

Vergaderjaar 2003–2004

**27 628**

**Registratieplicht risicosituaties gevaarlijke stoffen**

**22 343**

**Handhaving milieuwetgeving**

**Nr. 15**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 maart 2004

In mijn brief van 5 december 2003 (Kamerstuk 2003–2004, 27 628, nr. 14, Tweede Kamer) informeerde ik u, mede namens mijn ambtgenoot van VROM, over de voortgang van het project «Spooreplacement Venlo». Sindsdien zijn er twee nieuwe ontwikkelingen.

- A. Bij brief van 18 december 2003 zond het College van Burgemeester en Wethouders van Venlo een brief aan de Vaste Commissies voor VROM, V&W en BZK over hetzelfde onderwerp, waarin het College «vraagtekens» formuleert bij onderdelen van mijn brief van 5 december 2003.
- B. De Raad van State heeft op 11 februari 2004 uitspraak gedaan in beroepszaken tegen de milieuvergunning voor het spooreplacement Venlo.

In de nu voorliggende brief reageer ik, mede namens de staatssecretaris van VROM, op beide ontwikkelingen. Ik stel u voor om deze brief te betrekken bij het AO met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat (samen met de Vaste Commissie voor VROM) dat uwerzijds op 17 maart aanstaande is gepland.

Vóórdat ik op bovengenoemde nieuwe ontwikkelingen in ga wil ik eerst de *feiten* samenvatten met betrekking tot de externe veiligheid rond het spooreplacement te Venlo als gevolg van het rangeren en locwisselen met treinen met gevaarlijke stoffen.

De externe veiligheid rond emplacementen wordt uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR); voor het PR geldt een *norm*, voor het GR zijn *oriënterende waarden* gesteld (waarvan het bevoegd gezag desgewenst gemotiveerd mag afwijken). Voor de externe veiligheid rond het spooreplacement Venlo geldt het volgende:

1. Vanaf eind 2003:
  - a. het PR voldoet aan de daarvoor gestelde norm;
  - b. het GR was eind 2003 circa een factor 16,2 hoger dan de oriënterende waarden van het groepsrisico.

2. Zoals aangegeven in onze brief van 5 december 2003 zal de situatie vanaf begin 2007 (na ingebruikneming van de Betuweroute) als volgt zijn:
  - a. het PR voldoet nog steeds aan de daarvoor gestelde norm;
  - b. het GR is en blijft onder de oriënterende waarden van het groepsrisico.
3. Voor de periode tussen NU en 2007 – slechts 3 jaar – is nog discussie met onder andere de gemeente Venlo gaande over de acceptabele tijdelijke overschrijding van de oriënterende waarden van het GR.

*Samenvattend:* de externe veiligheidssituatie rondom het spooremplacement Venlo is beheerst, voldoet vanaf eind 2003 aan de norm voor het Plaatsgebonden Risico en zal over uiterlijk drie jaar voldoen aan de oriënterende waarde voor het Groepsrisico, als gevolg van de ingebruikneming van de Betuweroute en de toenemende inzet door spoorvervoerders van multisysteemlocs (die niet hoeven te rangeren bij grensovergangen).

#### **A. De brief van B&W Venlo van 18 december 2003**

Het College van B&W van Venlo plaatst in zijn brief aan de Vaste Commissies voor VROM, V&W en BZK «vraagtekens» bij onderdelen van onze brief aan de Tweede Kamer van 5 december 2003. Voorts blijkt uit de brief dat de gemeente zoekt naar zoveel mogelijk zekerheden, dat de gewenste externe veiligheidssituatie daadwerkelijk bereikt wordt. In *bijlage A*<sup>1</sup> bij de voorliggende brief geven wij onze reacties op en kanttekeningen bij de «vraagtekens» van de gemeente.

