt niet op de openbare weg, waardoor dit geen conflicten oplevert voor ander verkeer.

Daarnaast is getoetst of het voertuig geen ongewenste schade veroorzaakt aan de weginfrastructuur. Conclusie op basis van een expertoordeel is dat dit niet het geval is. Tot slot is ook gekeken naar de rijcurven van het voertuig. Op de route ligt onder meer een rotonde en het relatief krappe kruispunt Fregatweg-Galjoenweg. Conclusie hierbij is dat het voertuig zonder problemen de route kan afleggen.

Het voorstel is om akkoord te gaan met het verstrekken van een jaarontheffing, onder de voorwaarden dat uitsluitend tussen 19.00 en 7.00 uur gereden mag worden met maximaal 12 ritten per dag. En dat laden en lossen uitsluitend op eigen terrein gebeurt en niet is toegestaan op de openbare weg.

### **Bereikbaarheid Beatrixhaven lange termijn**

Steel Solutions BV heeft de ambitie om op termijn haar transport van en naar haar locatie aan de Klipperweg per spoor te verrichten. Dit leidt naar verwachting tot een efficiëntere bedrijfsvoering, maar levert ook maatschappelijk gezien voordelen zoals minder transport over de weg.

Spoorvervoer is echter niet zonder grote inspanning mogelijk. Zo moet ProRail, de spoorbeheerder, het spoor langs de Klipperweg vanaf de Fregatweg opknappen en reactiveren en moet de initiatiefnemer een laad- en losfaciliteit realiseren. Daarnaast speelt dat er op dit moment geen treinverkeer rijdt vanaf de Galjoenweg, via de Fregatweg naar de Klipperweg. In het verleden is gebleken dat treinverkeer langs de Fregatweg leidt tot veel (bijna) ongelukken met het wegverkeer. Indertijd is in een onderzoek van ProRail en gemeente Maastricht geconcludeerd dat aanvullende veiligheidsmaatregelen gewenst waren. Nog voordat hierover definitieve afspraken konden worden gemaakt stopte het treinverkeer over de Fregatweg. Wanneer het treinverkeer naar de Klipperweg zou worden opgestart, wordt dit dossier weer actueel. Zonder hier op dit moment een exact inzicht in te hebben is duidelijk dat er forse investeringen noodzakelijk zijn. Investeringen die qua omvang zonder aanwending van schaarse overheidsmiddelen de individuele business cases van initiatiefnemer onhaalbaar maken.



De ambitie van Steel Solutions BV staat niet op zichzelf. Meerdere deelnemers van Steelport Maastricht geven aan ook vervoer per spoor te ambiëren in de toekomst en onderschrijven de initiatieven van Steel Solutions BV.

Gelet op het belang van de multimodale bereikbaarheid van bedrijventerrein Beatrixhaven is er behoefte aan een visie op het spoorvervoer van en naar de Beatrixhaven.

Een belangrijk onderdeel van die visie vormt een capaciteitsanalyse. De analyse zou inzicht moeten geven in de vraag naar spoorvervoer nu en in de toekomst en daarnaast inzicht moeten geven in de huidige capaciteit van de spoorweginfrastructuur. Die capaciteit wordt op dit moment begrensd door meerdere aspecten:

- De beschikbare ruimte (tijdpaden) op het spoor
- De overwegveiligheid bij de overwegen in de Beatrixhaven
- Milieunormen in de vergunning met betrekking tot bijvoorbeeld geluid en externe veiligheid

En vervolgens – indien hier behoefte aan is – inzicht in de opties om in de toekomst de spoorcapaciteit uit te breiden.

De analyse wordt gesplitst in drie stappen: 1) inventarisatie, 2) ontwerpatelier en 3) de daadwerkelijke capaciteitsanalyse.

Stap 1 en 2 kunnen gemeente Maastricht en ProRail in samenwerking met de vertegenwoordiging van de belanghebbende ondernemers uitvoeren. Hierbij zal een beperkt aantal uren worden ingezet vanuit Team Economie en Cultuur en Team Mobiliteit. Voor stap 3 zal een opdracht nodig zijn voor de inzet van ProRail en eventueel ook ondersteuning door een ingenieursbureau. De omvang en kosten van stap 3 zullen na stap 2 beter in beeld zijn. Daarom zal tegelijkertijd met stap 1 en 2 ook de financieringsmogelijkheden van stap 3 worden onderzocht.

