

abcdefghijklm

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer der  
Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

6 september 2001

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DGG/V/VL-01005823

Uw kenmerk

Onderwerp

Voortgangsrapportage PAGE (plan van aanpak goederenemplacementen).

Geachte voorzitter,

Bijgaand zend ik u, mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de eerste voortgangsrapportage van het project PAGE. Deze eerste tussentijdse evaluatie wordt u in verband met de drukke werkzaamheden binnen onze ministeries het afgelopen jaar, mede naar aanleiding van de vuurwerkramp te

Enschede en het overleg over het chloortransport, te laat toegestuurd. Bij de behandeling van PAGE in de kamer, 23 september 1998, is immers afgesproken om u reeds na twee jaar een eerste rapportage toe te zenden. Hiervoor excuses.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon (070) 351 6171  
Telefax (070) 351 7895

**Voortgang *Uitvoering-PAGE*, verslag aan Tweede Kamer**

## **INHOUDSOPGAVE**

- 1. Voortgangsrapport: aanleiding en achtergrond**
- 2. Uitvoering-PAGE: organisatie en werkwijze**
- 3. Maatregelen - algemeen**
- 4. Momentopname 14 emplacementen**
- 5. Financiële aspecten**
- 6. Convenanten**
- 7. Voortgang bestuurlijk natraject**
- 8. Stand van zaken PAGE in milieuvergunningen goederenemplacementen**
- 9. Na 2010: strategische studie goederenemplacementen**
- 10. Conclusie**

### ***Referenties***

## 1. Voortgangsrapport: aanleiding en achtergrond

PAGE is de afkorting van het 'Plan van Aanpak GoederenEmplacementen', een groot project dat halverwege de jaren '90 is uitgevoerd ten behoeve van de veiligheid van het rijden en rangeren met wagons met gevaarlijke stoffen op binnenstedelijke emplacementen.

Tijdens het Algemeen Overleg over het eindrapport PAGE dat op 23 september 1998 plaatsvond <sup>[ref. 1,2]</sup>, hebben de ministers van V&W en VROM de Tweede Kamer toegezegd elke twee jaar een evaluatie over de resulterende *uitvoering* van PAGE toe te zenden. Deze nota, die overigens vanwege de intensieve werkzaamheden met betrekking tot de vuurwerkcramp te Enschede niet tijdig kon worden voltooid, geeft de eerste tussentijdse evaluatie weer.

### Gestelde doelen PAGE en planning

PAGE beoogt, uitgaande van een evenwichtige afweging van de belangen van ruimtelijke ordening, het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen en de vermindering van ongevalsrisico's, een kader te bieden waarbinnen oplossingen gevonden kunnen worden voor de vermindering van ongevalsrisico's. Het project richt zich specifiek op de goederenemplacementen, met name op die lokaties waar veelvuldig rangeerhandelingen plaatsvinden of waar grote bevolkingsconcentraties in de omgeving voorkomen.

De hoofddoelen van PAGE zijn:

- De binnenstedelijke goederenemplacementen laten voldoen (resultaatverplichting) aan de eis van het maximaal toelaatbaar individueel risico (IR)<sup>1</sup> en vóór het jaar 2010 het groepsrisico zo ver als redelijkerwijs mogelijk is (inspanningsverplichting), te reduceren.
- de toepassing van de normstelling en de inzet van het ruimtelijk beleid zo af te stemmen dat gewenste ontwikkelingen, zowel met betrekking tot het railvervoer als tot de binnenstedelijke bouwplannen kunnen doorgaan en dat tevens uitzicht blijft bestaan op het bereiken van een voldoende veiligheidsniveau voor de omgeving.

Een aantal van de ca. 80 spoorwegemplacementen in ons land is binnenstedelijk. Uiteindelijk bleken er 14 van deze binnenstedelijke emplacementen nu of in de nabije toekomst niet zonder maatregelen te kunnen voldoen aan de voor inrichtingen gehanteerde risiconormen.

