

**BIJLAGE:**

Tekst van de brief van 24-09-03 van de Voorzitter van de Stuurgroep Emplacement Venlo aan de ministers van V&W en VROM.

Geachte Minister,

Vorig jaar is in opdracht van de Stuurgroep emplacement Venlo onderzoek verricht naar de uitplaatsing van het goederenemplacement Venlo naar een industrieterrein buiten het centrum van Venlo, te weten Trade Port Noord. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente Venlo, de provincie Limburg, de ministeries van V&W, VROM en EZ en ProRail en wordt voorgezeten door de HID van Rijkswaterstaat Limburg. De Stuurgroep is ingesteld om via de gezamenlijke inzet van genoemde partijen een besluit voor te bereiden voor een oplossing van de problematiek van de externe veiligheid en stedelijke kwaliteit rondom het goederenemplacement Venlo.

Naar aanleiding van de resultaten van de voornoemde studie naar de uitplaatsing van het emplacement is er op uw verzoek en toezegging aan de Tweede Kamer<sup>1</sup> een tweede onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieven voor de uitplaatsing. De doelstelling van dit onderzoek was om te onderzoeken of andere maatregelen dan een uitplaatsing van het emplacement naar Trade Port Noord bovengenoemde problematiek sneller en tegen geringere kosten kunnen oplossen.

Hierbij ontvangt u namens de Stuurgroep de verkenningsstudie goederenemplacement Venlo van ProRail, die de resultaten bevat van deze tweede studie. ProRail concludeert hierin dat het mogelijk is om sneller en goedkoper de externe veiligheidsproblematiek op te lossen. ProRail doet daartoe de volgende aanbevelingen (paragraaf 6.2 van de studie).

1. "Met de vervoerders moet een tijdspad worden afgesproken om tot inzet van multisysteemlocomotieven te komen indien een brandbare gassenstroom op de relaties Sloe - Duitsland en/of Kijfhoek - Duitsland blijft bestaan .
2. Om te bepalen welke mogelijkheden tot stedelijke verdichting ontstaan moeten aanvullende berekeningen in een QRA worden uitgevoerd. Daarvoor moet de gemeente Venlo plannen kenbaar maken voor de inrichting van het gebied rond het emplacement.
3. Er moet in het kader van de RVGS worden vastgelegd hoe een overschrijding van wagen aantallen brandbaar gas in Venlo wordt voorkomen. Concreet, hoe voorkom je dat de stroom die in de toekomst via de Betuweroute wordt gedacht, toch via de Brabantroute wordt afgewikkeld en dus in Venlo komt.
4. Gebruik de uitkomst van de LPG ketenstudie voor besluitvorming over een tijdspad dat leidt tot een situatie waarin de oriënterende waarde voor het GR niet meer wordt overschreden als gevolg van de stroom Sloe - Duitsland.
5. Van betrokken overheden wordt gevraagd volop het aanleggen van een propeenleiding te ondersteunen. Dit leidt tot een verdere substantiële afname van het GR in Venlo.

---

<sup>1</sup> Zie de brief van de Minister van VROM, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat , aan de Tweede Kamer (13 december 2002, kenmerk EV/2002.104538; Kamerstuk 2002-2003, 27 628, nr. 9, Tweede Kamer)

6. Laat ProRail en gemeente Venlo gezamenlijk zoeken naar de te volgen stappen in het traject van de milieuvergunning aanvraag. Een gewijzigde vergunningaanvraag van ProRail gebaseerd op het in de verkenning onderzochte risicoprofiel biedt perspectieven. Op deze wijze ontstaat na vergunningverlening door de gemeente Venlo een handhaafbare situatie die niet meer afhankelijk is van andere aanbevelingen. Het tijdsaspect van de verandering van het risicoprofiel vanuit de huidige situatie naar de gewenste situatie na ingebruikname Betuweroute kan hierin worden vastgelegd.
7. Railverkeersleiding moet vooraf door vervoerders geïnformeerd zijn over het feit of in een trein brandbare gassen worden vervoerd. Dit geeft de mogelijkheid het proces af te wikkelen zoals in de vergunningaanvraag beschreven. ProRail is hierover al in gesprek met Railion.”

