

Venlo, februari 2004

Geachte SP Tweede-Kamerfractie,

Hierbij sturen wij ons advies met betrekking tot het rangeren van gevaarlijke goederentreinen in het dichtbevolkte centrum van Venlo.

We zullen proberen een klein stukje voorgeschiedenis te geven:

Zoals jullie wellicht weten is het rangeren van tal van gevaarlijke, explosieve en zeer giftige stoffen niet alleen ons als SP-werkgroep een doorn in het oog, maar ook een grote meerderheid van de Venlose bevolking (betrokken wijkraden, omwonenden, MilieuDefensie, de voltallige gemeenteraad, en het college van B en W). Het rangeren van gevaarlijke stoffen in zeer dichtbevolkt gebied is en blijft een groot gevaar. In Venlo wordt de streefnorm voor de kans op een ramp met vele malen overschreden (officieel 16 keer). Dit is de conclusie van diverse onderzoeken. ProRail, de beheerder, heeft naar onze mening de afgelopen jaren veel te weinig gedaan om het rangeren veiliger te maken. Er is weliswaar een "hekje" (foto 8) geplaatst dat onbevoegden buiten het rangeergebied (emplacement) moet houden, maar het gevaar van het rangeren is hier niet mee geweken. Nog steeds denderen er dagelijks treinen vol met ammoniak, chloor, en LPG dwars door de stad. Dit was gelukkig ook voor het Venlose college van B en W reden om een nieuwe aanvraag van ProRail en Railion, de vervoerder, voor een rangeervergunning af te wijzen. Het rangeren moet per 1 juni van dit jaar beëindigd worden. Op deze datum is de gedoogvergunning, dat het college van B en W verleend had, verlopen. Ook de Raad van State oordeelde onlangs (12-2-2004) dat Venlo ProRail en Railion terecht, uit oogpunt van veiligheid, een rangeervergunning voor gevaarlijke stoffen weigert. ProRail en Railion kunnen Venlo niet beloven dat de streefnorm op korte termijn aanzienlijk verlaagd wordt.

Maar het blijft onzeker of de beslissing van de RvS, politiek gezien, gehandhaafd blijft. Wij vrezen dat economische belangen voorrang krijgen en dat politiek Den Haag zal oordelen dat Venlo het rangeren weer toe moet staan. De Ministers Peijs (Verkeer) en Dekker (VROM) hebben eerder al laten weten dat ze het veiligheidsprobleem op willen lossen door gevaarlijke treinen in 2007 over de Betuweroute te laten rijden. Maar voor zo ver wij na kunnen gaan hebben de Ministers niet de bevoegdheid om vervoerders als Railion te verplichten gebruik te maken van deze route. De woorden van beide Ministers staan voor ons niet alleen op losse schroeven, maar bieden naar onze mening, onvoldoende oplossing voor het veiligheidsprobleem. Wij zijn dan ook voor een andere en veel krachtigere maatregel van de betrokken Ministers!

- *Ons advies luidt dan ook dat het rangeerterrein uit het centrum geplaatst moet worden om de veiligheid van de bevolking te waarborgen.*

Onlangs hebben nieuwe onderzoeken uitgewezen dat uitplaatsing van het gehele rangeerterrein van de binnenstad naar het toekomstige industrieterrein Trade-Port Noord, niet alleen een veilige oplossing is voor de bevolking, maar dat dit ook een langdurige en concrete oplossing is. Daarnaast is gebleken dat dit ook gunstige effecten kan hebben op de economie. Aan een dergelijk project hangt helaas wel een politiek gevoelig prijskaartje. De kosten zijn geschat op 134 miljoen Euro. Geld mag voor ons echter geen rol spelen. Het gaat hier om de veiligheid van duizenden mensen, dat mag zeker niet vergeten worden! Wij bepleiten daarom

ook bij jullie, als onze Kamerfractie, te pleiten vóór uitplaatsing op een zo kort mogelijke termijn (geschat op 2012).

Uitplaatsing is niet alleen veiliger voor het merendeel van de bevolking, het brengt nog veel meer voordelen met zich mee. Hieronder staan een aantal voordelen die wij geconstateerd hebben.

