

Wanneer wordt het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Venlo uit 2012 geactualiseerd?

Aanvankelijk was het de bedoeling om een nieuwe nota Duurzame Ontwikkeling van Milieuaspecten (DOMA) op te stellen waarin voor de milieuaspecten externe veiligheid, bodem, geluid en luchtkwaliteit integrale afwegingskaders geformuleerd zou worden. Hier is in 2016 mee gestart. Naar aanleiding van een aantal leermomenten tijdens dit proces en de stappen in de inhoudelijke uitwerking, is geconcludeerd het op dit moment niet wenselijk is om de nota vast te stellen. De belangrijkste reden hiervoor is het ontbreken van een (concept) Omgevingsvisie (gepland voor 2021). Deze integrale visie op de omgeving zal immers leidend zijn voor de bepaling van de ambities en streefwaarden voor de verschillende milieuthema's. Deze keuzes zullen aan de tafel van de Omgevingswet / Omgevingsplannen gemaakt moeten worden. Wanneer nu al een nota opgesteld zal worden, bestaat het risico dat deze niet aansluit bij de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan, waardoor deze zijn kracht verliest.

Er wordt nu voorgesteld om in 2020 aan de slag te gaan met de nota DOMA als pilot. De ervaringen die we hiermee opdoen zullen als input dienen voor de Omgevingsvisie.

Medio 2016 heeft het college een nieuw toetsingskader vastgesteld voor toekomstige ruimtelijke initiatieven aan de risicoruimte van het emplacement. De raad is door middel van een Rib hierover geïnformeerd. In onze beleidsnota externe veiligheid (2011-2015) is de ambitie uitgesproken om ruimte te creëren voor ontwikkeling van het stadscentrum, door de risico's van het spoor terug te dringen. De risico's van het emplacement vormen vaak een belemmering bij (her)ontwikkelingen in de binnenstad. Er was behoefte om te weten hoe hoog het berekende risico van het emplacement nu is, in vergelijking met het vorige meetmoment in 2005 (ten tijde van het verlenen van de milieuvergunning) en welke ruimte er nog is voor (her)ontwikkelingen in de omgeving van het emplacement. Daarom heeft het college medio 2014 besloten om een nieuw onderzoek te laten uitvoeren naar de risico's van het emplacement.

Wordt de raad geïnformeerd over incidenten/ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen op het emplacement?

De raad wordt niet apart geïnformeerd over incidenten /ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen die zich voordoen op het emplacement

In het jaarverslag Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving wordt gerapporteerd over incidenten en ongewone voorvallen van het voorgaande jaar. Het college stelt jaarlijks dit verslag vast en biedt dit aan de raad aan.

Op welke sporen wordt er gerangeerd met gevaarlijke stoffen op het emplacement? En is dat in overeenstemming met de omgevingsvergunning Milieu van het emplacement?

ProRail heeft in haar aanvraag omgevingsvergunning (mei 2004) gevraagd een 'milieuruimte' (lees risicoruimte) te vergunnen die wordt begrensd door de oriënterende waarde van het Groepsrisico * (GR). Binnen deze ruimte is het ProRail toegestaan locomotieven te wisselen, rangeerbewegingen uit te voeren met wagens en/of treindelen en het stallen van wagens beladen met diverse gevaarlijke stoffen. Daarnaast is voor het Plaatsgebonden Risico (PR) de grenswaarde opgenomen inhoudende dat deze ter plaatse van kwetsbare objecten niet hoger mag zijn dan 10-6. Deze aanvraag is in 2005 vergund en ProRail heeft dus de ruimte gekregen om binnen de door ons gestelde kaders (GR / PR) deze activiteiten uit te voeren op alle sporen van het vergunde emplacement.

* Het groepsrisico is een maat voor de kans, dat door een ramp bij een activiteit met gevaarlijke stoffen een groep mensen, die niet rechtstreeks bij de activiteit betrokken is, tegelijkertijd omkomt. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico kan toenemen door uitbreiding van risicovolle activiteiten enerzijds en door het verhogen van de personendichtheid (bijvoorbeeld door woningbouw) anderzijds. Voor het groepsrisico zijn geen harde normen vastgelegd, alleen oriënterende waarden.

In de aanvraag van de op 2005 verleende vergunning staat dat er voor gekozen is om wagens beladen met brandbaar gas in beginsel te behandelen op de sporen 7 en 8 en de wagens beladen met zeer brandbare vloeistoffen op de sporen 9 tot en met 16. Dit mede in verband met de vloeistofkering tussen de sporen 8 en 9. Het kan echter ook voorkomen dat elders op het emplacement handelingen worden verricht met wagens met gevaarlijke stoffen. Dit is toegestaan mits de vergunde risicoruimte (PR en GR) niet wordt overschreden.

