

# SP-Venlo

## Onderzoek naar risico's en kansen op de spoorwegen rond Venlo

*September 2019*



SP (Socialistische Partij)  
Gemeenteraadsfractie Venlo

## Inhoud

Inleiding.....	4
Historie van het spoor in en om Venlo.....	6
Goederenvervoer .....	10
Bulk en containervervoer .....	10
Vervoer gevaarlijke stoffen .....	11
Passagiersvervoer.....	14
Emplacement en infrastructuur .....	15
Emplacement .....	15
Infrastructuur .....	19
IJzeren rijen .....	20
Calamiteitenplannen .....	22
Buurtonderzoek .....	23
Conclusies en aanbevelingen .....	24
Conclusies.....	24
Aanbevelingen.....	26

## Inleiding

Sinds 2007, toen de SP nog niet in de Venlose gemeenteraad zat, uitte de lokale SP in Venlo al haar zorgen over de gang van zaken op het rangeerterrein. Na eigen onderzoek en analyse kwamen we tot het standpunt dat er veel onduidelijkheid is over de veiligheid op en rondom het rangeerterrein. Met name het vervoer van gevaarlijke stoffen zorgt geregeld voor onveilige situaties voor bewoners rondom het emplacement.

Naast zorgen hadden we ook kritiek, die we meermaals ook in vragen stopten die werden ingediend bij B&W. Naast kritiek dien je ook oplossingen aan te dragen. Onze alternatieve voorstellen en enquêtes over het spoorgebied werden door ons geregeld naar voren gebracht. Vanaf 2010, toen de SP in de gemeenteraad werd gekozen, ook als raadsfractie.

In 2013/2014 onderzocht de SP de problematiek rondom het spoorwegemplacement van Venlo. De aanleiding toen was het treinongeval<sup>1</sup> in het Belgische Wetteren op 4 mei 2013 waarbij tussen de spoorwegtunnel en het station enkele wagons, geladen met gevaarlijke stoffen, ontspoorde en explodeerden met een dodelijk slachtoffer en 100 gewonden tot gevolg. In totaal moesten 400 mensen naar het ziekenhuis worden gebracht voor controle of verzorging, veelal voor het binnenkrijgen van giftige dampen.

De vraag deed zich voor of een vergelijkbaar ongeval zich ook in Venlo zou kunnen voordoen. Daarnaast wilde de SP-fractie indertijd weten of de overheidsdiensten wel voorbereid waren op een dergelijk ongeval.

Van ons onderzoek is in 2014 een rapport<sup>2</sup> gemaakt dat toen werd aangeboden aan het college van B&W met het dringende verzoek om de analyse en aanbevelingen over te nemen.



*SP-raadslid Ton Heerschop (links) overhandigde het rapport aan toenmalig wethouder Jos Teeuwen (CDA).*

<sup>1</sup> [https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2013/05/04/brand\\_in\\_goederentreinmetgiftigestoffen-1-1620797/](https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2013/05/04/brand_in_goederentreinmetgiftigestoffen-1-1620797/)

<sup>2</sup> [https://venlo.sp.nl/sites/venlo.sp.nl/files/attachments/onderzoeksrapport\\_sp\\_naar\\_spoorwegemplacement\\_venlo\\_2013.pdf](https://venlo.sp.nl/sites/venlo.sp.nl/files/attachments/onderzoeksrapport_sp_naar_spoorwegemplacement_venlo_2013.pdf)

Nu ruim vijf jaar later ziet de SP dat nieuwe ontwikkelingen<sup>3</sup> rondom het spoor en wijzigingen in de wetgeving opnieuw een gedegen analyse vragen over de risico's. Maar ook de kansen voor het spoor in de gemeente Venlo.

Naast onderzoek heeft de SP ook de historische context van de spoorwegen rondom Venlo in kaart gebracht. Immers, door te weten waar zaken door ontstaan zijn kan men beter beoordelen hoe de toekomst eruit zou kunnen zien.

De SP heeft de Veiligheidsregio Limburg-Noord verzocht om dit onderzoek te beoordelen op feitelijke onjuistheden. Waar nodig is de rapportage hierop aangepast.

De politieke duiding is een verantwoordelijkheid van de SP-Venlo maar het onderwerp kan doorgaans rekenen op een brede steun in de gemeenteraad, naast de zorgen over de veiligheid die ook bij het publiek leven. Zo merkten we dus opnieuw bij de enquête die we in augustus hielden in de buurt rondom het rangeerterrein en Vierpaardjes.

---

<sup>3</sup> <https://omroepvenlo.nl/nieuws/artikel/giftreinen>

## Historie van het spoor in en om Venlo

Op 21 oktober 1865 werd Staatslijn E (Breda - Venlo- Roermond - Maastricht) in gebruik genomen. Althans het gedeelte Venlo - Maastricht. Het traject Venlo - Eindhoven volgde op 1 oktober 1866. De zogenaamde Cöln-Mindener spoorbaan stelde men op 31 december 1874 in gebruik als onderdeel van de verbinding Hamburg - Parijs. Het traject Venlo - Straelen was hier onderdeel van.

Op 1 juli 1883 nam met Staatslijn H, Nijmegen - Venlo, in gebruik waardoor de structuur van het spoor rondom Venlo ongeveer dezelfde was als heden ten dage.

Het eerste Venlose station lag ten oosten van het huidige. Dit station nam men in 1865 in gebruik. Het tweede station voor Venlo lag op nagenoeg dezelfde locatie als het huidige, maar is door het oorlogsgeweld van de Tweede Wereldoorlog nagenoeg vernietigd.