- *De kloof tussen het centrum en het stadsdeel Venlo-Zuid kan verholpen worden door bebouwing van het huidige rangeerterrein.*

Er zijn dus veel mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling.

- *Ook kan uitplaatsing een economische impuls zijn voor zowel het centrum van Venlo, als het industrieterrein Trade-Port Noord.*

Door bebouwing van het huidige rangeerterrein zijn er mogelijkheden voor de ontwikkeling van midden en kleinbedrijven (bijvoorbeeld winkels en horeca gelegenheden), maar zeker ook voor bewoning.

Met de bouw van het nieuwe rangeerterrein kan er ook een economische impuls gegeven worden voor de industrie in het gebied Trade-Port Noord. Er zijn voor de industriële bedrijven meer mogelijkheden voor transport over het spoor. Dit komt zowel de drukte in het verkeer, als het milieu ten goede.

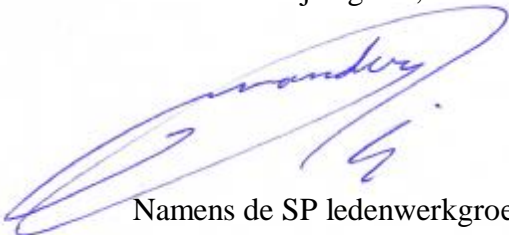
- *Daarnaast kan de slechte bereikbaarheid tussen de verschillende stadsdelen verbeterd worden door nieuwe spoorwegovergangen te creëren.*

In de huidige situatie zijn er slechts twee mogelijkheden, voor bijvoorbeeld hulpdiensten, om de verschillende stadsdelen of omliggende dorpen te bereiken (zie de locaties 1 en 2 op [figuur 1](#)). Dit zijn de Roermondsepoort (foto 2) en spoorwegovergang Vierpaardjes (foto 3).

Wij hopen onze Kamerfractie overtuigd te hebben van het belang dat wij in uitplaatsing zien. Uitplaatsing is, gezien de huidige situatie, voor ons de enige mogelijkheid die uitkomst biedt. Wij accepteren van de betrokken ministeries dan ook geen afwijzing van dit verzoek. Mocht dit wel het geval zijn, dan sluiten wij niet uit dat wij tot actie over zullen gaan!

Wij wensen alle Kamerleden een wijs debat toe!