De uitvoering van PAGE waarin de meeste probleememplacementen kunnen worden aangepakt, loopt tot uiterlijk 2010. Conform het "Plan van Uitvoering PAGE", opgesteld door NS Railinfrabeheer <sup>[ref. 3]</sup>, wordt PAGE in verscheidene tranches uitgevoerd, met december 2005 als beoogd eindpunt van de werkzaamheden.

## 2. Uitvoering-PAGE: Organisatie en werkwijze

---

<sup>1</sup> Individueel Risico (IR): in recentelijk beleid (o.a. NMP-4) is voor hetzelfde begrip een nieuwe term geïntroduceerd, namelijk *plaatsgebonden risico* (PR). In deze nota wordt de oude term gebezigd.

In het eerste - in 1997 afgesloten - project PAGE, dat vanuit het Ministerie van VROM werd geleid, is een uitgebreid netwerk opgebouwd tussen de betrokken organisaties. PAGE kende naast de Projectgroep en de Stuurgroep een verscheidenheid aan overleggroepen; zij hielden zich onder meer bezig met ruimtelijke ordening, risicorekenmethodieken, veiligheidsmaatregelen, vervoersvolume chemische stoffen, transportlogistiek en communicatie. Aangezien in de eindfase van PAGE de nadruk kwam te liggen op *infrastructurele* maatregelen als belangrijkste projectresultaat, is met name NS Railinfrabeheer<sup>2</sup> naar voren gekomen als meest betrokken partij.

Medio 1997 is NS Railinfrabeheer - met instemming van de Ministeries van V&W en VROM - al anticiperend begonnen met het inrichten van een uitvoeringsorganisatie, onder de werktitel *Uitvoering-PAGE*. Voortbouwend op het netwerk van deskundigen dat zich in PAGE met de problematiek bezig hield, is een nieuwe, toegesneden organisatiestructuur in het leven geroepen. De Directie van NS Railinfrabeheer heeft het destijds opgestelde plan van aanpak van de projectleider in februari 1998 formeel goedgekeurd. In een later stadium, na de bespreking van het Eindrapport PAGE in de vaste commissies voor VROM en V&W in september 1998, is de actuelere versie van het plan van aanpak<sup>[ref. 3]</sup> door de externe Begeleidings-commissie geaccordeerd.

De Directie van NS Railinfrabeheer is verantwoordelijk voor de feitelijke realisering van de beoogde maatregelen. De Ministeries van V&W en van VROM zijn verantwoordelijk voor het continueren van het draagvlak voor het project bij de diverse overheden, voor de communicatie met de Tweede Kamer en voor het accorderen van de afzonderlijke beschikkingen. De betrokken Gemeenten en Provincies zijn verantwoordelijk voor het in acht nemen van het externe veiligheidsbeleid ingeval zich ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening voordoen.

NS Railinfrabeheer en de Gemeenten/Provincies zijn gezamenlijk belast met de totstandkoming van convenanten waarin alle essentiële afspraken - conform de PAGE-doelstellingen - zijn vastgelegd.

#### Uitvoeringsorganisatie

De organisatie is – lopende het traject – uiteindelijk gestructureerd rondom een kleine projectleiding, die lokale emplacemententeams instelt en intensief begeleidt en die zich gesteund, geadviseerd en aangestuurd weet door een externe Begeleidings-commissie en een ministeriële Stuurgroep.

De projectorganisatie is intern bij NS Railinfrabeheer verbonden met het gelijksoortige project dEMP, dat zich richt op de problematiek van de geluidshinder op de emplacementen. Waar mogelijk, worden maatregelen ten behoeve van de beide milieuaspecten geïntegreerd.

In de aanloop van de eerste tranche van Uitvoering-PAGE is besloten om het intensief gebruikte emplacement te Venlo te kiezen voor een gedetailleerde studie. Met dit rangeerterrein als voorbeeld is men verzekerd van het verwerven van breed inzicht in de factoren die het feitelijk implementeren van de veiligheidsvoorzieningen zoal beïnvloeden.

