

## **BIJLAGE A:**

### **Reactie op en kanttekeningen bij de brief van B&W van Venlo aan de Vaste Commissies van V&W en VROM d.d. 18-12-2003.**

#### **1. Effecten volledige uitplaatsing emplacement**

Het College van Venlo blijft bij zijn oorspronkelijke voorkeur voor het volledig uitplaatsen uit Venlo van het spooreplacement, maar geeft wel aan dat het door ons voorgestane alternatief de veiligheidsproblematiek kan oplossen; daarvan nemen wij kennis.

Het College motiveert die voorkeur voor de uitplaatsing echter o.a. met de uitspraak: "*uitplaatsing reduceert het risiconiveau tot nul!*", maar dat is onjuist. Ook ná zo'n uitplaatsing resteren risico's in het stedelijk gebied van Venlo als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Ter toelichting moge ik u verwijzen naar bladzijde 2 en 3 van mijn brief van 5 december 2003, waarin e.e.a. is samengevat.

#### **2. Vraagtekens m.b.t. herroutering via de Betuweroute en m.b.t. de inzet van multisysteemlocomotieven.**

Het College plaatst vraagtekens bij de realiteitswaarde en hardheid en afdwingbaarheid van toezeggingen van de spoorvervoerder Railion inzake de toekomstige inzet van multisysteemlocs en de te volgen spoorroutes. Ik heb begrip voor die vraagtekens. De voorgestelde oplossing van de externe veiligheidsproblemen rond het emplacement is echter niet gebaseerd op die toezeggingen van Railion, en die oplossing is dus ook niet afhankelijk van die toezeggingen.

De kern van de oplossing wordt gevormd door de emplacementvergunning. In de definitieve vergunning zal (onder andere) moeten en kunnen worden vastgelegd dat het maximaal toegelaten aantal locwisselingen op het emplacement vanaf 2007 aanzienlijk is beperkt ten opzichte van eerdere prognoses. En die beperking leidt ertoe dat het groepsrisico rond het emplacement vanaf 2007 onder de daarvoor geldende oriënterende waarde komt en blijft. Dit is toegelicht in mijn brief van 5 december 2003, onder "aanbeveling 2".

De toezeggingen van Railion over de beschikbaarheid van multisysteemlocs vanaf 2007 zijn in dezen uitsluitend van belang omdat daarmee is vastgesteld dat alle spoorvervoerders, die momenteel via Venlo rijden, vanaf 2007 in redelijkheid in staat zullen zijn om aan de vergunningsvoorwaarden te voldoen. En dat dus de betreffende vergunning een toets door de rechter op redelijkheid ten aanzien van huidige vervoerders kan doorstaan.

#### **3. Inzet BIRK-middelen**

In mijn brief van 5 december 2003 is aangegeven dat de minister van VROM hierover, op basis van concrete stedelijke plannen en na overleg met de gemeente, een nader besluit zal nemen. Wij stellen voor om de verdere ontwikkeling van dat proces af te wachten.

#### **4. Vraagtekens m.b.t. de houdbaarheid van de milieuvergunning**

Het College verwacht dat er op langere termijn vanuit de spoorvervoerdersmarkt vraag komt naar méér emplacementshandelingen dan de (nog te verstrekken) emplacementvergunning toestaat, en geeft aan beducht te zijn of de vergunning dan wel in stand zal kunnen blijven.

De gemeente is echter zélf het Bevoegd Gezag voor deze vergunning en draagt dus ook zélf de verantwoordelijkheid voor het blijvend hanteren van de vergunning.

Tot zover onze kanttekeningen bij de reactie van B&W van Venlo op onze brief van 5 december 2003. Voor het overige moge ik u verwijzen naar de inhoud van die brief.