Voorgesteld wordt om op korte termijn te starten met stap 1 en 2 en vervolgens medio 2020 met het tussenresultaat van stap 1 en 2 inclusief een financieringsvoorstel van stap 3 tot een nieuw voorstel te komen voor het College.

#### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Het exceptionele voertuig komt in de plaats van een veelvoud aan vrachtwagen-verplaatsingen. Een rit van dit voertuig komt in de plaats van 3 tot 5 vrachtwagenbewegingen.



Gemiddeld genomen betekent dit het volgende (let wel: afhankelijk van meerdere variabelen):

| Oude situatie                                 | Nieuwe situatie           |
|-----------------------------------------------|---------------------------|
| 12.000 ritten per jaar                        | 3000 ritten per jaar      |
| 48.000 km per jaar                            | 12.500 km per jaar        |
| 52.800 kg Co <sub>2</sub> (obv 1,1 kg/km)     | 13.750 kg Co <sub>2</sub> |
| 19.200 gram No <sub>x</sub> (obv 0,4 gram/km) | 5500 gram No <sub>x</sub> |

Daar bovenop komt dat als ze op termijn (ca. 5 jaar) ook van het spoor aan de Klipperweg gebruik kunnen gaan maken dat er ook veel minder vrachtwagens het hoofdwegennet op zullen gaan. Steel Solutions schat dat in op ca. 26.000 vrachtwagens per jaar die minder de weg op zullen gaan.

#### **5. Effect op de openbare ruimte**

In samenwerking met Stadsbeheer is onderzoek gedaan of dit exceptionele voertuig op een goede manier door de Beatrixhaven kan rijden. Hieruit is gebleken dat de rijcurves voldoende ruim zijn om dit voertuig alle bochten te laten nemen, zonder schade aan te richten in de openbare ruimte. Ook is gebleken dat de constructie van het asfalt stevig genoeg is om de aslast te kunnen dragen. En ook van de wrijving door de banden op het asfalt valt geen schade te verwachten. Derhalve verwachten wij geen negatief effect op de openbare ruimte.

#### **6. Personeel en organisatie**

De personele inzet nodig voor dit voorstel past binnen de reguliere uren in team Economie en Cultuur en team Mobiliteit.

#### **7. Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing.

#### **8. Financiën**

Er zijn geen kosten verbonden aan het verstrekken van de ontheffing voor exceptioneel transport. Er zijn tevens geen kosten verbonden aan stap 1 en 2 van de voorgestelde capaciteitsanalyse.

#### **9. Aanbestedingen**

Niet van toepassing.



## 10. Participatie tot heden

Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en Steel Solutions BV. Het uitvoeren van een capaciteitsanalyse is besproken met de leden van Steelport Maastricht en Stichting Ondernemingen Beatrixhaven (SOB).

## 11. Voorstel

1. Verlenen van een jaarontheffing onder voorwaarden, aan Steel Solutions BV, voor exceptioneel transport in de Beatrixhaven op basis van artikel 9.1 van de Regeling Voertuigen.
2. Instemmen met het opstarten van een verdiepend onderzoek naar de capaciteit en toekomstbestendigheid van het spoorvervoer in de Beatrixhaven om te komen tot een visie voor dit gebied. En volgens, indien daar behoefte aan is, te komen tot een financieringsvoorstel om de mogelijkheden voor uitbreiding van de spoorcapaciteit inzichtelijk te maken.

## 12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De ontheffing zal niet stilzwijgend worden verlengd. Eventuele verlenging dient te worden aangevraagd. Vanwege de uniciteit van de aanvraag zal de ontheffing gedurende de looptijd worden geëvalueerd. Er zal onder meer getoetst moeten worden op:

- Wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden (tijdvenster, voertuigbewegingen, etc.)?
- Veroorzaakt het transport gevaarlijke situaties of lokt het gevaarlijk gedrag uit? (steekproefsgewijs visuele controle)
- Hebben zich, voor zover bekend, incidenten of ongelukken voorgedaan?
- Zijn er klachten bekend en wat houden deze in?
- Wat is de opinie van de exploitant?
- Wat is de opinie van de omgeving (bijvoorbeeld politie, SOB, etc.)