

Vergaderjaar 2002–2003

27 628

## Registratieplicht risicosituaties gevaarlijke stoffen

Nr. 12

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2003

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>2</sup> hebben op 12 en 17 december 2002 overleg gevoerd met minister Kamp van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2002, inzake overzicht PAGE-emplacementen (27 628, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, d.d. 13 december 2002, inzake spoorwegemplacement Venlo (27 628, nr. 9).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt op dat de kans op een ongeluk bij het vervoer van gevaarlijke brandbare of ontplofbare stoffen per trein niet zo groot is, maar dat de gevolgen daarvan immens zijn. Dit risico kan groter worden, omdat er vaak in steden wordt gerangeerd. In de zomer van 2002 is er een incident geweest in Amersfoort dat goed is afgelopen, en er was een recent incident bij DSM in Delft. Het is reëel dat de gevoelens van angst en onbehagen hierdoor toenemen.

In de brief over het Plan van aanpak goederenemplacementen (PAGE) schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat dat de gemeenten wordt gevraagd om zo snel mogelijk een milieuvergunning af te geven, omdat gedogen niet langer aanvaardbaar is. De gemeente Venlo heeft een conceptmilieuvergunning afgegeven, waarbij zij zich houdt aan de wet. Als deze vergunning van kracht wordt, moet het treinverkeer met gevaarlijke stoffen met 80% worden gereduceerd. Hierover kan grote commotie

Piv. leden: Geluk (VVD), Verbeet (PvdA), Van Hoof (VVD), Wolfsen (PvdA), Van der Ham (D66), Tichelaar (PvdA), Luchtenveld (VVD), Meijer (CDA), Rietkerk (CDA), Van den Brand (GroenLinks), Cornielje (VVD), Van der Staaij (SGP), Schonewille (LPF), Ormel (CDA), De

Jong (LPF), Groenink (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), Van Loon-Koomen (CDA), Van Velzen (SP), Vos (GroenLinks), Wiersma (LPF), Vietsch (CDA), Ten Hoopen (CDA), Mastwijk (CDA) en Adelmund (PvdA).

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schone-wille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Piv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmüller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Crone (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Oplaat (VVD), Slob (ChristenUnie), Van As (LPF), ondervoorzitter, Van Oerle-van der Horst (CDA), Alblas (LPF), Van den Brink (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Smolders (LPF), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA) en Van Heteren (PvdA).

ontstaan, als niet duidelijk is hoe men daarmee omgaat. De gemeente acht het aanvaardbaar om wat soepeler om te gaan met de groepsrisico-norm, als er op langere termijn uitzicht is op een oplossing. Als daar geen zicht op is, houdt zij zich strikt aan de norm, omdat zij dan kiest voor de veiligheid van de bewoners.

Minister Netelenbos heeft in 2002 gezegd dat er een structurele oplossing moest komen voor Venlo en er is een intentieverklaring ondertekend door alle betrokken partijen om uitplaatsing uit te werken. Na de zomer van 2002 leek het ministerie van Verkeer en Waterstaat hierop terug te komen. Omdat hiervoor geen geld beschikbaar was, werden er allerlei technische redenen aangevoerd om uitplaatsing niet meer aan de orde te laten zijn. De heer Duyvendak heeft bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat bij motie verzocht om het benodigde bedrag van 85 mln alsnog beschikbaar te stellen voor uitplaatsing, waarbij gedacht kan worden aan zeven jaarlijkse termijnen van 12 mln euro. De Tweede Kamer wil het kabinet helpen bij het vinden van een duurzame oplossing voor dit probleem. Er is een amendement voorbereid op de begroting voor 2003, en een motie over de jaren daarna, om hiervoor zeven jaar lang 12 mln euro extra dividend te onttrekken aan Schiphol. Het kabinet heeft bij de Najaarsnota 9 mln euro onttrokken aan het dividend van Schiphol, waar in 2002 ongeveer 150 mln euro winst is gemaakt, waarvan 20 mln wordt uitgekeerd in dividend. Het Rijk kan als grootste aandeelhouder iets meer hiervan incasseren om dit grote maatschappelijke probleem op te lossen. De heer Duyvendak vraagt het kabinet om voortvarend te werk te gaan en te zorgen dat er in juni volgend jaar een plan is, met financiering, om de problemen in Venlo op te lossen. In het overleg over externe veiligheid is vorige week al besproken dat hierbij het principe moet gelden dat de vervuiler moet bijdragen aan de oplossing en dat de overheid niet overal voor moet opdraaien.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) is tevreden dat er met PAGE oplossingen zijn gevonden voor een aantal emplacementen, bijvoorbeeld in Amersfoort, hoewel daar niet meer gebouwd mag worden. Past dit in de visie op verstedelijking van de minister van VROM?

Volgens de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 13 november wordt bij verschillende goederenemplacementen onderzoek gedaan naar uitplaatsing, maar hiervoor zijn geen middelen beschikbaar. Het PAGE-budget is 34 mln euro. Er is extra geld beschikbaar uit het budget voor verbetering van ruimtelijke kwaliteit (BIRK) van VROM. In de motie-Verbugt/Depla (28 000-XI, nr. 32) is gevraagd om te komen met concrete maatregelen en oplossingen, maar in de brief worden alleen wat mooie voornemens genoemd.