Na deze exercitie is besloten om per emplacement een eigen team samen te stellen, bestaande uit medewerkers die het rangeerproces ter plekke kennen en anderen die expertise hebben in de vele facetten van externe veiligheid. In de loop van 1999 zijn voor vier emplacementen dergelijke teams opgezet (nl. Amersfoort, Roosendaal,

---

<sup>2</sup> NS Railinfrabeheer: per 01-01-2001 is de officiële naam Railinfrabeheer.

Rotterdam-IJsselmonde en Venlo). In de afgelopen maanden zijn vier nieuwe teams opgericht, namelijk voor Hengelo, Maastricht, Sas van Gent en Sittard.

### 3. Maatregelen - algemeen

In het Eindrapport PAGE<sup>[ref. 1]</sup> is een serie maatregelen beschreven die naar de inzichten op dat tijdstip de beste garantie boden op het verminderen van de risico's die met het naderen of verlaten van, en het verblijven of rangeren op de emplacementen gepaard gaan. Ze zijn als volgt te onderscheiden:

- Infrastructurele maatregelen
- Maatregelen op het gebied van het materieel
- Logistieke maatregelen
- Overige maatregelen

In het studieproject "Venlo", de voorbereiding op het eerste uitvoeringsproject van Uitvoering-PAGE, is gekozen voor een aanpak waarbij de beoogde maatregelen uit het Eindrapport als leidraad golden, maar niet als keurslijf. De deelnemende partijen achtten het noodzakelijk dat - gezien de grote veiligheidsbelangen - elke maatregel steeds zeer kritisch moest worden beoordeeld. Aan de andere kant moest volop ruimte blijven voor creativiteit en innovatie; het onderzoek is dan ook gestart met een *brainstorm*-sessie.

Na een uitgebreid onderzoek, dat veel waardevolle informatie heeft opgeleverd, en na het presenteren van de resultaten van de Venlo-studie, ontvouwen zich twee serieuze knelpunten. Het eerste was van technische aard, het tweede meer theoretisch maar in dit geval ook bestuurlijk.

Het *eerste* knelpunt behelst het uiteindelijke oordeel over één van de belangrijkste maatregelen uit de "PAGE-gereedschapskist": het toepassen van de zogeheten 'stop-ontspoorblokken'. Dit zijn voorzieningen die een rangeerdeel of trein die een niet gepermitteerde rijbeweging uitvoert, fysiek blokkeert en bij hogere snelheid zelfs doet ontsporen. Over de functionaliteit bestaat thans twijfel (het object is niet bestand tegen het gewicht van een zware, rijdende trein), en zelfs bij correct gebruik is het een middel dat erger kan zijn dan de kwaal. Immers, de kans op het kantelen van voertuigen is relatief groot. Na rijp beraad is deze maatregel afgewezen.

Het *tweede* knelpunt is van geheel andere orde. De beoordeling van de externe veiligheid is een proces van bewerkelijke, op maat gesneden berekeningen. Tot dan toe bestond voor die berekeningen echter alleen een generiek model, geldend voor goederenemplacementen in het algemeen en niet voor afzonderlijke lokaties. Bovendien bleken er onvoldoende voorschriften te bestaan voor het *cijfermatig waarden* van de risicoreductie van kleinschalige maatregelen.

In de landelijke, brede toetsingscommissie VVOS<sup>3</sup> is daarom een uitgebreide discussie gevoerd over de inpasbaarheid van specifieke, lokale maatregelen. Bij gedetailleerde beschouwing blijkt dat elk emplacement uniek is in zijn soort en dat daarmee slechts tot op zekere hoogte een vergelijking mogelijk is met het - fictieve - gemiddelde. Vanwege de consequentie van de berekeningen (de resulterende contouren en grafieken, en dus ook de gevolgen voor de ruimtelijke ordening) is aan dit punt

---

<sup>3</sup> VVOS: Overlegorgaan "Veilig Vervoer Over Spoor": heeft onder meer als opdracht om de risico-analyse methodiek voortdurend in de pas te laten lopen met de praktijksituatie.

veel aandacht geschonken, zowel door de projectmedewerkers als door de risicoteknici uit de VVOS.