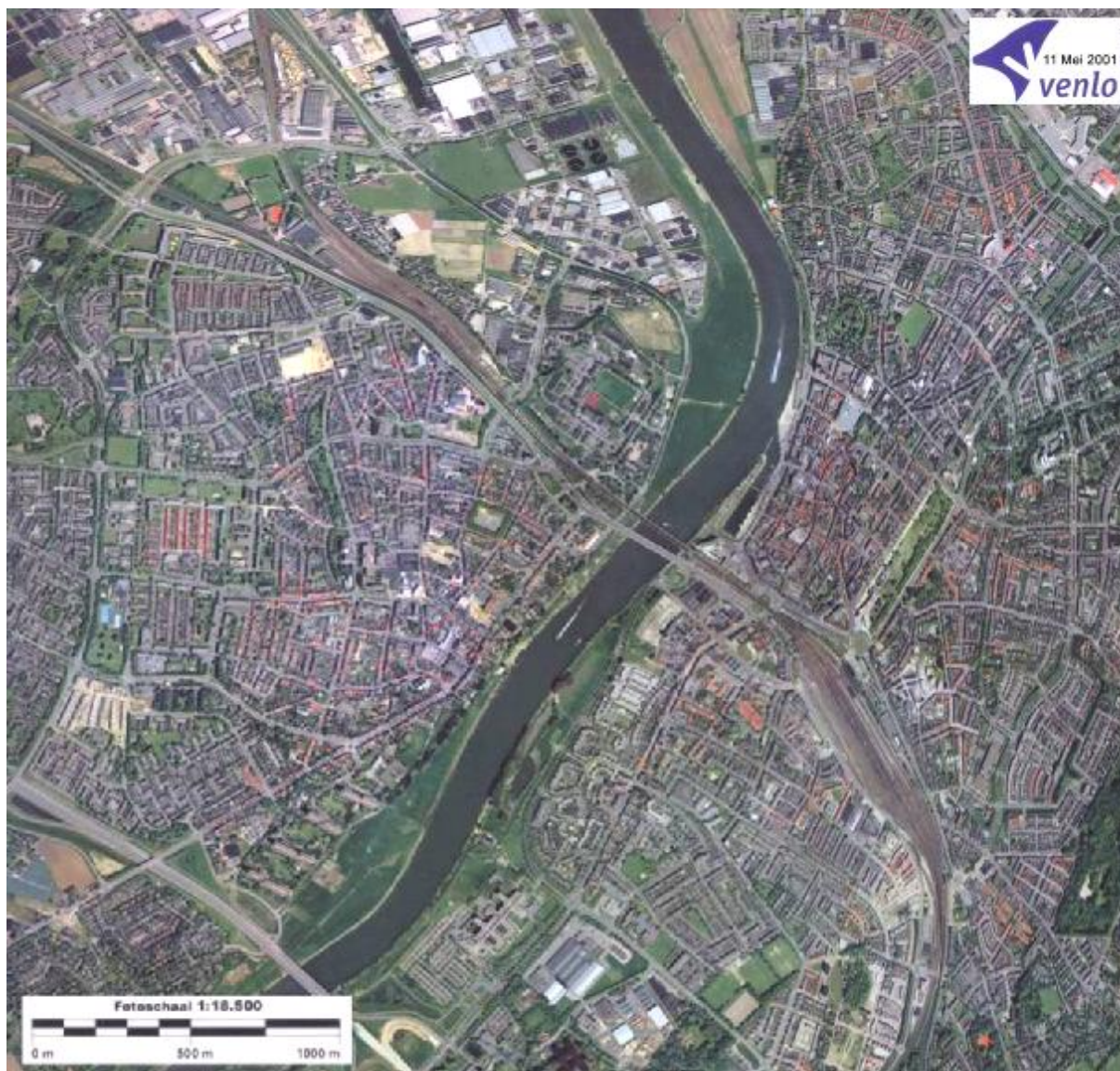
Met vriendelijke groet,



Namens de SP ledenwerkgroep Venlo

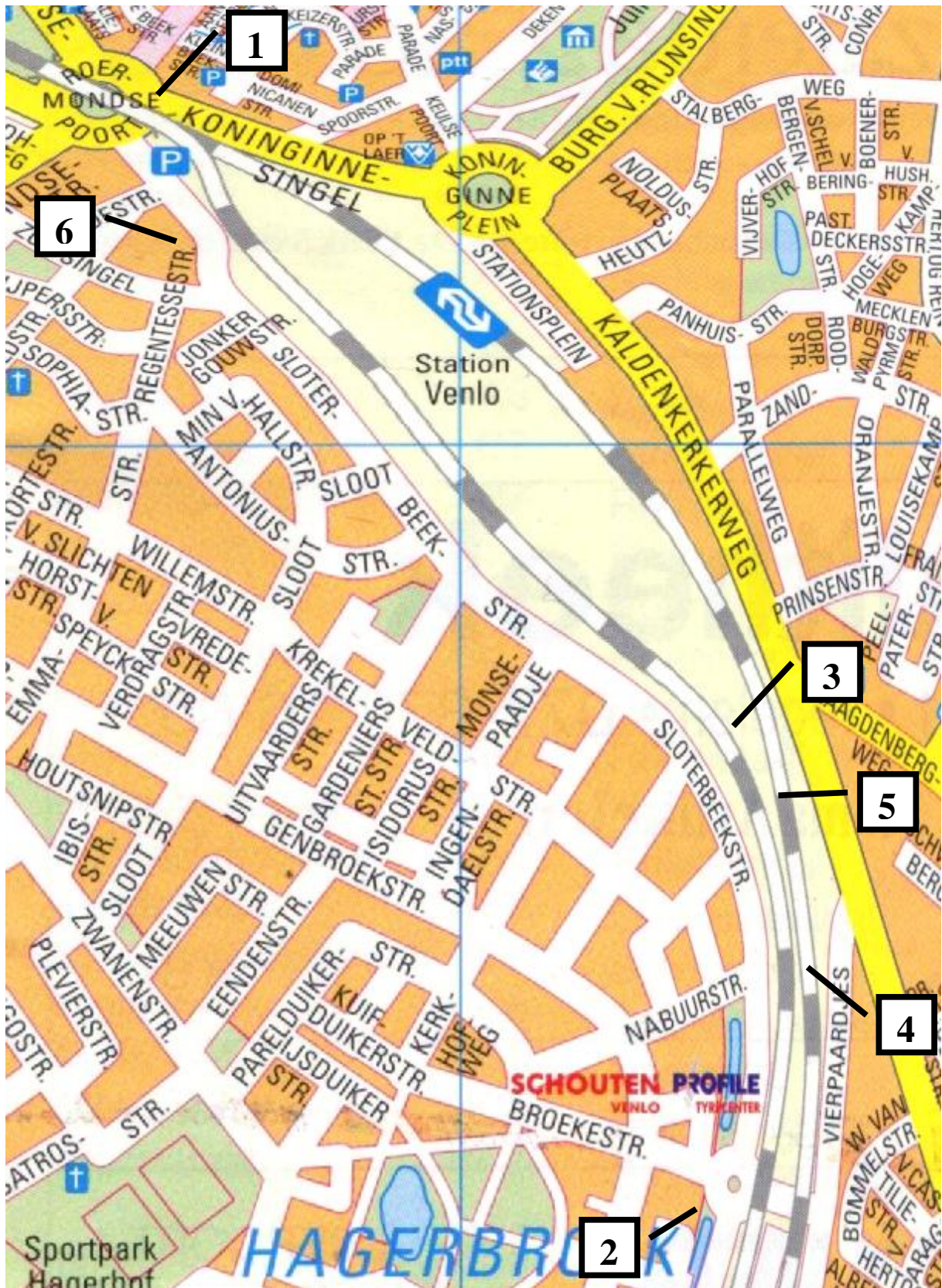
Erik Manders

# Venlo (11 mei 2001)



Deze foto is alles omvattend: De kloof tussen de verschillende stadsdelen, het oppervlak van het totale emplacement, de bebouwing, etc.

**Figuur 1** (detail opname).



## Foto 2



## Roermondsepoort (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie 1, zoals aangeven op [figuur 1](#).

Een ramp op het spoor zou funest zijn voor het doorgaande verkeer. Hulpdiensten zijn op een dergelijk moment niet of nauwelijks in staat om snel en adequaat in te grijpen.

## Foto 3



## Vierpaardjes (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **2**, zoals aangeven op figuur 1.

Ook via deze spoorwegovergang kunnen de hulpdiensten bij een ramp niet snel en adequaat ingrijpen.

## Foto 4



## Woonwijk Venlo centrum Zuid (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **3**, zoals aangeven op figuur 1.

Zoals te zien is op de foto is dit een normale woonwijk. Echter met een wel heel vreemde en gevaarlijke “speelplaats” naast de deur...