Het emplacement Roosendaal is afhankelijk van besluitvorming over de goederenlijn Rotterdam-Antwerpen, waarop al heel lang wordt gestudeerd, maar die nog steeds niet is afgerond. Er zijn ook studies verricht naar Sas van Gent en naar de driehoek Almelo, Hengelo en Oldenzaal. De uitkomst hiervan is van groot belang voor de fasering van de beschikbare middelen.

Bij de begrotingsbehandeling van V en W is ongerustheid ontstaan over het in de binnenstad gelegen emplacement Venlo, waar 80% van het spoorvervoer tussen Nederland en Duitsland wordt afgehandeld, waaronder 10 000 wagons met gevaarlijke stoffen van DSM en LPG, wat nog kan toenemen tot 23 000. Als alle voorgestelde maatregelen worden doorgevoerd, wordt het groepsrisico nog steeds 33 keer overschreden.

Op 21 januari 2002 heeft de voorganger van de minister van VROM in een AO de uitspraak gedaan dat uitplaatsing bij deze mate van overschrijding noodzakelijk is. Op 25 februari ondertekende de ambtsvoorganger van de minister van Verkeer en Waterstaat een intentieverklaring met als doel uitplaatsing. Het is duidelijk dat hiervoor investeringen nodig zijn, waarvoor een reservering gemaakt moet worden, maar op de begroting is

alleen 27 mln voor PAGE opgenomen. Als een minister uitspraken doet in de Kamer en handtekeningen zet, mag een volksvertegenwoordiger toch verwachten dat er iets aan de problemen wordt gedaan?

Het is belangrijk dat de burgers in Venlo zich veilig kunnen voelen. Het NIWRA heeft berekend dat er bij een ongeval met LPG mogelijk 1200 doden en 11 000 gewonden kunnen vallen. Het beleid van de minister van VROM is afgestemd op risiconormen die in de wet zijn vastgelegd, zoals is besproken in het AO over het veiligheidsbeleid, maar er wordt ook gekeken naar wat financieel haalbaar is. Mevrouw Verbugt merkt op dat beleid maken, uitvoeren en handhaven op hetzelfde spoor moet zitten, omdat burgers zich anders in de steek gelaten voelen. Welke risico's kan de minister van VROM voor zijn verantwoording nemen? Als het gemeentebestuur van Venlo geen milieuvergunning geeft, treedt de minister daar dan in en hoe wil hij die vergunning dan handhaven?

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft laten weten dat er allerlei technische en infrastructurele problemen zijn. Volgens de gemeente Venlo zijn deze allang onderzocht en is er niets nieuws boven tafel gekomen. Bij zijn bezoek aan Venlo heeft de minister verklaard dat de vraag niet is of het emplacement moet worden verplaatst, maar hoe, maar hij heeft hiervoor geen geld gereserveerd op de begroting.

Bij de behandeling van het MIT heeft mevrouw Verbugt als mogelijkheid genoemd om 5 mln euro voor het HOV Amersfoort beschikbaar te stellen voor uitplaatsing van het emplacement Venlo. Dat is weliswaar nog niet voldoende, maar het volledige bedrag hoeft niet meteen beschikbaar te zijn. Er kan een fonds worden opgezet, waar gedurende een aantal jaren middelen van het ministerie van V en W en van de gemeente aan worden toegevoegd, zodat er perspectief is op een mogelijke oplossing.

De heer **Meijer** (CDA) merkt op dat er twee criteria zijn voor veiligheidsrisico's bij spoorwegemplacements: enerzijds het aantal handelingen op het terrein en de stoffen waar het om gaat, en anderzijds de bebouwing eromheen en de mensen die zich daar bevinden. Drie van de veertien emplacements die onder PAGE vielen, zijn geschrapt: Arnhem-Berg, Roermond en Amersfoort, hoewel daar onlangs een lekkende wagon dichtbij de bebouwing stilstond. Deze gemeenten hebben geen mogelijkheden om over te gaan tot stedelijke verdichting of kwaliteitsverbetering, omdat de problemen hiermee niet opgelost zijn. Wat is de mening van de minister van VROM hierover?

Bij Hengelo is een contract afgesloten over de afbouw van de chloorproductie en de verplaatsing daarvan naar Delfzijl, zodat het transport van chloor bij Hengelo in 2006 verleden tijd is. Bij de ketenonderzoeken van volgend jaar kan de vraag aan de orde komen of het groepsrisico van  $10^{-6}$  daarmee wordt gehaald, of dat uitplaatsing van spoorwegemplacements uit Almelo, Oldenzaal en Hengelo gezamenlijk moet worden overwogen. Bij Roosendaal en Venlo speelt ook het probleem van bebouwing, kwaliteit en binnenstedelijke verbanden. De oplossing is inmiddels in kaart gebracht. Er zijn vraagtekens te zetten bij de betrouwbaarheid en geloofwaardigheid van de rijksoverheid, als de belofte om dit probleem zo snel mogelijk op te lossen niet gestand wordt gedaan. Voor Venlo is 27,2 mln euro beschikbaar uit het budget investeringen ruimtelijke kwaliteit (BIRK) en 3,74 mln euro uit het PAGE-budget. Voor Roosendaal is 10 en 30 mln euro beschikbaar, maar dat is ook onvoldoende.