In de voorbije periode is de projectgroep er in geslaagd om beide knelpunten te paretoren. Wat het eerste punt betreft: nieuwe, effectieve maatregelen zijn nu geschikt bevonden. Deze oplossingen, die complexer van karakter zijn, liggen in het vlak van de procesbeheersing (denk aan verkeersleiding-programmatuur) en hiertoe ondersteunende infrastructuurmaatregelen. Deze maatregelen begunstigen het individuele en het groepsrisico. Echter, gegeven de bestaande bebouwing rondom het emplacement in Venlo en gegeven de omvang van de transportstroom, is het basisniveau van het groepsrisico al zo hoog dat de oriënterende waarde snel bereikt wordt. De betrokkenen erkennen de ernst van dit probleem. Het andere knelpunt, namelijk de rekenmethodiek is nu - na een gedegen doorlichting en op basis hiervan een lichte bijstelling - naar het oordeel van de commissieleden toereikend bevonden. Daarnaast wordt de invloed van de rijnsnelheid op het bots- en lekkagerisico verder gepreciseerd.

Een laatste aandachtspunt voor het vinden en het kiezen van de meest optimale maatregelen is het vastleggen van de uitgangspunten voor de opdracht aan de respectievelijke emplacemententeams. Hierin streeft de projectorganisatie grote zorgvuldigheid en helderheid na. Een niet te negeren feit bij de instelling van elk team is dat bepaalde informatie gedateerd kan raken (of juist inmiddels gemeengoed is geworden terwijl die ten tijde van PAGE (midden jaren '90) nog niet beschikbaar was). Ter illustratie van dergelijke veranderingen: sinds enkele jaren wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen niet langer door één vervoersmaatschappij verzorgd, maar door enkele afzonderlijke bedrijven.

#### 4. Momentopname 14 emplacementen

Aan de diverse rapportages binnen het project Uitvoering-PAGE is meer te ontlenuan dan 'een momentopname'. Voor vier locaties, namelijk Amersfoort, Roosendaal, Rotterdam IJsselmonde en Venlo zijn tijdens de verslagperiode emplacemententeams opgericht, die zich over de plaatselijke risico- en geluidsproblematiek hebben gebogen. De bevindingen van de teams zijn bij reguliere besprekingen meegedeeld en zijn deels in rapportages vastgelegd.

De projectleiding meldt in een samenvattende beschouwing<sup>[ref. 6]</sup> over de periode 1998-2000 de volgende resultaten:

**Amersfoort:** geen knelpunt meer, geen aanvullende PAGE-maatregelen noodzakelijk, ex Wet milieubeheer-vergunning is geregeld.

**Roosendaal:** managementrapportage is afgerond en is in december 2000 aangeboden aan V&W<sup>[ref. 5]</sup>, voorzien van advies van de Projectgroep om een besluit te nemen over de elektrificatie van de Sloelijn, welke maatregel wordt gezien als de meest effectieve oplossing om het risico-niveau op dit emplacement te verlagen.

**Rotterdam-IJsselmonde:** selectie van het maatregelenpakket en doorrekening vrijwel afgerond, binnenkort gaat beschikkingsaanvraag naar Ministerie van V&W.

**Venlo:** selectie van het maatregelenpakket vrijwel afgerond, risico-reductie is doorge-  
rekend op basis van QRA<sup>[ref. 4]</sup>, en expert-judgement met betrekking tot effect maat-  
regelen, binnenkort ontvangt Ministerie V&W een beschikkingaanvraag.

Echter, de Gemeente Amersfoort heeft recentelijk plannen geopenbaard voor aan-  
zienlijke stedelijke verdichting rond en zelfs boven het emplacement; derhalve wordt  
een beslissing over dit emplacement nog in beraad gehouden.

In de tweede tranche, die begin 2001 is ingegaan, zijn opnieuw vier emplacementen  
aan bod gekomen, namelijk Hengelo, Maastricht, Sas van Gent en Sittard.