*Venlose binnenstad na de oorlog, bron: stadsarchief Venlo*

Door het spoorwegenknooppunt was Venlo in de oorlog overigens een belangrijke locatie voor zowel de Duitse als Geallieerde strijdkrachten. De Duitsers gebruikten de stations van Venlo en Roermond in september 1944

voor het aanvoeren van troepen om de strijd aan te binden met de troepen die bezig waren met operatie Market Garden<sup>4</sup> tussen Eindhoven en Arnhem. De Geallieerden bombardeerden de spoorbrug en het spooremlacement in Venlo maar liefst tienmaal. De prijs voor het zijn van een spoorwegknooppunt in oorlogstijd...

Ten gevolge van deze aanvallen en die op het nabij gelegen vliegveld Fliegerhorst Venlo (Groote Heide) lag de binnenstad van Venlo en daarmee ook de spoorverbindingen in puin.

Na de oorlog ontwikkelde Venlo zich in toenemende mate als logistieke *hotspot*. De combinatie van goede spoorverbindingen, snelwegen en de Maas als belangrijke waterweg in combinatie met de centrale ligging tussen Ruhrgebied, regio Arnhem/ Nijmegen, regio Eindhoven en de Euregio rond Maastricht waren hierin een belangrijke bijdrage.

Zeker ook omdat de snel- en spoorwegen zowel noord-zuid als oost-westverbindingen realiseerden. Veel grondstoffenvervoer naar industrie kwam via het spoor door Venlo.

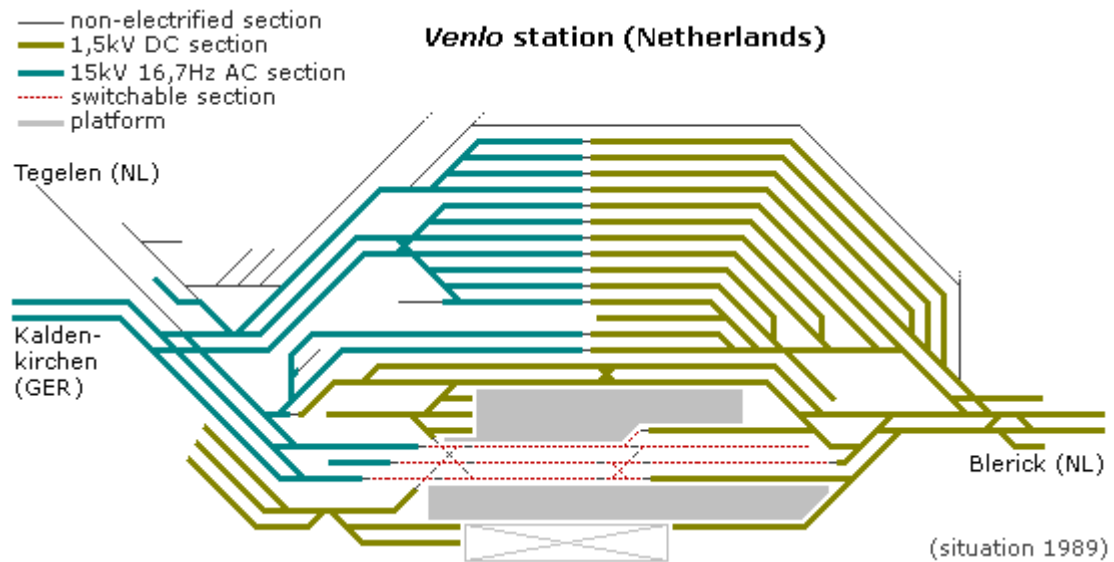
Recente ontwikkelingen droegen ook bij tot andere vervoersstromen over het spoor. De sluiting van DSM in IJmuiden en het (nog) niet realiseren van de toegezegde kunstmestfabriek in Geleen maakt dat er tot de dag van vandaag het giftige ammoniak per spoor vervoerd wordt vanuit Geleen naar Venlo en vaak verder door naar Duitsland. Dit vervoer gaat met name over de zogenaamde Maaslijn (Roermond - Nijmegen) welke bijna nog geheel enkel spoor is.

De toename van behoefte aan capaciteit deden het emplacement in de binnenstad van Venlo in de naoorlogse jaren stevig uitbreiden. Hierbij liep men wel tegen het probleem aan dat de Nederlandse elektrische treinen gebruik maken van 1500 volt gelijkspanning, waar de Duitse treinen 15 kV 16 2/3 Hz

---

<sup>4</sup> <https://www.historischnieuwsblad.nl/tweedewereldoorlog/artikelen/operatie-market-garden-de-slag-om-arnhem.html>

wisselspanning gebruiken. Onderstaande tekening maakt duidelijk dat hierdoor het emplacement haar beperkingen kent.



Bron: Thorsten Bükler

(De afbeelding geeft de situatie in 1989 weer maar die is sindsdien nagenoeg onveranderd gebleven.)

Wat betreft passagiersvervoer was er met name behoefte om vanuit Venlo via Eindhoven de randstad te bereiken. De internationale treinen lijken een minder belangrijke positie in te nemen. Meestal was Venlo toch vaak het laatste Nederlandse station voor een trein verder Europa in.

Recentelijk lijkt dat het prijsverschil voor een treinkaartje vanuit Venlo Duitsland in, of vanuit het nabij gelegen Kaldenkerken, reden is voor passagiers om vooral deze laatste halte als start voor hun Duitse reis te gebruiken.

Op de Maaslijn is het vervoer vooral gericht op studenten in de richting Nijmegen. Het succes van het spoorvervoer maakt dat hier in het recente verleden ook een probleem is ontstaan met de capaciteit. In de spitsuren zitten de treinen op dit traject letterlijk overvol.

Tegenwoordig worden de twee routen die door Venlo lopen aangeduid met Maaslijn en Brabantroute. Hierbij bedoelt met de Maaslijn het traject

Roermond - Nijmegen en met de Brabantroute het traject vanuit Rotterdam via Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond naar Venlo. Aan deze laatste route ligt nabij Zwijndrecht ook het grootste rangeerterrein van Nederland, Kijfhoek.