De CDA-fractie heeft een motie voorbereid om tussen 100 en 130 mln euro extra beschikbaar te stellen door temporisering van de modernisering van de Maasroute tussen Maastricht en Den Bosch, waardoor deze begaambaar zou worden voor grotere binnenvaartschepen. De Tracéwetprocedure en de maatregelen ter verbetering van de veiligheid bij de Zandmaas en de Grensmaas, waarin al meer dan 100 mln euro is geïnvesteerd, worden hierdoor niet belemmerd. Er is van tevoren nagegaan of hiervoor voldoende draagvlak is in de provincies Limburg en Brabant. Dit kan

volgend jaar leiden tot een wijziging van het MIT. De risico's bij Venlo en Roosendaal maken het noodzakelijk om de PAGE-maatregelen binnen een aanvaardbare termijn te realiseren.

De heer Meijer verzoekt de bewindslieden om een overzicht van de stand van zaken bij de overige PAGE-projecten. Doordat de middelen schaars zijn, moeten er keuzes worden gemaakt. Er moeten geen verwachtingen worden gewekt, als zij niet waargemaakt kunnen worden.

Mevrouw **Giskes** (D66) wijst erop dat het feit dat de spoorlijnen door de steden zijn aangelegd, gunstig is voor het personenvervoer, maar ongunstig voor het vervoer van goederen en gevaarlijke stoffen. Hieraan wordt niet een zodanige prijs toegerekend dat er efficiënt mee om wordt gegaan, zoals wanneer de externe kosten worden geïnternaliseerd. Door de Betuweroute wordt het goederenvervoer wel van de bestaande spoorwegen weggehaald. De Zuidtak van de Betuweroute, die waarschijnlijk niet gerealiseerd wordt, zou uitkomen in Venlo, net als de bestaande Brabantroute.

Het emplacement Venlo blijft een probleem. De motie van de heer Duyvendak bij de begroting van Verkeer en Waterstaat en het amendement van de VVD-fractie om financiële dekking te zoeken in de HOV-verbinding bij Amersfoort worden door de fractie van D66 ondersteund. Andere mogelijkheden voor financiële dekking zijn temporisering van de Betuweroute of voorfinanciering uit de regio. Net als bij de Hanzelijn moeten er dringend middelen worden gereserveerd, maar mevrouw Giskes is van mening dat de binnenvaart niet weer op achterstand moet worden gezet. Verder vraagt mevrouw Giskes naar de samenhang tussen het vervoer van goederen en personen en rampenbestrijding.

Mevrouw **Gerkena** (SP) merkt op dat vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veiliger is dan over de weg, hoewel er wel verontrustende berichten zijn over de risico's bij sommige emplacementen, zoals in Venlo. Bij de begrotingsbehandeling is de motie-Duyvendak over uitplaatsing ook door de SP-fractie ondersteund. Gezien de risico's is de gemeente Venlo niet van plan om een milieuvergunning te verlenen. Volgens Rail-infrabeheer, RailNed en anderen is er veel te weinig geld beschikbaar voor de PAGE-maatregelen, zodat de spoorwegen niet meer kunnen voldoen aan de wet- en regelgeving en de vergunningvereisten. Gezien de veiligheid is het dringend noodzakelijk om extra middelen te vinden voor uitplaatsing van Venlo, maar er moet ook worden gezocht naar oplossingen voor Roosendaal en andere spoorwegemplacementen, bijvoorbeeld door productie en gebruik van chloor op dezelfde plaats te laten plaatsvinden, zodat er zo min mogelijk vervoerd wordt. Een andere mogelijkheid is om de rangeeractiviteiten te verminderen.

De SP-fractie zal een motie over uitplaatsing van Venlo steunen, maar daarbij kritisch kijken naar de voorgestelde dekking. Het vertragen van modernisering van de Maasroute is niet acceptabel. De binnenvaart heeft al een grote achterstand opgelopen, terwijl hiermee veel getransporteerd kan worden. De SP-fractie zou eerder de prioriteit geven aan PAGE dan aan de spoedwet wegverbreding. Om het vervoer van gevaarlijke stoffen door woonkernen te verminderen kan ook worden gedacht aan reactivering van het tracé van de IJzeren Rijn, maar een bezwaar hiertegen is dat dit door de steden Weert en Roermond gaat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vraagt allereerst naar het algemene beleid van de regering bij emplacementen waar treinen met gevaarlijke stoffen worden samengesteld. De brief van 13 november biedt volgens de minister van Verkeer en Waterstaat een momentopname, omdat de uitvoering van PAGE een dynamisch karakter heeft. Aan het begin van het jaar leek er een intentieverklaring voor uitplaatsing van Venlo te zijn, maar deze is niet overgenomen door het nieuwe kabinet, dat meer aandacht

zou besteden aan veiligheid. Een andere reden voor uitplaatsing is stadsontwikkeling, zoals in Hengelo, waar de ontwikkeling van het hart van Zuid wordt afgeremd, omdat het goederenvervoer dwars door de stad gaat. De situatie in Venlo is het meest urgent, omdat de gemeente geen milieuvergunning meer wil geven. De intentie van de Kamer is dat dit probleem wordt opgelost.