## Foto 5



## Woonwijk Venlo centrum Zuid (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **4**, zoals aangeven op figuur 1.

Dezelfde woonwijk vanaf een andere locatie gefotografeerd.



## Foto 6



## Woonwijk Venlo centrum Zuid (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **4**, zoals aangeven op figuur 1.

Deze foto geeft goed weer dat het emplacement zich direct naast de woonwijk (links) bevindt. De wagons in het midden van de foto geven een impressie van de omvang van het terrein.

## Foto 7



## Woonwijk Venlo centrum Zuid (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **5**, zoals aangeven op figuur 1.

Hier is duidelijk sprake van een “leefbare” woonomgeving...

## Foto 8



## Het “hekje” (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **6**, zoals aangeven op figuur 1.

Het hek wat hier te zien is op de foto moet bescherming bieden tegen onbevoegden. Dat er 20 meter verder een flink gat in het hek zit is schijnbaar niemand opgevallen.

## Foto 9



## Bij het “hekje” (29-2-2004)

Deze foto is gemaakt vanaf locatie **6**, zoals aangeven op figuur 1.

Op dit grote groene bord is te zien dat ProRail (vroeger Railinfrabeheer) geen haast heeft met de uitvoering van Milieumaatregelen. Deze zouden in januari 2003 afgerond zijn (inmiddels 14 maanden geleden).