Het dient te worden benadrukt dat in het voorliggende voortgangsrapport slechts in  
hoofdpijnen wordt aangegeven, welke vorderingen zijn geboekt. Om enige indruk te  
krijgen van het gevolgde proces, met name in deze eerste periode, is het nodig om  
aan te geven dat de uitvoering plaatsvindt in een veranderlijke omgeving en er op te  
wijzen dat de problematiek per locatie zeer verschillend is qua aard en omvang.  
De resultaten op dit moment bestaan enerzijds uit een voltooiing van de werkvoorbe-  
reidingen in fysieke zin (denk aan ontwerpen en kostenramingen), anderzijds uit de  
recente inzichten in het beoogde, toekomstige gebruik van de 14 emplacementen.  
Om verscheidene redenen kunnen emplacementen intensiever of juist minder inten-  
sief worden gebruikt. Voorbeelden van dergelijke veranderingen zijn wijzigingen in de  
dienstregeling of in de logistieke planning van de vervoerder, beslissingen over nieuwe  
spoorlijnen, elektrificatie van (diesel)trajecten en sluitingen van chemische fabrieken.  
Met de kanttekening dat deze momentopname tijdsgebonden is en dus geen onver-  
anderlijk karakter heeft, vertegenwoordigt de onderstaande Tabel de huidige inzicht-  
ten. Het is evident dat substantiële wijzigingen in vervoersprognoses van invloed kun-  
nen zijn voor het vinden van optimale lange-termijn maatregelen. Het beleid en de  
afpraak in het project is dat wordt uitgegaan van de PAGE-prognoses<sup>[ref. 1]</sup> van inder-  
tijd. Daar kan alleen van af worden geweken als deze toch niet realistisch blijken te  
zijn.

Van links naar rechts per regel, kan in de tabel de stand van zaken worden afgelezen  
per emplacement. In hoofdkolom 2 staat de risico inschatting voor 2010 zoals die  
indertijd in PAGE is gedaan. In hoofdkolom 3 een actuele beoordeling daarvan. Onder  
"tranche" de gekozen volgorde om het emplacement aan te pakken. De volgende  
kolom geeft eventuele bijzonderheden tav de maatregelen waaraan concreet gedacht  
wordt.

Emplace- ment	Hoofdkolom 2		Hoofdkolom 3		Tranche Uitvoering- PaGE	Type maat- regelen voor tranche 1	Opmerkingen
	Type en omvang knooppunt in 2010 volg. PAGE {1}		Actuele beoorde- ling [ref. 6] t.o.v. hoofdkolom 2 {2}				
<b>Almelo</b>	GR	1-2 ordes	GR	gelijk	3		Betrokken in Stad & Milieu-project
<b>Amersfoort</b>	IR GR	geen info	geen		1	Geen	Betrokken in STIR- project
<b>Arnhem Berg</b>	GR	1 orde	geen		afvoeren		Maatregel reeds ge- no-men; electrificatie diesellijn in Arnhem
<b>Arnhem Goed</b>	geen		geen		(3)		Alleen nog verificatie risico-analyse
<b>Delfzijl</b>	GR	op OW	GR	gelijk	3		

<b>Deventer</b>	GR	1 orde	GR	minder	3		Complicatie: geen NOV
<b>Hengelo</b>	GR	3 ordes	GR	wellicht minder	2		Betrokken in Stad & Milieu-project
<b>Maastricht</b>	IR 10 <sup>-5</sup> IR 10 <sup>-6</sup> GR	50m 200m 2 ordes	IR en GR	minder	2		
<b>Roermond</b>	geen		geen		afvoeren		Bij herberekening QRA: geen pro- bleemgeval
<b>Roosendaal</b>	IR 10 <sup>-6</sup> GR	100m 2 ordes	IR en GR	gelijk	1	Sloelijn elec- trificeren	
<b>Rotterdam Ijsselmonde</b>	GR		GR	meer	1	nog in onder- zoek, o.a. rij- snelheid	
<b>Sas van Gent</b>	IR 10 <sup>-6</sup> GR	100m op OW	IR en GR	wellicht minder	2		
<b>Sittard</b>	IR 10 <sup>-6</sup> GR	100m 3 ordes	IR en GR	minder	2		
<b>Venlo</b>	IR 10 <sup>-6</sup> GR	150 m 2 ordes	IR en GR	minder	1	Software ver- keersleiding + infrawijzi- ging	

{1} Referentie is niet het PAGE-Eindrapport, maar de later geactualiseerde versie, "Referentie-niveau PAGE-emplacementen" [ref. 7]; de gegeven informatie beschrijft de situatie indien géén PAGE-maatregelen worden genomen.