#### **B. De recente uitspraak van de Raad van State**

Terwijl de gezamenlijke «Stuurgroep Emplacement Venlo» nog bezig was met nader onderzoek naar mogelijke oplossingen voor de externe veiligheidsproblemen te Venlo (zoals aangegeven in onze brief van 13 december 2002 [Kamerstuk 2002–2003, 27 628, nr. 9, Tweede Kamer]), heeft de gemeente Venlo op 25 februari 2003 een milieuvergunning voor het spooreplacement Venlo verleend, die het rangeren met gevaarlijke stoffen (met uitzondering van brandbare vloeistoffen) geheel uitsloot. Tegen die vergunning is door de infrabeheerder ProRail en door Railion (de spoorvervoerder die het meest getroffen wordt door het verbod) beroep aangetekend bij de Raad van State. De door beide partijen gevraagde schorsing van het in die vergunning opgenomen verbod op rangeren met gevaarlijke stoffen gedurende de beroepszaak is door de Raad van State toegewezen, zodat het rangeerverbod uit de vergunning van 25 februari 2003 nog niet vigerend werd, waardoor er aan die handelingen geheel geen voorwaarden verbonden waren.

Omdat de gemeente Venlo die situatie onwenselijk vond heeft deze op 14 november 2003 een zogenaamde «gedoogbeschikking» afgegeven aan ProRail voor de handelingen op het spooreplacement, ter overbrugging van de periode tót het van kracht worden van de emplacementvergunning. De gedoogbeschikking geldt vanaf 1 januari tot 31 mei 2004. In die gedoogbeschikking heeft de gemeente Venlo vastgelegd dat de oriënterende waarde van het groepsrisico nog met maximaal een factor 3,4 mag worden overschreden (zoals hierboven aangegeven bedroeg de overschrijding eind 2003 een factor 16,2).

Inmiddels heeft de Raad van State op 11 februari 2004 uitspraak gedaan in de beroepszaak en de bezwaren van ProRail en Railion met betrekking tot het rangeren met treinen met gevaarlijke stoffen in hoofdzaak verworpen. In *bijlage B*<sup>1</sup> bij deze brief zijn enkele onderdelen van de uitspraak verzameld.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De *actuele situatie* is nu dat vooralsnog tot 31 mei 2004 de beperkende voorwaarden van de gedoogbeschikking gelden. ProRail en Railion rapporteren dat, als gevolg van die voorwaarden op enkele andere spoor-emplacements in Nederland en Duitsland méér rangeerwerk moet geschieden, en dat sommige treinen met gevaarlijke stoffen vanuit Limburg extra over de Brabantroute naar het rangeerterrein Kijfhoek (ten noorden van Dordrecht) moeten rijden, en vandaar na rangers weer via de Brabantroute door Venlo naar Duitsland. In *bijlage C*<sup>1</sup> bij deze brief zijn de door ProRail en Railion gerapporteerde gevolgen meer in detail weergegeven.

Na 31 mei 2004, als de gedoogbeschikking eindigt, gelden de nog meer beperkende voorwaarden van de inmiddels onherroepelijke vergunning van 25 februari 2003, en zullen de nadelige gevolgen elders verder kunnen toenemen.

Wij streven ernaar om tot overeenstemming te komen met de gemeente Venlo over onder andere een aangepaste vergunning. Daarom formuleert ProRail thans, in overleg met de gemeente Venlo, een herzieningsverzoek dat ertoe moet leiden dat de nog te verkrijgen definitieve vergunning voldoet aan het criterium dat de vergunningsvoorwaarden geen negatieve gevolgen hebben voor de externe veiligheid elders. Dat wil in concreto zeggen:

- dat voor de periode tussen NU en 2007 een beperkte ruimte voor overschrijding van de oriënterende waarden van het groepsrisico wordt gevraagd, om nadelige gevolgen elders te voorkómen;
- voor de periode vanaf 2007 (c.q. vanaf enkele maanden na ingebruikneming van de Betuweroute) is geen overschrijding van de oriënterende waarden van het groepsrisico meer aan de orde.

Het is de bedoeling dat deze getrapte afbouw van de overschrijding van het groepsrisico naar «nul» in 2007 in de vorm van plafondwaarden wordt vastgelegd in de vergunning.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd naar aanleiding van de recente ontwikkelingen rond de veiligheidssituatie van het spooreplacement Venlo.

Een afschrift van deze brief stuur ik ter kennisneming aan de colleges van B&W van Venlo en GS van Limburg.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.