De regering heeft te kennen gegeven dat zich bij uitplaatsing forse technische risico's voordoen bij de Nederlandse en Duitse sporen die niet op elkaar aansluiten, en dat de beveiliging moet worden gerealiseerd met nieuwe hightech die nog niet zou bestaan. Volgens de gemeente Venlo is een dergelijke oplossing allang operationeel op het huidige spoorwegemplacement. Het argument van de regering dat het veiligheidsrisico bij uitplaatsing blijft bestaan, omdat er nog steeds doorgaand vervoer is, wordt ook bestreden door de gemeente Venlo.

Mevrouw Dijkma en de heer Timmermans van de PvdA-fractie hebben een amendement ingediend op de begroting van Verkeer en Waterstaat, omdat het MTC Valburg niet doorgaat. Hiervoor was in 2001 175 mln gulden of 79,5 mln euro gereserveerd op artikel 04.03, intermodaal vervoer. De minister heeft, nadat de begroting was verschenen, laten weten dat hiervoor geen geld meer is gereserveerd. De Kamer had hierover vooraf geïnformeerd moeten worden, omdat de begroting op een doorzichtige wijze moet worden opgesteld.

Met de beëindiging van de chloortransporten wordt een belangrijk knelpunt bij Hengelo in 2006 weggenomen, maar hiermee zijn nog niet alle problemen opgelost. Er zullen er nog langs verschillende routes chloortransporten plaatsvinden tussen Rotterdam en Duitsland. Mevrouw Dijkma vraagt om de gemeenten Hengelo, Oldenzaal en Almelo met trigger money van VROM in het kader van BIRK in staat te stellen om een regionaal project op te zetten voor uitplaatsing van het goederenvervoer over het spoor.

#### **Antwoord van de regering**

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** onderschrijft dat veiligheid voorop moet staan en dat in dat kader het vervoer van gevaarlijke stoffen langs emplacementen die in het centrum van de stad zijn gesitueerd, een urgent probleem is. De chloorfabriek aan de zuidkant van Venlo is inmiddels verdwenen, maar het transport van 500 000 ton LPG per jaar van Vlissingen en Rotterdam via de Brabantroute (langs Roosendaal, Breda, Tilburg en Venlo) naar het oosten van Duitsland blijft problematisch. Bij Venlo moet worden gerangeerd, omdat er in Duitsland andere locomotieven en rails zijn dan in Nederland. Dat levert extra risico's op. Door het gemeentebestuur van Venlo wordt uitplaatsing van het emplacement naar de noordkant van de stad voorgestaan.

Er zijn verschillende oplossingen denkbaar voor het probleem van transport van LPG langs de Brabantroute, zoals transport via Noord- naar Oost-Duitsland of productie van LPG in Duitsland. In de toekomst kan de Betuweroute worden benut. Een andere mogelijkheid is vervoer over water met aanvaringsbestendige binnenvaarttankers. Door deze mogelijkheden worden niet alleen de problemen bij Venlo, maar over de hele Brabantroute opgelost.

In Roosendaal speelde hetzelfde probleem van het rangeren, omdat er in België en in Nederland verschillende locomotieven en rails worden gebruikt. In Roosendaal is inmiddels geregeld dat er multisysteemlocomotieven worden gebruikt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen naar en van België, zodat er niet meer gerangeerd hoeft te worden. De minister is van mening dat de marktwerking ertoe zal leiden dat in Venlo voor 2010 al multisysteemlocomotieven worden ingezet. Dit kan worden versneld

door dit bij het verlenen van een milieuvergunning in Venlo als voorwaarde te stellen. Daarmee is het probleem van het rangeren opgelost. Er zijn inmiddels maatregelen genomen, waardoor het plaatsgebonden risico in Venlo onder de norm blijft. De ministeries van VROM en V en W hebben hieraan 3 mln euro bijgedragen. Bij het groepsrisico was er een overschrijding van 223 maal de oriëntatiewaarde, maar deze is teruggebracht tot 20 maal de oriëntatiewaarde. De minister is van mening dat hiermee een dramatische verbetering tot stand is gebracht.

Er blijven nog treinen over van DSM die via Venlo naar Duitsland gaan en die daar gerangeerd worden. Daar zitten andere gevaarlijke stoffen in dan LPG die ook tot risico's kunnen leiden. Voor het rangeren van deze treinen van DSM uit het zuiden van Limburg kunnen andere mogelijkheden, zoals gedeeltelijke uitplaatsing van het emplacement naar de locatie Blerick of een traject via Krawinkel of Heerlen-Kerkrade, nader worden onderzocht. Een andere mogelijkheid is dat treinen uit Zuid-Limburg voor Venlo afbuigen richting Duitsland, zodat zij niet door Venlo komen.

Als het probleem van het rangeren is opgelost, blijft het probleem van het transport van LPG per trein door Venlo bestaan, zodat er binnen de huidige regels op het terrein van het emplacement geen stedelijke verdichting kan worden gerealiseerd. Er zijn allerlei plannen van het gemeentebestuur om deze locatie te benutten. Het ministerie van VROM heeft 27 mln euro voor Venlo beschikbaar gesteld, dat kan worden besteed aan gedeeltelijke uitplaatsing of aan een boog om Venlo heen. Dit wordt niet bedreigd door de motie-De Nerée tot Babberich over bekostiging van de Hanzelijn of door andere ontwikkelingen.