*“Het emplacement in Venlo bestaat uit 24 sporen. Voor reizigersverkeer zijn vijf geëlektrificeerde sporen beschikbaar, negen geëlektrificeerde en beveiligde sporen voor goederenvervoer. Niet beveiligd zijn vier geëlektrificeerde sporen en zes niet geëlektrificeerde waarop deze laatste ook geen seinen hebben. Daarnaast zijn er tal van korte en langere opstelsporen een losweg en twee tankplaten.”*

*Bron: Wikipedia<sup>5</sup>*

---

<sup>5</sup> [https://nl.wikipedia.org/wiki/Emplacement\\_Venlo](https://nl.wikipedia.org/wiki/Emplacement_Venlo)

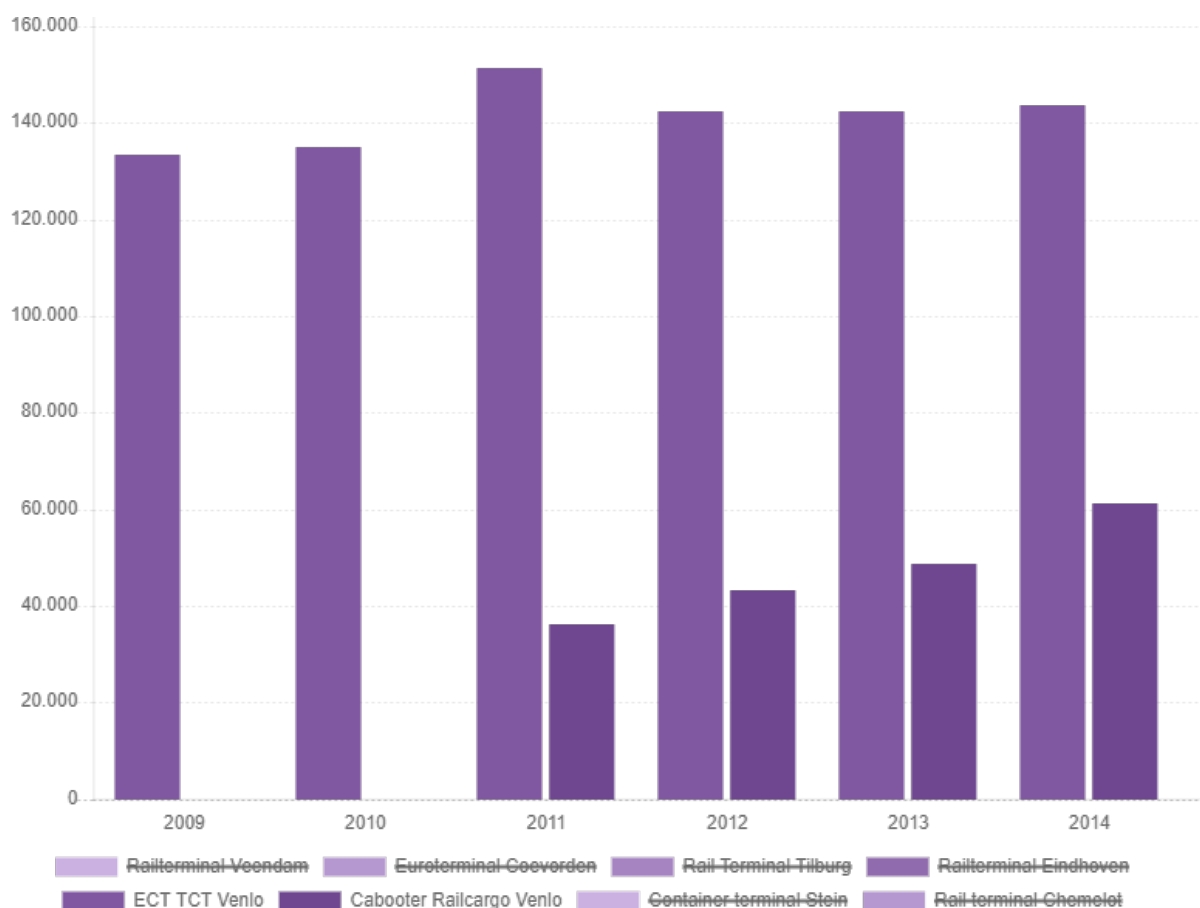


## Goederenvervoer

Goederenvervoer van, naar of via Venlo is feitelijk op te splitsen in bulk- en containervervoer en het vervoer van gevaarlijke goederen.

### Bulk en containervervoer

Voor het containervervoer heeft Venlo een containerterminal geopend in haar havengebied. De regio Noord Limburg met Venlo als centrumgemeente, is de 2<sup>e</sup> regio in het land als het gaat om het omslaan van containervervoer. In onderstaande tabel is duidelijk de ontwikkeling tussen 2009 en 2014 van deze vervoerstream in Venlo te zien.



Bron: railcargo spoor in cijfers 2015

Naar de toekomst toe wil ProRail gaan rijden met goederentreinen van 740 meter<sup>6</sup>. Het gemeentebestuur van Venlo heeft op vragen van de SP-fractie in juli 2019 geantwoord dat zij deze ontwikkeling toejuicht mits de infrastructuur van Venlo deze lengte kan toestaan. Zij ziet daarbij met name problemen in het stadsdeel Blerick waar de infrastructuur dergelijke lange treinen niet kan accommoderen<sup>7</sup> (verwerken).

De aanneming van het college van burgemeester en wethouders dat langere treinen ook minder treinen inhouden, haalt men in de beantwoording van deze vragen feitelijk ook weer onderuit. Dit door te stellen dat men hoopt dat langere treinen ook een verschuiving van wegtransport naar spoor zullen opleveren. Als die capaciteitsverschuiving er door langere treinen inderdaad komt zal dit naast langere ook minstens zoveel zo niet meer treinen tot gevolg hebben.