■ OW = ongeveer de oriënterende waarde.

■ 1, 2, resp. 3 ordes: punt van max. overschrijding bedraagt tot 10, tot 100, resp. tot 1000 x de OW.

{2} In derde hoofdkolom, rechterdeel: betekenis van termen als 'minder': minder overschrijding van de norm dan in PAGE werd voorzien (eveneens, indien géén PAGE-maatregelen worden genomen).

De tabel leert in hoofdlijnen het volgende:

- Voor alle emplacementen is een actuele kwalitatieve risicobeoordeling gemaakt, met inachtnaam van relevante veranderingen [zie hoofdkolom 3].
- In zijn totaliteit lijkt de groei van het vervoer gevaarlijke stoffen per spoor niet de omvang te krijgen, zoals medio jaren '90 werd voorzien. De knelpunten worden minder in aantal en grootte. Om deze reden zal tijdens de volgende verslagperiode (2001-2002) een nader oordeel worden gevormd over de inzichten in de officieel geaccordeerde prognosecijfers uit het eerste PAGE-project. Niet zo zichtbaar, maar een op zichzelf staande trend die eveneens het verkeer op enkele drukke grensemplacementen doet afnemen, is de inzet van multisysteemslocomotieven.
- Voor vier emplacementen (tranche 1) is uitvoerig werk verricht, voor vier andere (tranche 2) zal dit vooral in 2001 geschieden. Twee emplacementen worden niet langer beschouwd als PAGE-relevant: Roermond op basis van een later gecon-

stateerde berekeningsfout en Arnhem-Berg vanwege gunstige infrastructurele aanpassingen die separaat van het PAGE-traject zijn uitgevoerd. Van de overige vier wordt de problematiek niet spoedeisend geacht (tranche 3: later dan 2001). Doel is nog steeds om het PAGE project in 2006 af te ronden.

- De maatregelen krijgen vermoedelijk een ander karakter dan in PAGE voorzien. In plaats van fysieke voorzieningen (zoals stop-ontspoorblokken) gaan de plannen in de richting van optimale verkeersbegeleiding, ondersteund door infra-maatregelen.

Over ieder emplacement afzonderlijk is een grote verscheidenheid aan kennis en informatie beschikbaar. Aangezien hiervoor separate rapportages zijn (Venlo, Roosendaal) of worden opgesteld, worden deze niet anders dan in hoofdlijnen in de voorliggende voortgangsevaluatie opgenomen. Wel kunnen enkele algemene punten onder de aandacht worden gebracht, waarmee het project Uitvoering-PAGE duidelijker in zijn context is gepositioneerd.

1. *Officiële projecten en plannen buiten Uitvoering PAGE, die van wezenlijke invloed zijn op de externe veiligheidsproblematiek.* Bijvoorbeeld, in Almelo is een Stad & Milieu-project in uitvoering, gericht op de stadsontwikkeling rondom het emplacement.
2. *Zekere en eventuele wijzigingen van de infrastructuur.* Terwijl sommige emplacementen in een 'stabiele omgeving' verkeren, zijn andere deelgenoot van potentiële infrastructurele veranderingen. Bijvoorbeeld, Roosendaal is betrokken in de planvorming rond VERA.
3. *Initiatieven van gemeenten en provincies.* Bijvoorbeeld, de gemeente Sas van Gent heeft interesse uitgesproken om het emplacement te laten verplaatsen.
4. *De milieuvergunningprocedures.* Voor de 14 emplacementen lopen deze niet gelijk op met Uitvoering-PAGE. Bijvoorbeeld, in Sittard vindt al jarenlang veel vergunningsoverleg plaats terwijl het emplacemententeam pas onlangs is opgericht. Zie ook hoofdstuk 8.
5. *De bouwplannen rond stations en emplacementen.* In de ruimtelijke ordening is per emplacement een eigen proces gaande. Bijvoorbeeld, in Amersfoort en Maastricht zijn pal bij het emplacement grootschalige ingrepen aangekondigd.
6. *De markt voor het personenvervoer.* Sommige emplacementen liggen 'in de luwte' of zelfs vrij van het openbaar vervoer, andere ondervinden grote invloed. Bijvoorbeeld, in Roosendaal is het gebruik van het emplacement als opstel terrein voor personentreinen een wezenlijke factor van de totale problematiek.