Daarnaast hebben wij ProRail verplicht om binnen 2 maanden na afloop van elk kwartaal een overzicht te verstrekken van de op het voorgaande kwartaal betrekking hebbende gegevens mbt het aantal op het emplacement behandelde wagens beladen met gevaarlijke stoffen. Tevens is voorgeschreven dat binnen 2 maanden van elk kwartaal een berekening wordt overgelegd van:

- het plaatsgebonden- en groepsrisico gebaseerd op de op het emplacement behandelde wagens met gevaarlijke stoffen gedurende 4 kwartalen voorafgaande aan de betreffende rapportagedatum;
- het geprognoseerde plaatsgebonden- en groepsrisico gebaseerd op de op het emplacement behandelde wagens beladen met gevaarlijke stoffen, gedurende het kwartaal voorafgaande aan de rapportagedatum.

Hierdoor kan in ieder geval achteraf gecontroleerd worden of de gehanteerde vervoerscijfers correct zijn en of sprake is van een overschrijding van het vergunde risico. Tot op heden was er geen sprake van een overschrijding van de vergunde risicoruimte (periode 2005 t/m nu).

Actualisatie van de vergunning:

Een omgevingsvergunning (activiteit milieu) wordt in beginsel voor onbeperkte tijd verleend (is in beginsel onbeperkt geldig). Wel kan deze vergunning in bepaalde gevallen worden ingetrokken, bijvoorbeeld als zaken niet worden nageleefd dan wel bij overmatige hinder. Indien de vergunninghouder de inrichting wil wijzigen / uitbreiden dan zal de vigerende vergunning hierop aangepast moeten worden. De vergunning van het emplacement Venlo is de afgelopen jaren diverse malen aangepast vanwege wijzigingen / veranderingen op het spoor. Zo is de vergunning in 2012 aangepast in verband met de op het emplacement gerealiseerde bluswatervoorzieningen alsmede het verlengen van enkele sporen ten behoeve van het intern reinigen van treinen. Vrij recent (2019) is de vergunning nog gewijzigd in verband met het voornemen de bestaande verlichting op een gedeelte van het emplacement aan te passen.

Nieuwe regels voor spoorwegemplacements onder de omgevingswet

Er is een landelijke beleidsvernieuwing gaande, die zal uitmonden in nieuwe regels in het Invoeringsbesluit, het Besluit kwaliteit Leefomgeving (Bkl) en Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De nieuwe regels zijn nog niet klaar en zullen met een wijzigingsbesluit worden toegevoegd.

In de huidige versies van Invoeringsbesluit, Bkl en Bal zijn de risico's voor de externe veiligheid als volgt beschreven:

- In het Besluit activiteiten leefomgeving wordt een vergunningplicht voor emplacementen opgenomen die inhoudelijk niet verschilt van de vergunningplicht in het Besluit omgevingsrecht.
Het college van burgemeester en wethouders is conform de hoofdregel van de Omgevingswet het bevoegd gezag voor enkelvoudige aanvragen om een omgevingsvergunning voor emplacementen. Bij een meervoudige aanvraag waarvan de aanvraag voor het emplacement onderdeel is, hangt het bevoegd gezag af van het samenstel van activiteiten dat wordt aangevraagd. Als het college van burgemeester en wethouders in

dat geval geen bevoegd gezag is, heeft het wel een recht van advies en instemming voor zover het gaat om het emplacement. De algemene regels voor emplacementen zijn vooral gericht op preventieve maatregelen. Artikel 3.8.9 in het Bal is daarvoor gereserveerd.

- Het besluit kwaliteit leefomgeving: Hierin staan instructieregels voor het vaststellen of afwijken van een omgevingsplan. De regels hebben betrekking op de minimale afstand tot (extra) kwetsbare gebouwen en locaties. Binnen de effectzones – aandachtgebieden genoemd – moet het bevoegd gezag maatregelen treffen ter bescherming tegen de mogelijke effecten van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen. Het bevoegd gezag mag hier van afwijken, door gebruik te maken van de bevoegdheid om af te zien van dergelijke maatregelen (Bkl, artikel 5.14 lid 3).

Daarnaast is het Rijk voornemens om de risico's van vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen op het spooremlacement te integreren in de systematiek van het Basisnet. Er komt dan één beoordelingssysteem voor de weging van risico's en een berekening van het plaatsgebonden risico waarin zowel doorgaand vervoer als de rangeerhandelingen met gevaarlijke stoffen op het emplacement zijn gecombineerd. Het Rijk wordt dan bevoegd gezag over de risicoruimte van het emplacement. De gemeente is verantwoordelijk voor de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van het emplacement i.h.k.v. de incident- en rampenbestrijding.

Op dit moment is nog niet onduidelijk wanneer en hoe dit juridisch uitgewerkt gaat worden in nieuwe wet- en regelgeving.

Dus voorlopig blijft de gemeente nog verantwoordelijk voor de risico's op het emplacement zoals die zijn vastgelegd in omgevingsvergunning Milieu.