## Vervoer gevaarlijke stoffen

Het is logisch dat de meeste ophef aangaande vervoer over het spoor gaat over ladingen met gevaarlijke stoffen. De SP in Venlo heeft meerdere malen waarschuwingen laten horen aangaande de aard en omvang van deze stoffen door Venlo. ProRail is wat dit betreft zeer transparant over de aard en omvang van de door Venlo vervoerde stoffen. De wetgever echter heeft aangegeven dat zij geen routeringsbesluit (verplichte route) wil nemen om meer stoffen over bijvoorbeeld de Betuwelijn te laten vervoeren.

ProRail geeft dit op neutrale wijze weer<sup>8</sup> maar zal zonder twijfel ingenomen zijn met het feit dat de staatssecretaris de risicoplafonds (maximale aantallen) op het spoor wil verhogen zodat er geen sprake meer is van overschrijdingen in omvang van vervoer. Dit zou ook voor Venlo gelden. De SP in Venlo is van mening dat het de wereld op haar kop is om nu blijkt dat de Betuweroute niet

---

<sup>6</sup> <https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2019/06/20/lange-goederentreinen-rijden-vanaf-2020-over-grensovergang-venlo/>

<sup>7</sup> <https://ris.ibabs.eu/raad-venlo/list/61be5c6d-fedd-401c-a130-b3c6eeab4b3d/bbb96ea6-167b-4ad6-9cde-b02e9a0b24e9/4039d5ce-739c-4465-bde6-797cae2bd36e/>

<sup>8</sup> <https://www.gevaarlijkelading.nl/nieuws/voorlopig-geen-routeringsbesluit-spoorvervoer>

kan voorzien in de gehele behoefte aan capaciteit en juist verschillende woonkernen in Venlo bloot te stellen aan meer vervoer van gevaarlijke stoffen.

Als het gaat om de aantallen die door de gemeente Venlo vervoerd worden en de aard hiervan, dan komt men al snel tot de conclusie dat overschrijding van de huidige regelgeving aan de orde is. Echter handhaaft de gemeente niet vanwege de uitspraken van de staatssecretaris dat risicoplafonds verhoogd zullen worden. Het is een theoretische discussie die wat de SP-Venlo betreft geen recht doet aan de verantwoordelijkheid van de overheid ten aanzien van de veiligheid van haar burgers.

De overheid hanteert een zogenaamd plaatsgebonden risico, een zogenaamd PR. De meest gebruikte norm in deze is **PR 10-6**. Binnen die contour waar dit risico aanwezig is mogen bijvoorbeeld geen kwetsbare objecten als ziekenhuizen of kinderopvang staan. Waar het plaatsgebonden risico uitgaat van de kans van overlijden van 1 persoon ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen gaat het groepsrisico uit van overlijden van groepen mensen ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij gebruikt men ook weleens de term PR 10-7 of PR 10-8. Kortom, hoe hoger het volgcijfer achter de 10 in deze des te meer kans van risico voor groepen mensen.

Waarom is deze kennis nu belangrijk? Als we kijken naar het rapport “toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet over de periode 1-7-2017 – 30-6-2018”<sup>9</sup> dan zien we een aantal kaarten. Deze kaarten gebruiken de termen **PR 10-6** en **PR 10-7** of **PR 10-8** met enige regelmaat.

Wat deze gehele discussie over plaatsgebonden en groepsrisico in ieder geval duidelijk maakt is het volgende: Het middel om bij de inrichting van de openbare ruimte rekening te houden met kwetsbare en risicovolle objecten wordt door de Rijksoverheid gebruikt om risico's weg te redeneren. Het groepsrisico geeft een te omvangrijke overschrijding van stoffen dus gaat met terug naar het plaatsgebonden risico 10-6 waardoor er nauwelijks

---

<sup>9</sup> [file:///C:/Users/Ton/Downloads/rapport\\_realisaties\\_2018\\_kwartaal\\_2\\_-\\_derde\\_spoor.pdf](file:///C:/Users/Ton/Downloads/rapport_realisaties_2018_kwartaal_2_-_derde_spoor.pdf)

overschrijdingen zijn. Er verandert derhalve niets qua aantallen vervoerde ketelwagons, maar ineens valt men wel binnen de risicoplafonds.

Toetsing kwartaal 3 2017 t/m kwartaal 2 2018 aan de risicoplafonds Basisnet in het kader van het derde spoor



Kaart overzicht overschrijdingen basisnet spoor ten opzichte van plaatsgebonden en groepsrisico. Bron: AVIV

Belangrijk in de beoordeling van de cijfers rondom het vervoer is dat allerhande maatregelen die genomen zijn meegewogen worden in de beoordeling. Maatregelen die de overheid en ProRail genomen hebben zijn bijvoorbeeld slimme camera's, hotboxen en Blevé-vrij rijden (zie pagina 18 en 19). De beoordeling van de risico's is dus de beoordeling van het zogenaamde netto risico. Het risico dat overblijft na inzet van beheersmaatregelen zoals het afwegen van alternatieven.

## Passagiersvervoer

Naast goederenvervoer is natuurlijk passagiersvervoer een belangrijk element over het spoor. De milieubelasting per reiziger per kilometer zijn per spoor nu eenmaal vele malen lager dan bij andere vervoersmiddelen. De verbinding van Venlo naar de randstad is de afgelopen jaren veranderd. Waar voorheen de intercity eindigde in Den Haag is dit nu Amsterdam-Schiphol geworden. Omdat de intercity naar Den Haag nu vanuit Maastricht komt is het logisch dat deze reiziger een overstap maakt in Eindhoven of Utrecht. Feitelijk is deze wijziging niet problematisch gebleken.