De kosten van uitplaatsing van het spoorwegemplacement uit Venlo belopen 134 mln euro ofwel bijna 300 mln gulden, terwijl deze pas in 2010 of 2012 effect heeft. In de tussentijd kunnen er allerlei dingen gebeuren waardoor dit niet zinvol is. Er zijn ook andere knelpunten op het gebied van veiligheid en andere emplacementen waarvoor een oplossing gevonden moet worden. Als de Kamer het geld niet verstandig uitgeeft, kunnen andere dingen niet gedaan worden. De minister ontraadt de motie-Duyvendak dan ook, hoewel hij niet kan uitsluiten dat na het nader onderzoek alsnog wordt besloten tot uitplaatsing naar de locatie Trade Port Noord.

Er zijn twee intentieverklaringen. In 1994 is in een convenant tussen het ministerie van VROM en de gemeente Venlo vastgelegd dat de gemeente Venlo een milieuvergunning zou verlenen, waarin wordt opgenomen dat wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico, en dat tot het uiterste wordt geprobeerd om het groepsgebonden risico zoveel mogelijk te beperken. Er heeft tientallen jaren vervoer zonder vergunning plaatsgevonden, maar door dit convenant ligt er een verplichting bij de gemeente Venlo om een milieuvergunning te verlenen die aan die voorwaarden voldoet. Het convenant legt geen verplichtingen op aan het ministerie van VROM, behalve dat er een bedrag is toegezegd om woningbouw op die locatie te realiseren.

De gemeente Venlo heeft medegedeeld dat er een milieuvergunning wordt verleend, maar dat deze voor een aantal activiteiten niet wordt verleend. Railinfrabeheer zal hier naar verwachting tegen in beroep gaan. Dat heeft niet bij voorbaat schorsende werking, zodat het rangeren niet door kan gaan, maar deze kan wel worden gevraagd en verleend. De rechter zal hierover een uitspraak doen. Op grond van de wet is het mogelijk dat de minister in de plaats van het gemeentebestuur optreedt, maar de minister acht dit niet wenselijk. Het verdient de voorkeur dat het gemeentebestuur van Venlo de verantwoordelijkheid neemt voor de handhaving van de milieuvergunning, waarvan het de voorwaarden formuleert, zodat de situatie voor de burgers in Venlo op korte termijn wordt verbeterd.

Er is gesuggereerd dat men zich in de intentieverklaring van februari 2002 heeft vastgelegd op uitplaatsing, maar deze intentieverklaring hield in dat

vijf punten in onderlinge samenhang werden bestudeerd, zoals uitplaatsing en andere maatregelen. Deze studie is binnen een halfjaar afgerond, zoals was afgesproken. Het ministerie van VROM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben uit deze studie de conclusie getrokken dat het niet verantwoord is om 134 mln uit te trekken voor verplaatsing van het emplacement in Venlo, omdat andere mogelijke oplossingen goedkoper zijn en sneller tot resultaat kunnen leiden. Er is inmiddels gesproken met de gemeente Venlo over aanvullend onderzoek, waaruit in 2003 conclusies worden getrokken.

Bij spoorwegemplacements in Roosendaal, Arnhem, Amersfoort, Hengelo, Almelo en Oldenzaal zijn er vergelijkbare problemen als in Venlo. Hiervoor is 90 mln beschikbaar. Uit het budget voor externe veiligheid is aanvullend 50 mln beschikbaar gesteld. Op grond van de ketenstudies, de andere oplossingen en het beschikbare geld wordt geprobeerd om tot een aanvaardbare situatie te komen bij deze emplacements. Amersfoort is uit PAGE gehaald, omdat dit emplacement binnen de normen kan blijven. Het resterende risico hangt samen met het transport van stoffen door die gemeente.

Door VROM is al 34 mln beschikbaar gesteld voor Roosendaal. Er worden andere locomotieven gebruikt, zodat er niet meer gewisseld hoeft te worden van locomotief. Door de Raad van State is uitspraak gedaan in de zaak die door Railinfrabeheer is aangespannen, met de strekking dat er een vergunning moet worden verleend. Er wordt nog bestudeerd hoe de situatie in Roosendaal aanvaardbaar kan worden. De knelpunten worden in beeld gebracht. Hier kan nog geen conclusie uit worden getrokken. Het chloortransport door Hengelo verdwijnt na 2006 grotendeels door de afspraak met Akzo, maar er zal nog wel incidenteel transport van chloor, LPG en andere gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Er wordt gedacht aan uitplaatsing van de emplacements van Almelo, Hengelo en Oldenzaal naar een nieuwe locatie tussen Hengelo en Oldenzaal. Als alle beschikbare middelen worden aangewend voor uitplaatsing bij Venlo, is hiervoor geen geld beschikbaar.

Het is van groot belang om de ketenstudies naar ammoniak, chloor en LPG af te ronden, waaruit in 2003 conclusies worden getrokken. Het transport van LPG is in het hele land een groot probleem. Hieraan wordt ook aandacht besteed bij de nieuwe sleutelprojecten die zijn gericht op verbetering van de kwaliteit en verdichting in de centra van Tilburg, Breda, Amsterdam en Den Haag en andere steden waar treinen met gevaarlijke stoffen door de binnenstad gaan. Venlo valt hier niet onder, hoewel daar goede plannen bestaan voor verbetering van het centrum. In Roermond en Arnhem voldoen de spoorwegemplacements aan de normen. De minister zegt toe dat hij op korte termijn een schriftelijk overzicht van de besproken alternatieven aan de Kamer zal doen toekomen.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** gaat nader in op de doelstelling van PAGE. Deze is om een evenwichtige afweging te laten plaatsvinden van de belangen van ruimtelijke ordening en duurzame veiligheid bij het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. De goederenemplacements op locaties waar veelvuldig rangeerhandelingen plaatsvinden of waarbij zich in de omgeving grote bevolkingsconcentraties bevinden, dienen te voldoen aan het maximaal toelaatbare plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Dit risico wordt in 2010 zoveel mogelijk gereduceerd, zodat het railvervoer en de binnenstedelijke bouwplannen niet geheel stagneren.