## **5. Financiële aspecten**

Aangezien de eerste twee beschikkingsaanvragen, te weten die van Venlo en Rotterdam IJsselmonde, nog niet gereed zijn, is er nog geen beroep gedaan op de geldelijke middelen van PAGE. Uit het totaalbudget van 75 miljoen gulden is tot nu toe slechts een miniem bedrag geput voor de risico-technische validatie van de maatregelen in Venlo. Railinfrabeheer heeft inmiddels aangegeven dat de gezamenlijke maatregelen voor geluid en externe veiligheid in Venlo geschat worden op 10 miljoen gulden. Daarnaast kan worden gewezen op de bekostiging van de voorgestelde oplossing voor Roosendaal, d.w.z. het elektrificeren van de Sloelijn. Een dergelijke infra-aanpassing betreft een post van de orde grootte van tien tot enkele tientallen miljoenen gulden, maar omdat in dit geval vanwege een mogelijke verlegging van de lijn

tevens een Trajectnota-MER studie gaande is, kan nog geen concreet bedrag worden aangegeven.

Een belangrijke voorwaarde bij het vrijgeven van de financiële middelen is de schriftelijke vastlegging van de toekomstige veiligheidssituatie in de milieuvergunning of in een daaraan gelieerd convenant, hetgeen in het volgende hoofdstuk wordt besproken.

## **6. Convenanten**

Als voorwaarde voor het vrijgeven van PAGE-gelden is gesteld dat omwille van een duurzaam veilige oplossing de vergunning ook ruimte laat voor de vervoersprognoses en dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de veiligheidswinst niet weer te niet doen. Hier is dus nadrukkelijk de medewerking van de afzonderlijke gemeenten gewenst en er is momenteel zorg dat die medewerking niet in alle gevallen zal worden gegeven.

## **7. Voortgang bestuurlijk natraject**

Op initiatief van de gemeenten Venlo, Maastricht en Roosendaal - gemeenten met een blijvende overschrijding van het groepsrisico - is in 1998 door het Rijk een bestuurlijk natraject ter sprake gebracht.

In het beoogde model nemen de betrokken gemeenten in dit natraject zelf de leiding en het initiatief. In een projectmatige aanpak maken zij duidelijk welke bronmaatregelen bij het emplacement genomen moeten worden, hoe de ruimtelijke ordening in de omgeving van emplacementen zich zal ontwikkelen en hoe - na het nemen van bronmaatregelen - de situatie met betrekking tot het groepsrisico eruit zal zien. Doel van het bestuurlijk natraject is tot een goede afstemming te komen tussen het vergunningsverleningstraject en de besluitvorming over ruimtelijke ordening. Venlo en Maastricht hebben ingestemd met dit traject en aangekondigd initiatieven te nemen. De gemeente Roosendaal heeft niet met het traject ingestemd.

In het inspectieonderzoek (zie hierna) is op verzoek van VROM voor de gemeenten met een bestuurlijk natraject de vraag opgenomen welke initiatieven inmiddels genomen zijn en hoe, wanneer en op welke wijze de betreffende gemeenten invulling willen geven aan het bestuurlijk natraject.

## **8. Stand van zaken PAGE in milieuvergunningen goederenemplacementen**

In het kader van deze tussentijdse evaluatie heeft de inspectie Milieuhygiëne een onderzoek "PAGE in Wm-vergunningen van spoorwegemplacementen" uitgevoerd. Het onderzoeksresultaat is beschreven in "Ruimte voor Risico's" <sup>[ref. 8]</sup>, een rapport dat door de Minister van VROM recentelijk aan de Tweede Kamer is toegezonden, inclusief aanbevelingen aan verscheidene partijen en organisaties.

Het onderzoek moest antwoord geven op de volgende vragen:

- beschikken de 14 emplacementen over een Wm-vergunning waarin op een adequate manier rekening is gehouden met de gestelde voorwaarden uit PAGE?
- indien dat het geval is, is de handhaving op een adequaat niveau?
- wat zijn de oorzaken van het eventueel niet tot stand komen van Wm-vergunningen waarin PAGE is verwerkt (bijvoorbeeld geluid, R.O.)
- zijn de risicoaspecten zoals deze zijn vastgelegd in een Wm-vergunning, ook vastgelegd in bestemmingsplannen?

Het resultaat <sup>[ref. 8]</sup> van het onderzoek is:

- een analyse van de aanwezige Wm-vergunningen met doorwerking van PAGE.
- analyse van de handhaving van de aanwezige vergunningen m.b.t. PAGE
- analyse van de achterliggende oorzaken bij het uitblijven van de Wm-vergunning
- analyse van de bestemmingsplannen rond emplacementen met een adequate Wm-vergunning in relatie tot PAGE
- een deelrapportage per emplacement
- een inventarisatie van de RO-situatie

Zoals is gebleken, hebben 7 van de 14 “PAGE” emplacementen nog geen WM vergunning. De inspectie heeft daarvoor een eigen inspanningsverplichting om bij het bevoegd gezag te bewerkstelligen dat alsnog vergunningen worden verleend, in het geval dat geen WM vergunning aanwezig is of deze niet voldoende kwaliteit heeft.

## 9. Na 2010: strategische studie goederenemplacementen

In vervolg op het PAGE-project wordt nader onderzocht of (inter)nationale ontwikkelingen in het goederenvervoer per spoor, alsmede mogelijke ontwikkelingen in de infrastructuur na 2010, aanleiding geven voor herbezinning op de functie van sommige probleememplacementen in binnensteden.

Eveneens wordt onderzocht of en in hoeverre in PAGE genoemde resterende probleememplacementen zouden kunnen worden uitgeplaatst.

## 10. Conclusie

Terugkijkend op de voorbije periode hebben de inspanningen binnen het project Uitvoering-PAGE zich hoofdzakelijk gericht op het weloverwogen voorbereiden van de feitelijke aanleg- en functiewijzigingsprojecten op de diverse emplacementen. Weliswaar ten koste van het oorspronkelijke bestedingsritme, maar ten gunste van de kwaliteit van de maatregelen zullen de echte geldelijke bestedingen vooral in de komende twee jaar een vlucht nemen.

## Referenties

1. Eindrapport “Plan van Aanpak Goederen Emplacementen” {Ministerie VROM-98-378} en begeleidende brief aan de Tweede Kamer van het Ministerie van VROM {DGM/SVS/97585576, april 1998}.
2. Tweede Kamer, **26200 XI nr. 31** {1998-1999}.
3. “Uitvoering-PAGE, Plan van Uitvoering” door NS Railinfrabeheer {mei 1999}.
4. “Uitvoering PAGE, Emplacement Venlo” door bureau SAVE {november 2000}.
5. “Emplacement Roosendaal, Management notitie PRIME” door NS Railinfrabeheer en Oranjewoud {november 2000}.
6. “Quick Scan, voortgang Uitvoering PAGE” door NS Railinfrabeheer {juni 2000}.
7. “Referentieniveau PAGE-emplacementen” door bureau SAVE te Apeldoorn {juni 1999; nieuwste versie verschijnt binnenkort}.
8. “Ruimte voor Risico’s, PAGE in de Wm-vergunning van spoorwegemplacementen en de doorwerking daarvan in de ruimtelijke ordening” door Inspectie Milieuhygië-

ne {25 januari 2001} en bijgevoegde brief van het Ministerie van VROM aan de Tweede Kamer {VROM 000576, dd. 29 mei 2001}.