De discussie over het intercitystation Venlo is dat in het verleden wel geweest. Het zou overigens vreemd zijn om Venlo geen intercitystation meer te laten zijn mede gezien de kansen die er liggen. Want waar de focus voor de Nederlandse Spoorwegen ligt op de verbinding naar de randstad, ligt deze voor Arriva op de Maaslijn. De verbinding vanuit Venlo met Roermond en Nijmegen zijn minstens zo essentieel. Wel is duidelijk te merken dat op deze Maaslijn een capaciteitsprobleem speelt. De drukte in de spitsuren van en naar Nijmegen is omvangrijk te noemen. Verdubbeling van deze lijn en elektrificatie zijn inmiddels gepland maar zullen nog enkele jaren op zich laten wachten.

Toch geeft juist die ontwikkeling een betere positie van Venlo als spoorwegknooppunt. Mede omdat dit de inzet van een intercity op de lijn Maastricht - Venlo - Nijmegen - Arnhem - Zutphen mogelijk maakt. Dat zou een directe verbinding leggen tussen de Universiteitssteden Maastricht en Nijmegen. Met daartussen Venlo als opkomende studentenstad met de Maastricht University Venlo, Fontys Hogeschool en HAS Hogeschool.

Ten aanzien van vervoer van passagiers naar Duitsland ziet men een opvallend fenomeen. Veel passagiers kiezen ervoor om met de bus naar bijvoorbeeld Kaldenkerken te rijden en daar de Deutsche Bahn te nemen. Reden lijkt het idee van een prijsverschil waar dat in de praktijk behoorlijk lijkt mee te vallen. Door de komst van de intercity Eindhoven - Düsseldorf uiterlijk in 2025 versterkt men de positie van Venlo als intercitystation verder.

## Emplacement en infrastructuur

### Emplacement

Er is al het een en ander gezegd over de infrastructuur en het emplacement van Venlo. Om bij deze laatste te beginnen moeten we stellen dat het probleem vooral zit in de verschillende elektrische voedingen op het Nederlandse en Duitse spoorwegennet. Hoewel moderne locomotieven op beide netten kunnen rijden maken zowel Nederlandse als Duitse spoorgebruikers nog veel gebruik van locomotieven die deze mogelijkheden niet hebben.



*Foto van het rangeerterrein in Venlo. Bron: SP-Venlo*

De ligging van het emplacement en rangeerterrein dicht op de binnenstad levert vanzelfsprekend risico's op. Juist het feit dat, als bijna uitzondering in Nederland, ammoniak over de Maaslijn tot in hartje Venlo mag worden vervoerd levert risico's op.

De brandweer Amsterdam-Amstelland berekende in 2011 de risico's bij een lekkage van deze stof vanuit een tankwagon van 80m<sup>3</sup>.

	Afstand (meter)	Concentratie (mg/m <sup>3</sup> )	Mensen buiten			
			Overlijden	T1	T2	T3
1 <sup>e</sup> ring	≤ 400 m	≥ 17.000	100%	0	0	0
2 <sup>e</sup> ring	≤ 900 m	≥ 2.900	70%	9%	21%	0
3 <sup>e</sup> ring	≤ 1.250 m	≥ 1.700	20%	9%	21%	50%
4 <sup>e</sup> ring	≤ 1.500 m	≥ 1.000	1%	3%	7%	40%
5 <sup>e</sup> ring	≤ 2.000 m	≥ 100	0	0	0	10%

*Bron: brandweer Amsterdam-Amstelland*

T1 staat voor onmiddellijk spoedeisende medische hulp noodzakelijk

T2 staat voor binnen zes uur spoedeisende medische hulp noodzakelijk

T3 staat voor verwondingen waarvoor geen spoedeisende maar wel medische hulp wenselijk is

Als we dit afzetten op de locatie van het emplacement en het midden ervan nemen als locatie van een ammoniaklekkage, dan ontstaat onderstaande beeld.

*De locaties in de windrichtingen geven aan tot waar de betreffende ring komt.*

	Noord	Oost	Zuid	West
1 <sup>e</sup> ring	Julianapark	Prinssenstraat	Grasveld Monsepad	Regentessestraat
2 <sup>e</sup> ring	Martinuskerk	Waterleidingsingel	Pelikaan- straat	Gelissensingel ter hoogte van Cresendo
3 <sup>e</sup> ring	Maas	Julianapark	Casinoflat	Hagerhofweg- Gulicksebaan (rotonde)

Als men deze beoordeling ziet mag duidelijk zijn dat niet te lichtvaardig over de risico's van een dergelijk transport op locatie emplacement moet worden gesproken. Daarnaast zijn er vervoerders die ketelwagons ook gebruiken als opslagmiddel. Immers, zolang het gevaarlijke *goedje* op de rails staat moet het voldoen aan de RID (reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen). Terwijl er op locatie van productie mogelijk beperkingen zijn voor opslag vanwege lokale regelgeving. Dit oneigenlijke gebruik van deze locatie zou door de gemeente natuurlijk tegengegaan moeten worden.

Naast giftige of bijtende stoffen kent Venlo ook de problematiek van brandbare stoffen. Een van de stoffen die met regelmaat door Venlo komt is LPG (Liquefied Petroleum Gas; een brandstof van tot een vloeistof gecondenseerde



butaan, propaan en mengsels daarvan). Simpelweg omdat hier in Duitsland grote behoefte aan is. Het risico van LPG bij een brand ligt in het feit dat de stof onder druk vloeibaar is gemaakt of is verdicht tot een vloeistof.

Indien een dergelijke wagon in een brand komt te staan warmt de buitenzijde van de wagon logischerwijze op. Hierdoor neemt de druk in de wagon toe. De veiligheidsventielen zullen de oplopende druk afblazen waardoor het vloeistofniveau in de tank daalt.