De package deal van PAGE houdt in dat er pas maatregelen worden doorgevoerd, als er duidelijkheid bestaat over de vervoersmogelijkheden, de vergunningverlening en de toezeggingen van gemeenten om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waardoor het groepsrisico wordt vergroot, te vermijden. Volgens de planning moet PAGE uiterlijk in 2006 zijn afgerond. Grootschalige en zeer dure oplossingen, zoals het uitplaatsen van empla-

cementen, worden binnen PAGE alleen verkend. Hiervoor moeten aanvullend zwaarwegende argumenten worden ingebracht, zoals geluidsoverlast, ruimtelijke ordening en bodemsanering. De minister merkt in aansluiting op de minister van VROM op dat 134 mln euro voor uitplaatsing van het emplacement bij Venlo niet tot een optimale oplossing leidt. Uitvoering PAGE was gericht op een aantal emplacementen. Door de bijstelling van de vervoersprognoses zijn er geen knelpunten meer in Arnhem-Berg, Roermond en Amersfoort. Een probleem voor de stedenbouwkundige ontwikkeling blijft dat er gevaarlijke stoffen over doorgaand spoor door deze steden worden vervoerd, hoewel een deel van dit vervoer in de toekomst op een relatief veilige manier over de Betuweroute kan plaatsvinden. Bij Roosendaal zijn er geen veiligheidsrisico's meer, omdat de vervoerder daar niet meer van locomotief wisselt. Delfzijl en Maastricht kunnen ook van de lijst worden afgevoerd. De projectleiding kan zich nu richten op de overgebleven emplacementen.

In het algemeen overleg over externe veiligheid van 5 december 2002 is afgesproken dat er op structurele wijze wordt gekeken naar de keten van gevaarlijke stoffen, met name naar vermijdbaar vervoer, andersoortig vervoer en regulering. Hierdoor kunnen andere oplossingen voor de genoemde emplacementen in beeld komen. Bij de regulering van het spoor is een ruimtelijke afweging en de ontwikkeling van draagvlak noodzakelijk. Als een bepaald baanvak wordt afgesloten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, wordt een ander baanvak zwaarder belast en kan de stedelijke ontwikkeling elders worden belemmerd.

De rijksoverheid is lange tijd van mening geweest dat de vervoersbranche en de lokale overheden eensgezind wilden vastleggen dat het niveau van externe veiligheid noch door het vervoer noch door de ruimtelijke ordening zou verslechteren. Zij had daartoe het instrument van het PAGE-convenant aangereikt, maar op veel locaties in de omgeving van rangeeremplacementen blijkt men niet terughoudend te zijn met bouwplannen. Er worden weinig PAGE-convenanten gesloten, hoewel daarmee de veiligheid op een duurzame en betaalbare manier kan worden bevorderd.

De minister zegt toe dat er in het tweede kwartaal van 2003 bij de reguliere voortgangsrapportage een plan van aanpak voor de relevante PAGE-emplacementen wordt toegezonden.

Door het coördinerend ministerie van VROM is 90 mln euro beschikbaar gesteld voor de emplacementenproblematiek. Er is 300 mln euro vrijgemaakt voor externe veiligheid, waarvan 50 mln is bedoeld voor emplacementen. Door PAGE is de veiligheid aanzienlijk verbeterd, maar er zijn niet alleen bij Venlo knelpunten overgebleven, waarvoor moet worden gezocht naar structurele oplossingen. Op grond van voortschrijdend inzicht kan worden overwogen om meer geld beschikbaar te stellen van de begroting van Verkeer en Waterstaat, maar het is niet verstandig om hiervoor de post voor binnenvaart aan te spreken. Het dividend van Schiphol is evenmin een mogelijkheid, omdat dit in de algemene middelen vloeit. Als hierover wordt beslist in het kabinet, zullen de andere bewindslieden ook hun wensen en problemen naar voren brengen.

De juiste volgorde is om eerst te bekijken wat er in het kader van PAGE kan worden gedaan aan de veiligheid op verschillende spoorwegemplacementen. Als blijkt dat de veiligheidsrisico's aanzienlijk blijven, ondanks de ketenstudies en het flankerend beleid, kan nader naar de financiering worden gekeken.

De onderzoeksrapporten over de spoorverbinding tussen Rotterdam en België (RoBel) zijn inmiddels aan de gemeenten en de provincies gestuurd, die hierover in 2003 hun mening zullen vormen.

De externe veiligheidsproblemen bij de drie gemeenten in Twente rechtvaardigen uitplaatsing niet, gezien de sluiting van de chloorfabriek in Hengelo. Hiervoor zijn wellicht wel andere argumenten, zoals de stedelijke inpassing.