Nu de resultaten van beide onderzoeken voorliggen, dient vastgesteld te worden op welke wijze de veiligheidssituatie rondom emplacement Venlo binnen de daarvoor geldende normen en oriënterende waarden gebracht kan worden en hoe, afgeleid daarvan, een bijdrage kan worden geleverd aan de verbetering van de stedelijke kwaliteit. Bepalend bij uw keuze zijn naar de mening van de Stuurgroep de snelheid, kosten en afdwingbaarheid van de mogelijke maatregelen.

De Stuurgroep stelt voor dat u uw keuze voor een oplossing van de problematiek kenbaar maakt in een vervolgbrief aan de Tweede Kamer, waarin u tevens aangeeft hoe en wanneer u de gekozen oplossing denkt te realiseren. Een keuze voor de alternatieve oplossingsrichting biedt volgens de Stuurgroep op dit moment nog geen garantie voor een afdoende oplossing van de problematiek. Het wettelijk instrumentarium om sommige maatregelen af te dwingen ontbreekt immers nog. Wel kan de problematiek vanaf 2007 (ingebruikneming van de Betuweroute) zijn opgelost, indien de maatregelen behorende bij de alternatieve oplossing daadwerkelijk worden uitgevoerd. Om deze gewenste situatie op korte termijn handhaafbaar vast te leggen, is in de Stuurgroep afgesproken dat ProRail en Gemeente Venlo op basis van de nu gehanteerde vervoerscijfers binnen de bestaande mogelijkheden van het vergunningstelsel zo snel mogelijk een veilige en handhaafbare situatie bewerkstelligen.

Indien u voor de alternatieve oplossingsrichting kiest, doet de Stuurgroep u graag de volgende aanbevelingen:

1. Richt de in ontwikkeling zijnde Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor, die naar uw verwachting in 2005 in werking kan treden, zodanig in, dat doorgaande stromen gevaarlijke stoffen vanuit Rotterdam naar Duitsland vanaf het moment van openstelling van de Betuweroute zo min mogelijk via de Brabantroute en door Venlo gaan, maar via de Betuweroute.
2. Geef maximale steun aan het op korte termijn effectueren van het voornemen van ProRail en de gemeente Venlo om het vanaf 2007 (ingebruikneming Betuweroute) minimaliseren van het locwisselen op het emplacement Venlo in de emplacement s vergunning handhaafbaar vast te leggen.

3. Handhaaf de reservering van de BIRK-middelen van VROM voor Venlo ter verbetering van de stedelijke kwaliteit. Gemeente Venlo zal met een voorstel hiervoor komen. Ten behoeve van dit voorstel zal ProRail op korte termijn onderzoeken hoe en onder welke voorwaarden zoveel mogelijk ruimte van het huidige emplacement beschikbaar is te maken voor andere doeleinden zonder dat nieuwe veiligheidsproblemen ontstaan. De resultaten van dit ProRail-onderzoek inclusief de voorgestelde vervolgaanpak moeten eind december 2003 beschikbaar zijn.
4. Om de veiligheidssituatie verder te verbeteren en daardoor mogelijk nog meer ruimte voor stedelijke ontwikkeling beschikbaar te krijgen vragen wij u om zich, tezamen met de Minister van EZ, in te spannen voor een snelle realisatie van de propeenbuisleiding Antwerpen - Zuid-Limburg - Roergebied, zodra de Europese Commissie met de Rijksbijdrage hieraan heeft ingestemd.

Ten slotte is uit de vervolgstudie gebleken dat op dit moment, ondanks de genomen PAGE-maatregelen in 2002, er toch nog sprake blijkt te zijn van een overschrijding van het plaatsgebonden risico. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat treinen met brandbare gassen op de relatie Kijfhoek - Duitsland voor ProRail-Railverkeersleiding als zodanig niet herkenbaar zijn. ProRail maakt thans in samenwerking met de spoorvervoerders procesafspraken, zodat zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk vanaf eind december 2003, de rangeerhandelingen op emplacement Venlo plaatsvinden binnen de norm van het plaatsgebonden risico van de inrichting.

Hoogachtend,

Mr. J.Teders  
Voorzitter Stuurgroep emplacement Venlo