Op een bepaald moment bezwijkt de tankwand door de hitte van de brand. Op dat moment komt het vloeibare gas ineens vrij in gasvorm en ontbrand.

Deze explosie noemt men een Blevé<sup>10</sup>, een Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. In verschillende ongevallen in het buitenland heeft men hier helaas ervaringen mee opgedaan. Het is om de omvang van deze explosie dat men Blevé vrij rijden geeft ingevoerd. Hiermee wil men voorkomen dat een wagon in een situatie komt dat zij omgeven wordt door brand.

De effecten voor mensen die zich buiten bevinden bij een Blevé staan in onderstaande tabel.

	Afstand (meter)	Hittestraling (kW/m <sup>2</sup> )	Mensen buiten			
			Overlijden	T1	T2	T3
1 <sup>e</sup> ring	≤ 140 m	≥ 110	100%	0	0	0
2 <sup>e</sup> ring	≤ 325 m	110 tot 25	99%	1%	0%	0
3 <sup>e</sup> ring	≤ 500	25 tot 10	0	0	0	29%

Bron: scenarioboek externe veiligheid

T1 staat voor onmiddellijk spoedeisende medische hulp noodzakelijk

T2 staat voor binnen zes uur spoedeisende medische hulp noodzakelijk

T3 staat voor verwondingen waarvoor geen spoedeisende maar wel medische hulp wenselijk is

<sup>10</sup> <https://nl.wikipedia.org/wiki/Blevé>

Op het Venlose rangeerterrein en emplacement zijn tal van maatregelen genomen om de veiligheid te vergroten. Zo zijn er hotboxes aangebracht. Deze systemen registreren als assen van treinen warmlopen. Men werkt met Blevevrij rijden waarbij wagons die mogelijk problemen veroorzaken bij een brand achter wagons gekoppeld zijn die geen of een minder brandbare lading vervoeren. De resultaten van deze manier van vervoer lijkt echter nog niet goed onderzocht. Ook de mate waarin de samenstellers van treinen zich eraan houden is lastig te duiden.

## Infrastructuur

Venlo wil de komende jaren flink investeren in de infrastructuur op het spoor. Hoewel investeren hier niet alleen als een financiële investering moet worden gezien. De ondertunneling van de overweg Vierpaardjes moet een nieuwe ontsluiting zonder oponthoud tussen het centrum en Venlo-Zuid mogelijk maken. De Maaslijn zal met name door investeringen vanuit de provincie(s) worden verdubbeld en geëlektrificeerd.

Daarnaast zal het spoor in Duitsland bij Dülken worden verdubbeld. Door al deze maatregelen komt Venlo letterlijk in het middelpunt van een spoorwegennet te liggen. Dit ligt dan tussen drie kenniscentra en het meest omvangrijke industriegebied in West-Europa.

Toch is er nog te wensen over. Het rangeeremplacement zou verkleind kunnen worden waardoor er minder capaciteit midden in de stad hoeft te zijn. De alternatieve locatie zou het industriegebied ten westen van Venlo kunnen zijn. Waarbij idealiter het goederenvervoer langs de A67 via een nieuw spoor zou moeten lopen.

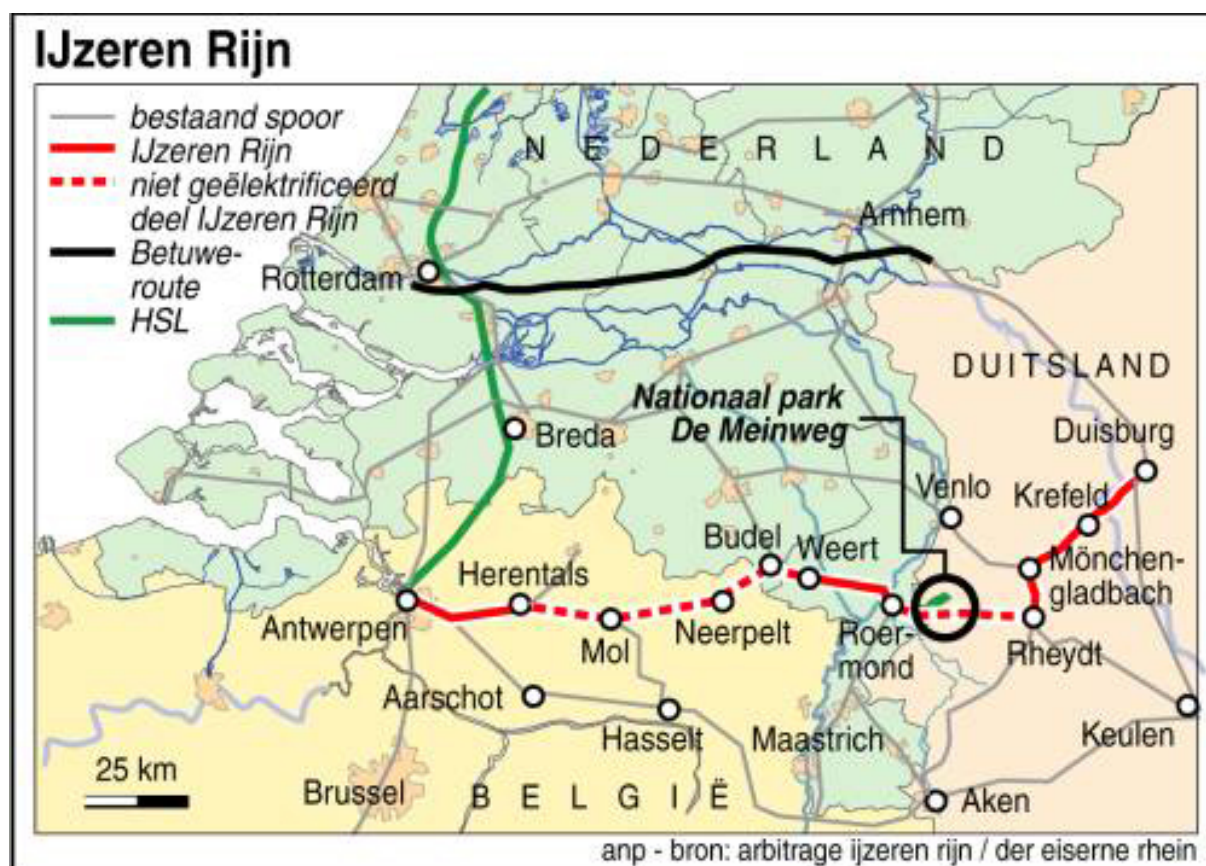
Hierdoor zouden goederentreinen in een veel veiliger omgeving staan dan nu het geval is. Dit is in het verleden al eens geopperd en nader onderzocht maar destijds niet doorgezet.