De minister heeft in de marge van de Transportraad met minister Durand van België gesproken over de IJzeren Rijn, waarvan de kosten circa 550 mln euro zijn. Een probleem hierbij is dat deze spoorverbinding ook door stedelijke gebieden gaat. De minister heeft gesuggereerd om een andere lijn te reactiveren, zodat dit vervoer buiten Nederland om kan plaatsvinden.

In de brief van RailNed en anderen, die door mevrouw Gerkens is aangehaald, wordt gesteld dat er onvoldoende geld is voor allerlei milieuaspecten, zoals geluidsoverlast. De minister is van mening dat het budget voor lokale veiligheidsmaatregelen in het kader van PAGE toereikend is, maar dat er meer geld nodig is voor het tegengaan van geluidsoverlast. PAGE is inderdaad dynamisch van aard, zoals mevrouw Dijkma stelt, omdat de vervoersprognoses veranderen. In de loop van de jaren wordt een deel van de problemen bij goederenemplacementen opgelost, omdat de verwachte vervoersstromen er intussen anders uitzien.

Het project MTC Valburg gaat niet door. De gelden die hiervoor waren gereserveerd op de langeretermijnbegroting van V en W, zijn bij deerschikking van de MIT-gelden ingezet voor de begroting voor 2003, maar deze reservering staat nog niet op de begroting voor 2003. De Kamer is hierover geïnformeerd in de schriftelijke beantwoording van de vragen bij de behandeling van het MIT. De minister zegt toe dat hij schriftelijk zal reageren op het amendement-Dijkma/Timmermans.

Verder zegt de minister toe dat hij nader overleg zal voeren met de minister van VROM over de brief over alternatieven voor uitplaatsing van het goederenemplacement in Venlo die op korte termijn wordt toegezonden.

#### **Nadere gedachtewisseling op 17 december 2002**

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vraagt een reactie van de minister van VROM op de conclusie van een rapport van de VROM-inspectie. Deze luidt volgens De Limburger dat verplaatsing van het goederenemplacement in Venlo de beste oplossing voor de veiligheid is. De Kamer zou dit rapport graag ontvangen voordat de plenaire afronding van dit debat plaatsvindt. Met de nadere brief van de minister van VROM wordt Venlo geen zekerheid geboden dat de situatie in 2010 aan de normen voldoet. De heer Duyvendak handhaaft zijn motie en het amendement over het aanwenden van het Schipholddividend voor uitplaatsing van het goederenemplacement Venlo. Verder zijn er verschillende opvattingen over de situatie in Roosendaal. Volgens sommigen voldoet Roosendaal nog niet aan de groepsrisiconorm.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) erkent dat de commissie niet tevreden was over de brief van 13 november, maar zij vindt de conclusie in de aanvullende brief merkwaardig dat de minister niet meer apart over PAGE wil spreken, maar dit bij het debat over externe veiligheid wil betrekken. Zij merkt op dat de intentieverklaring om helderheid te verkrijgen over de situatie in Venlo, voordat de milieuvergunning in werking treedt, opzij wordt gezet, omdat er eerst nader onderzoek wordt gedaan naar andere oplossingen.

Er zijn verschillende voorstellen gedaan om financiële dekking te zoeken op de begroting van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft geantwoord dat het geld voor het MTC Valburg hiervoor niet meer beschikbaar is. Het besluit dat het MTC Valburg niet doorgaat, is pas meegedeeld, nadat de begroting al aan de Kamer was toegezonden. Het geld is voor iets anders gebruikt, zonder dat de Kamer dit wist. Het is niet acceptabel dat de spelregels voor het verkeer tussen het ministerie en de Kamer zo worden opgevat, omdat er op die manier allerlei geld kan worden weggesluisd.

Mevrouw **Giskes** (D66) is van mening dat uit de aanvullende brief niet duidelijk wordt wanneer de problemen in Venlo opgelost zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) merkt op dat het voorstel om multisysteemlocomotieven in te zetten in Venlo afhankelijk is van de goederenvervoerders, die een kleine marge hebben bij het rendement, zodat niet zeker is dat deze locomotieven tijdig worden aangeschaft en ingezet. Er is nog steeds verschil van inzicht tussen de minister en de gemeente Venlo over de vraag of er gebouwd mag worden op het emplacement, als het rangeren wordt verplaatst. Verder vraagt mevrouw Verbugt welke oplossing de minister voorziet, als uiteindelijk blijkt dat uitplaatsing toch de beste optie is.

De heer **Meijer** (CDA) vraagt of er wel stedelijke ontwikkeling mogelijk is in Roosendaal en Venlo, als het rangeren wordt verplaatst, terwijl het doorgaande goederenvervoer blijft.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** antwoordt dat er in Roosendaal niet meer wordt gerangeerd, maar dat het gevaar daarmee nog niet weg is. Er is een indicatieve norm voor het groepsrisico en een norm van  $10^{-6}$  voor het plaatsgebonden risico. Door de maatregelen die er zijn genomen, voldoet Roosendaal inmiddels aan beide normen.