Archieffoto: Het emplacement en rangeerterrein nemen een groot deel van het stationsgebied in beslag. Een gebied met ten noordwesten daarvan de binnenstad, in het zuiden van het spoor de woonwijk Venlo-Zuid (sinds de jaren 1990 fors uitgebreid) en in het noordoosten de woonwijk Venlo-Oost. Naast het economisch belang van het centrum wonen in de directe omgeving tienduizenden mensen.

## IJzeren Rijn

Natuurlijk ontkomen we niet aan het feit dat er vanuit Vlaanderen en Duitsland nog steeds gestuurd wordt op ontwikkeling van de IJzeren Rijn<sup>11</sup>. Deze zou de Antwerpse haven moeten ontsluiten voor het Duitse Roergebied. De trein zou gebruik maken van het huidige tracé vanuit België via Budel naar Weert. Daarna zou de trein via natuurgebied de Meinweg bij Roermond naar Duitsland moeten lopen.



Als alternatief denken sommigen eraan om betreffende aansluiting niet bij Roermond maar bij Venlo te maken<sup>12</sup>. Gelukkig is net als de SP een groot deel van de Limburgse partijen in deze tegen een dergelijke ontwikkeling. Betreffende treinen gaan enkel door Limburg en de bevolking heeft er alleen de lasten van. Verder worden natuurgebieden onevenredig zwaar belast bij deze ontwikkelingen.

<sup>11</sup> [https://nl.wikipedia.org/wiki/IJzeren\\_Rijn](https://nl.wikipedia.org/wiki/IJzeren_Rijn)

<sup>12</sup> <https://www.transport-online.nl/site/87729/limburg-verwerpt-nieuw-plan-ijzeren-rijn/>

## Calamiteitenplannen

*De calamiteitenplannen zouden naar aanleiding van de vraagstellingen door diverse politieke partijen toegezonden worden aan de gemeenteraad. Echter bij de publicatie van deze rapportage waren deze nog niet aangeleverd.*

Bij de SP is bekend dat hulpdiensten ongevallen met gevaarlijke stoffen oefenen. Daarnaast worden zij ook regelmatig ingezet bij calamiteiten waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn. De brandweer beschikt over zogenaamde decontaminatie (ontsmetting) units.

Echter, de inzet van CBRN<sup>13</sup>-specialisten en units zowel van brandweer en defensie vraagt tijd. Een eerste unit is wellicht snel ter plaatse, maar opvolgende eenheden hebben een omvangrijkere aanrijdtijd zowel vanuit besluitvorming als geografische ligging. Zo moet een eenheid van de landmacht eerst beschikbaar worden gesteld door de commandant militaire middelen zuid, waarna de eenheid minimaal een uur onderweg is om ondersteuning te leveren.

Het is de SP bekend dat huisartsen en ziekenhuizen in de regio bij verdenking van besmetting, beperkte tot geen materialen hebben om slachtoffers die zelf aan komen lopen te ontsmetten. Door de spanning op de budgetten in de zorg heeft dit onderwerp geen prioriteit.

---

<sup>13</sup> CBRN staat voor Chemisch, Biologisch, Radiologisch en Nucleair. Dit is een specialistisch gebied voor zowel hulpdiensten als defensie. Soms vult men dit aan met een E voor Explosief met name als het gaat om terreuraanslagen.

## Buurtonderzoek

Naar aanleiding van de berichtgeving en door de behoefte aan actualisatie van eerdere rapporten, heeft de SP in augustus 2019 een buurtonderzoek uitgevoerd. Het betrof hier een deel van de mensen die aan de zuidelijke zijde van het emplacement direct aan het spoor wonen. In de geënquêteerde straten<sup>14</sup> sprak de SP met ongeveer 500 omwonenden.

*De vragen die de SP deze bewoners telde waren:*

**1. Bent u bekend met het feit dat er meer treinen met gevaarlijke goederen door Venlo rijden?**

*Op deze vraag reageerde 57% positief en 43% was niet bekend met dit gegeven.*

**2. Heeft de gemeente Venlo u geïnformeerd over deze toename?**

*Op deze vraag reageerde 90% ontkennend en 10% bevestigend.*

**3. Bent u zich bewust van het risico dat u als omwonende mogelijk loopt?**

*Op deze vraag reageerde 81% bevestigend en 9% ontkennend.*

Daarnaast vroeg de SP in een open vraag wat de bewoners van de gemeente verwachten, hieronder de resultaten:

- *Gemeente moet krachtig optreden, actiever opstellen en handhaven: 35%*
- *Gemeente moet minder treinen met gevaarlijke lading afdwingen: 20%*
- *De gemeente kan hier niets aan doen: 4%*
- *Gemeente moet iets doen tegen stank en geluidsoverlast: 16%*
- *Geen vertrouwen in de gemeente: 25%*

---

<sup>14</sup> Onder meer werd geënquêteerd in de Langstraat, Broekestraat, Morion, Smaragd.

## Conclusies en aanbevelingen

### Conclusies

1. Als algemene conclusie kan worden vastgesteld dat het vervoer over spoor zowel van reizigers als goederen een veilige vervoersmodaliteit is. Gerekend van het aantal door treinen gemaakte kilometers ten opzichte van incidenten is deze conclusie gerechtvaardigd;
2. Specifiek voor Venlo kan echter wel worden gesteld dat het werken met onbeveiligde goederen en opstelsporen een verhoogd risico met zich mee brengt. Immers de techniek om ongevallen te voorkomen is niet aanwezig op deze sporen en de gebruikers moeten terugvallen op procedures en vakmanschap van bij het vervoer betrokken functionarissen;
3. Het falen van de aansluiting aan Duitse zijde op de Betuweroute maakt al jaren dat er meer ladingen met gevaarlijke goederen over de Brabant route door Venlo komen met als doel Duitsland;
4. Het niet nakomen van de belofte een tweede salpeterfabriek op Chemelot door DSM (inmiddels is dit bedrijfsonderdeel verkocht) maakt dat treinen met de lading ammoniak door de gemeente Venlo komen onderweg naar Duitsland. Het betreft hier niet alleen het emplacement maar ook de woonkernen Belfeld en Tegelen;
5. De infrastructuur van het spoor rond Venlo stamt uit de late negentiende eeuw. Dit is niet meer de logische en veilige manier om met name goederenvervoer door een dicht bebouwd gebied te leiden;
6. De lokale politiek kent de situatie, van met name ladingen met gevaarlijke goederen, al jaren en stelt er met regelmaat vragen over aan het college van B&W welke in deze bevoegd gezag is;

7. Er mogen vraagtekens worden gesteld of bij een calamiteit met gevaarlijke goederen op het emplacement er voldoende, met name geneeskundige, capaciteit is om de gevolgen hiervan op te vangen;
8. Blijf de verdere discussie en/of ontwikkelingen van de IJzeren Rijn tegen houden omdat dit een te omvangrijke negatieve impact heeft op de situatie in Venlo;
9. Er is in de gemeenteraad van Venlo als ook in het Limburgs Parlement (provinciale staten) een nagenoeg unanieme politieke steun voor verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn en ondertunneling van de Vierpaardjes. Ook de verdubbeling van het spoor in Duitsland ten einde een intercity Eindhoven - Düsseldorf mogelijk te maken kent een dergelijke brede steun.
10. Zou aan de intercityverbinding west-oost (Eindhoven-Düsseldorf) ook een zuid-noord verbinding als bijvoorbeeld Maastricht - Zwolle worden toegevoegd dan kan Venlo uitgroeien tot een intercityhub, naast een logistieke hub. Het verbindt dan drie academische kenniscentra met elkaar en het belangrijkste industriegebied van West-Europa.





## Aanbevelingen

1. Handhaaf de bestaande vergunning op het emplacement als lokale overheid;
2. Zet in op een stop op vervoer van ammoniak door de gemeente Venlo over het spoor, water dan wel de weg;
3. Ga in overleg met de diverse partners in deze om goederenvervoer op langere termijn om Venlo heen te leiden, bijvoorbeeld langs de A67;
4. Hou het verzet tegen de IJzeren Rijn in stand;
5. Ondersteun zorginstellingen en hulpverleners in hun voorbereiding op ongevallen met gevaarlijke stoffen op het spoor. Doe dit wel in combinatie met de al bestaande ondersteuning van bijvoorbeeld budgetten vanuit het Rijk voor opleiden, trainen en oefenen van zorginstellingen. Kijk hierbij zowel naar eerste als tweede lijn en naar zorginstellingen in de breedte alsmede huisartsenzorg;
6. Blijf de ontwikkelingen aangaande Maaslijn qua elektrificatie en verdubbeling ondersteunen;
7. Blijf inzetten op ondertunneling van de Vierpaardjes;
8. Blijf inzetten op de intercityverbindingen Eindhoven - Düsseldorf en Maastricht - Zwolle.

Dit onderzoeksrapport is tot stand gekomen naar aanleiding van berichtgeving over enerzijds een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor door Venlo en anderzijds de inzet van langere treinen (tot 740 meter) voor onder meer dit vervoer van gevaarlijke stoffen.

*In 2013 deed de SP-Venlo al eens eerder een onderzoek waarna ze begin 2014 de conclusies daarvan en aanbevelingen aan het gemeentebestuur aanreikte.*

De actualiteit van deze zomer deed de SP-Venlo besluiten het onderzoek uit 2013/2014 te herhalen. In augustus was daarvoor een buurtonderzoek in Venlo-Zuid, enkele straten rondom het spooreplacement. Het resultaat daarvan, plus de analyse, conclusies en aanbevelingen, leest u in dit nieuwe onderzoeksrapport.

Het onderzoek en dit rapport stond onder leiding van SP-raadsleden Ton Heerschop (analyse, kennis en kunde) en Angelique Weingarten (algehele sturing). Het onderzoek vond plaats met inzet van de leden van de *kerngroep* en *denktank* van de SP in Venlo.

Voor vragen, meer informatie of een toelichting kunt u zich wenden tot Ton Heerschop via onderstaande gegevens.



**SP (Socialistische Partij) gemeenteraadsfractie Venlo**

E [venlo@sp.nl](mailto:venlo@sp.nl) | T 06-40066613 | I [www.venlo.sp.nl](http://www.venlo.sp.nl) | t @SPVenlo | f VenloSP  
Secretariaat en postadres: Lingsforterweg 15, NL-5944 BB Arcen