In Venlo is er nog wel een probleem. In de brief van het gemeentebestuur van Venlo wordt gesteld dat er, als het rangeren wordt verplaatst, alleen een 30-meterzone geldt in verband met het vervoer van LPG. De minister merkt op dat dit onjuist is en dat er een 200-meterzone geldt, zodat de gemeentelijke plannen voor stedelijke ontwikkeling niet uitgevoerd kunnen worden. Ook bij uitplaatsing zijn deze problemen niet opgelost. Daarom moet er worden gezocht naar een alternatief, zodat het LPG niet meer door Venlo of door andere plaatsen in Nederland naar Duitsland wordt vervoerd, of op een andere manier. Bij het zoeken naar zo'n alternatief kan ook worden gekeken naar het rangeren dat overblijft, omdat er nog gevaarlijke stoffen uit Zuid-Limburg worden aangevoerd. Dat kan beter worden uitgevoerd in Blerick, omdat dit dichterbij is dan Venlo-Noord.

In de brief van het gemeentebestuur van Venlo wordt gesuggereerd dat de minister de commissie verkeerd heeft geïnformeerd. De minister merkt op dat deze opstelling van het gemeentebestuur niet bevorderlijk is voor een goede samenwerking en dat de informatie in die brief over de locomotieven in Roosendaal naar zijn mening onjuist is. Bij het vervoer van Vlissingen naar Venlo worden diesellocomotieven ingezet. Als er in Roosendaal en Venlo niet van locomotief wordt gewisseld, hoeft er niet gerangeerd te worden.

Bij de Noord-Zuidroute tussen Kijfhoek en Antwerpen worden multifunctionele, bicourante elektrische locomotieven ingezet die zowel in Nederland als in België kunnen rijden, zodat zij niet hoeven te rangeren. De kosten van elektrificatie van de lijn zijn opgenomen in het MIT. De kosten van vervanging van diesellocomotieven door elektrische locomotieven worden gedragen door de vervoerder.

Als er in Venlo geen LPG-transport meer plaatsvindt en andere locomotieven worden gebruikt, zodat er niet meer gerangeerd hoeft te worden, is wellicht nog een beperkte uitplaatsing nodig. De minister verzoekt de Kamer dringend om de gelegenheid te bieden om deze mogelijkheden in 2003 te onderzoeken.

De minister zegt toe dat hij het conceptrapport van de VROM-inspectie met een reactie zo snel mogelijk zal toezenden, hoewel dat zeer ongebruikelijk is. Het is niet mogelijk om dat nog voor de plenaire afronding te doen. De minister is van mening dat PAGE het beste in verband met

externe veiligheid in het algemeen kan worden besproken, maar dat kan ook apart, als de Kamer dat wil.

Er was 90 mln euro beschikbaar voor vijf of zes spoorwegemplacements. Uit het budget voor externe veiligheid is 50 mln beschikbaar voor emplacements. Er is geen jaar uitstel bij Venlo, omdat er geen harde toezegging was gedaan, maar een onderzoeksconvenant was afgesloten. Dat onderzoek is inmiddels afgerond. Indien nodig kan de minister nog terugvallen op de mogelijkheid van uitplaatsing en nagaan hoe deze gefinancierd kan worden.

De rijksoverheid zal de 134 mln voor uitplaatsing van het spoorwegemplacement bij Venlo, als deze nodig is, niet betalen. VROM heeft wel 27,7 mln trigger money beschikbaar gesteld om een begin van financiering en perspectief aan anderen te bieden. Aan de gemeente Venlo, de provincie Limburg en het ministerie van Verkeer en Waterstaat en anderen wordt gevraagd om hiervoor dekkende financiering te vinden. De minister van VROM daagt anderen uit om te doen wat noodzakelijk is en draagt daar zelf ook aan bij. De minister zegt toe dat hij op korte termijn probeert de benodigde financiën rond te krijgen om te zorgen dat er een aanvaardbare situatie ontstaat in Venlo.

Er is tientallen jaren LPG vervoerd door de gemeente Venlo, zonder dat er een vergunning is verleend door de gemeente of de provincie. Als er een vergunning wordt verleend, worden de risico's in kaart gebracht en kunnen er voorwaarden worden gesteld. Er zijn al maatregelen genomen die spectaculaire resultaten hebben opgeleverd. De overschrijding van de norm is in Venlo teruggebracht van 227 naar 20 keer. Er zijn verschillende mogelijkheden om deze overschrijding verder terug te brengen. Een van de vervolgmaatregelen is het inzetten van andere locomotieven. Venlo kan het inzetten van deze locomotieven als voorwaarde stellen bij het verlenen van de vergunning aan RailNed. Dat levert al aanmerkelijke veiligheidswinst op. De gemeente Venlo heeft de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan het creëren van een zo veilig mogelijke situatie. De voorwaarden bij de milieuvergunning kunnen daaraan bijdragen.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** merkt op dat in het MIT een verkenning naar het MTC Valburg was opgenomen. Anticiperend op een positief besluit op een eventuele rijksbijdrage in een later stadium kan er een voorlopige reservering worden gemaakt. Deze wordt echter pas toegekend als het project aan de gestelde voorwaarden voldoet. Bij de nieuwe prioriteiten van het Strategisch akkoord en de daaruit volgende bezuinigingen is voorgesteld om het voorlopig gereserveerde bedrag vooralsnog in te zetten voor projecten waarvan de besluitvorming in een verder gevorderd stadium was. Als er na de verkenning een positief besluit over het MTC Valburg was genomen, had het benodigde bedrag uit de meerjarencijfers wel beschikbaar moeten komen door een nieuwe prioritering.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
De Pater-van der Meer

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Buijs

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers