



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

het college van Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Halderberge, Moerdijk en
Roosendaal
Postbus 5
4730 AA Oudenbosch

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

Datum **28 APR. 2014**
Betreft Bezwaarschrift inzake Regeling basisnet en
samenhangende regelgeving

Geacht college,

U heeft bij brief van 19 december 2013 (kenmerk 287725) gereageerd op de voorpublicatie van de Regeling basisnet in de Staatscourant. In deze brief ga ik in op de door uw genoemde punten.

Bezwaarschrift

U heeft het verzoek gedaan om uw reactie te behandelen als een bezwaarschrift. Ingevolge de artikelen 8:1 en 7:1, eerste lid, van de Awb kan een belanghebbende bezwaar aantekenen tegen een besluit. Een besluit is blijkens artikel 1:3, eerste lid, van de Awb een schriftelijke beslissing van een bestuursorgaan, inhoudende een publiekrechtelijke rechtshandeling. Wetten (zoals de Wet basisnet) zijn geen besluiten zoals bedoeld in de Awb. Wetten worden namelijk vastgesteld door de wetgevende macht en de wetgevende macht is geen bestuursorgaan (artikel 1:1, tweede lid Awb). Tegen de Wet basisnet is om die reden geen bezwaar mogelijk.

Er zal een ministeriële regeling worden vastgesteld waarin de ligging van de risicoplafonds wordt bepaald ter uitvoering van de Wet basisnet. In artikel 8:5, eerste lid, van de Awb is als uitzondering opgenomen dat geen beroep kan worden ingesteld tegen een besluit als bedoeld in artikel 1 van de bij de Awb behorende Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak (bijlage 2 bij de Awb). Indien geen beroep tegen een besluit kan worden ingesteld, kan er ingevolge de artikelen 8:1 en 7:1, eerste lid, van de Awb ook geen bezwaar worden gemaakt. In de Wet basisnet is bepaald dat de artikelen die zien op het vaststellen van de ministeriële regeling aan bijlage 2 bij de Awb worden toegevoegd. Tegen de Regeling basisnet is om die reden geen bezwaar mogelijk.

Op grond van het bovenstaande is uw brief niet ontvankelijk als bezwaarschrift.

Reactie in het kader van wensen en bedenkingen

Op basis van artikel 14, zesde lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (ingevoegd met de Wet basisnet) is het verplicht om bij de totstandkoming van deze regeling één ieder in de gelegenheid te stellen om wensen en bedenkingen in te dienen tegen de Regeling basisnet. Ik beschouw uw brief als zodanig. Hieronder ga ik in op de door u genoemde inhoudelijke aspecten. Ik reageer

hiermee tevens op uw brief met reactie op de feitenbladen Basisnet Spoor (brief van 12 november 2013, kenmerk 285323) en de brief van BenW van Roosendaal waarbij de door de gemeenteraad aangenomen motie Bestuurlijke draagvlak Roosendaal inzake implementatie Basisnet Spoor is aangeboden (26 maart 2014, kenmerk 765990). De inhoud van deze brieven en de motie komen in grote lijnen overeen met uw wensen en bedenkingen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

1. Opmerkingen buiten het kader van de wensen en bedenkingen

Algemeen

Bestuurlijk is Basisnet in juli 2010 vastgesteld, waarbij alle op dat moment bekende opvattingen van de gemeenten in de besluitvorming zijn betrokken. Daarna heeft u richting Tweede en Eerste Kamer nog een aantal malen gevraagd om nadere aanvullingen. Dit heeft als resultaat opgeleverd dat ik € 5 mln beschikbaar heb gesteld voor extra maatregelen ten behoeve van zelfredzaamheid en hulpverlening langs het spoortraject Moerdijk - Halderberge - en - Roosendaal. Na de vaststelling van de Wet basisnet zijn er geen nieuwe gegevens op tafel gekomen die er toe leiden de niet vervulde verzoeken weer op de agenda te zetten.

Mijn medewerkers hebben tijdens de informatie-bijeenkomsten eind 2013 in Halderberge, Moerdijk en Roosendaal met u geconstateerd dat bij de bewoners veel vragen leven over Basisnet Spoor en over andere ontwikkelingen langs het spoor, zoals geluid en trillingen. De insteek van deze avonden was om burgers alleen te informeren over Basisnet. Uw vragen over geluid en trillingen zijn in februari 2014 beantwoord.

Langetermijndoelstellingen

De Rijksoverheid heeft als beleid dat de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk wordt gebruikt, binnen de wettelijke kaders die de omgevingshinder begrenzen (zoals de geluidsplafonds van de wet SWUNG en de risicoplafonds van Basisnet). Pas als de bestaande infrastructuur volledig benut is, kan worden overwogen om nieuwe infrastructuur aan te leggen: daarbij gaat het immers om grote ingrepen in het landschap en grote sommen geld. Voor het overwegen van een nieuwe goederenspoorweg buiten de woonkernen tussen Rotterdam en België (RoBel) dan wel een 'Zeeuwse Bocht' is qua capaciteit geen reden. De door u genoemde 'goederenruit om Brabant' wordt weliswaar door de provincie Brabant genoemd, maar dat is geen Rijksbeleid.

Op de bestaande spoorlijn Rotterdam – België is zeker tot 2040 voldoende capaciteit voor zowel al het verwachte reizigersvervoer, alsook voor al het verwachte goederenvervoer, waaronder de verwachte aantallen ketelwagens met gevaarlijke stoffen. Dit is gebleken uit de meest recente capaciteitsberekeningen die in 2012 zijn gedaan¹.

In 2018 zal een externe veiligheidsonderzoek plaatsvinden voor de spoorverbinding Rotterdam – België, zoals in 2010 bestuurlijk is afgesproken.

Leefbaarheid

Naar aanleiding van uw opmerkingen over leefbaarheidsaspecten verwacht ik dat

¹ zie Kamerstuk 32404, nr. 57, bijlage over 'Lange termijnperspectief spoorgoederenvervoer', TNO, 2012.

de invoering van de wet Basisnet maar een heel beperkte invloed heeft op het totale treinverkeer op de spoorlijn door uw gemeenten. In het kader van Basisnet is er dus geen reden voor extra aandacht voor de leefbaarheidsaspecten rondom het spoor, met uitzondering van het aspect van de externe veiligheid, dat door de wet Basisnet gereguleerd wordt.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

2. Opmerkingen binnen het kader van wensen en bedenkingen

Ruimtelijke ordening en juridische aspecten

Alvorens in te gaan op uw wensen en bedenkingen, zet ik eerst de systematiek uiteen voor het voorkomen en oplossen van onwenselijk geachte risicosituaties bij kwetsbare objecten langs basisnetroutes. Daarmee beoog ik de samenhang tussen het Besluit externe veiligheid transportroutes (hierna: het Besluit), de Regeling basisnet en de Beleidslijn verwerven van woningen langs basisnetroutes te verduidelijken.

In de gekozen benadering is onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties. Voor bestaande situaties is verder onderscheiden tussen feitelijk aanwezige bebouwing en bebouwing die nog niet aanwezig is maar die op grond van het geldende bestemmingsplan toelaatbaar is (geprojecteerde kwetsbare objecten).

Nieuwe situaties

Uitgangspunt van het externe veiligheidsbeleid is dat bij de vaststelling van ruimtelijke besluiten waardoor bebouwing met nieuwe kwetsbare objecten wordt toegelaten, voldaan moet worden aan een beschermingsniveau waarbij de kans dat een persoon die langs een basisnetroute verblijft, overlijdt als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen op een basisnetroute, maximaal 1 op de miljoen (10^{-6}) per jaar is. Dit is geregeld in artikel 3 van het Besluit. Besluiten op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van nieuwe kwetsbare objecten in de nabijheid van een basisnetroute wordt toegelaten, moeten voldoen aan de bij die route behorende basisnetafstand. Dat betekent dat de afstand tussen het meetpunt (in de regel: de gevel) bij de nieuw toegelaten kwetsbare objecten en het referentiepunt op de basisnetroute minimaal de in de (bijlagen bij de) Regeling basisnet opgenomen afstand moet bedragen. Het gaat hierbij om ruimtelijke ontwikkelingen waarin het vorige bestemmingsplan nog niet voorzag. Doel van deze aanpak is te voorkomen dat nieuwe saneringsituaties ontstaan.

Bestaande situaties

Voor bestaande kwetsbare bebouwing langs een basisnetroute is in het Besluit geen saneringswaarde opgenomen, maar is doelbewust gekozen voor oplossing langs privaatrechtelijke weg. Deze benadering houdt in dat het Rijk eigenaren van kwetsbare objecten binnen de risicozone van een basisnetroute onder voorwaarden een aanbod doet tot aankoop tegen onteigeningswaarde van het desbetreffende kwetsbare object. De regering heeft daarmee ruimte willen bieden voor eigen afwegingen van de betrokken eigenaren en maatwerkoplossingen mogelijk willen maken. De voorwaarden voor aankoop door het Rijk worden opgenomen in een brief aan de betrokken gemeenten. Op de inhoud en totstandkoming van die brief kom ik hieronder terug.

Wanneer de eigenaar niet wenst te verkopen en het bestemmingsplan vervolgens ingevolge de Wet ruimtelijke ordening wordt geactualiseerd, leidt toetsing aan de basisnetafstand overeenkomstig artikel 3 van het Besluit er niet toe dat alsnog een te saneren situatie ontstaat. Dat artikel is namelijk niet van toepassing op die

situatie. Een reeds opgericht kwetsbaar object is in het verleden in juridisch-planologische zin toegelaten (bestemmingsplan of omgevingsvergunning), zodat geen sprake is van een nieuw toe te laten kwetsbaar object.

Artikel 3 van het Besluit heeft uitsluitend betrekking op ruimtelijk relevante besluiten waarbij nieuwe kwetsbare objecten worden toegelaten (nieuw-nieuw situaties). Dit blijkt uit de toelichting op het eerste lid van artikel 3 (zie Stb. 2013, 465, nota van toelichting, p. 35), alsmede uit de redactie van dat artikellid: "(...) nieuw toe te laten kwetsbare objecten. (...)”

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

Geprojecteerde kwetsbare objecten

Geprojecteerde kwetsbare objecten kunnen alleen in juridisch-planologische zin als bestaande situaties worden beschouwd; hoewel zij wel al in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen, zijn zij in feitelijke zin (nog) niet aanwezig. Gezien het uitgangspunt in het externe veiligheidsbeleid voor nieuwe situaties is het onwenselijk dat bij het uitvoeren van een bestemmingsplan nieuwe kwetsbare bebouwing wordt gerealiseerd op plaatsen waar niet wordt voldaan aan het voor nieuwe situaties geldende beschermingsniveau. De regering vindt het van belang om toekomstige saneringsgevallen waar mogelijk te voorkomen. Om die reden voorziet artikel 5, eerste lid, van het Besluit in de verplichting voor gemeenten om, voor zover nodig, de bestemmingsregeling voor gronden binnen een basisnetafstand waar nog niet gerealiseerde kwetsbare objecten zijn toegelaten, te wijzigen zodat het alsnog realiseren van kwetsbare objecten binnen die afstand niet meer is toegelaten.

Deze wijziging kan meegenomen worden met de tienjaarlijkse herziening van het plan. Het tweede lid van artikel 5 voorziet in implementatiebescherming. Op grond van dat lid wijst het bevoegd gezag een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen af, voor zover die activiteit betrekking heeft op de bouw, vestiging of aanleg van een kwetsbaar object binnen een basisnetafstand, zolang het bestemmingsplan nog niet overeenkomstig het eerste lid is gewijzigd en in werking is getreden. Artikel 5, tweede lid, biedt daarmee een zelfstandige grondslag om een dergelijke omgevingsvergunning af te wijzen. Het Besluit schrijft niet voor dat het bestemmingsplan binnen één jaar moet zijn aangepast. Anders dan kennelijk wordt verondersteld in uw brief hoeft het bestemmingsplan dus niet al binnen een jaar na inwerkingtreding van de wet- en regelgeving voor het basisnet te worden aangepast. Zoals in de nota van toelichting bij het Besluit is aangegeven, is er voor gekozen gemeenten ruimte te bieden om wat betreft het tijdstip van de herziening aan te sluiten bij de actualiseringscyclus van de Wet ruimtelijke ordening. In het eerste lid van artikel 5 van het Besluit is dit in kwalitatieve termen aangegeven met de woorden "Bij de herziening van een bestemmingsplan". Hiermee is bedoeld aan te geven dat bij de eerstkomende herziening van het plan de bestemmingsregeling voor de desbetreffende gronden met het Besluit in overeenstemming moet worden gebracht. In dit verband zij ook verwezen naar paragraaf 4.2, derde alinea, van het algemeen deel van de nota van toelichting. In die alinea wordt uitdrukkelijk gememoreerd dat de wijziging van de bestemmingsregeling als bedoeld in artikel 5 is gekoppeld aan het tijdstip waarop een bestemmingsplan wordt vastgesteld en dat de formulering van dat artikel daarmee de ruimte biedt voor aansluiting bij de cyclus voor het actualiseren van bestemmingsplannen overeenkomstig de Wro.

Is het bestemmingsplan eenmaal aangepast, dan is er voor vergunningvrij uit- of aanbouwen binnen de basisnetafstand geen ruimte meer. Dit volgt uit artikel 5, derde lid, van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht. Het is van belang dat in (de toelichting bij) het herziene plan duidelijk wordt gemaakt dat de wijziging van

de bestemmingsregeling verband houdt met de risicozones van het basisnet. Het verdient dan ook aanbeveling met het oog op de kenbaarheid van de risicozone de bij de desbetreffende basisnetroute behorende (maximale) 10^{-6} afstand uit de bijlage bij de Regeling basisnet op de plankaart aan te geven.

Van mijn kant zal ik mij er voor inspannen dat de basisnetafstanden zo spoedig mogelijk op de risicokaart bij het register risicovolle situaties worden weergegeven, zodat deze voor een ieder kenbaar zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

In uw brief stelt u kritische vragen over het vermeende verschil in beschermingsniveau voor burgers in nieuwe ten opzichte van bestaande situaties. U wijst daarbij op het verschil in benadering voor aan- en bijgebouwen en op de daarop betrekking hebbende jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State². In uw brief stelt u dat burgers in nieuwe situaties beter beschermd lijken te worden dan in bestaande situaties. Het door u genoemde verschil heeft echter niet zozeer betrekking op het beschermingsniveau als zodanig, maar op de wijze waarop dat niveau bereikt moet of kan worden. Voor nieuwe en voor geprojecteerde kwetsbare bebouwing kan eenvoudiger en op een minder ingrijpende wijze aan het gewenste niveau worden voldaan dan bij al aanwezige bebouwing. Daarom is er, in het verlengde van het saneringsbeleid voor de omgeving van Schiphol, voor gekozen in feitelijk bestaande situaties het belang dat gemoeid is met eerbiediging van bestaande woonrechten, indien de eigenaar dat wenst, te laten prevaleren boven een rigide sanering. Daarnaast hanteer ik als uitgangspunt dat getracht moet worden op de minst bezwarende wijze aan het beoogde doel te voldoen.

Eén van de redenen die ten grondslag ligt aan de keuze om te trachten overschrijdingssituaties op te lossen langs privaatrechtelijke weg, is gelegen in het feit dat daarmee eenvoudiger maatwerkoplossingen gevonden kunnen worden. Ik ben van mening dat in geval van de aanwezigheid van aan- en uitbouwen maatwerk nodig is. De per locatie uiteenlopende feitelijke omstandigheden rechtvaardigen een dergelijke aanpak. In het ene geval is sprake van een vergroting die in architectonisch opzicht niet kan worden onderscheiden van het hoofdgebouw, in een ander geval gaat het om een bijgebouw dat functioneel ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

In mijn brief van december 2013 aan de Tweede Kamer heb ik aangekondigd dat de beleidslijn ten aanzien van aan- en uitbouwen wordt aangepast³. Uw commentaar op de benadering van aan- en uitbouwen zal ik hierin meenemen. Ik ben voornemens nader te bezien in welke gevallen een aan- of uitbouw grond oplevert voor aankoop van de desbetreffende woning door het Rijk. Dat geldt evenzo voor de benadering van bedrijfswoningen waarbij de woonfunctie los is komen te staan van de bedrijfsfunctie of waarbij de bedrijfsfunctie geheel verdwenen is. Bij die beoordeling hanteer ik als uitgangspunt dat het moet gaan om legale woonfuncties. Sinds 1 januari 2013 geldt op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet geluidhinder dat de planologische status bepalend is voor de mate van milieubescherming voor gevoelige functies. Dit betekent voor woningen dat bescherming tegen de nadelige gevolgen van een activiteit alleen wordt geboden als het gebouw wordt gebruikt in overeenstemming met de woonbestemming die voor de desbetreffende gronden en opstallen is aangegeven in het bestemmingsplan, de beheersverordening of de

² De aangehaalde uitspraak van 22 april 2009, zaaknummer 200803956/1 heeft geen betrekking op de reikwijdte van het begrip woning.

³ Kamerstuk 32862, nr. 54.

omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken. De recent door de gemeenten Moerdijk en Halderberge uitgevoerde inventarisatieonderzoeken geven een indicatie van het aantal gevallen waarin in die gemeente een aan- of uitbouw binnen de risicozone ligt. Ik ben bereid met u op korte termijn te overleggen over een zo mogelijk aanvaardbare oplossing voor de aangehaalde problematiek. De resultaten van dat overleg zullen worden verwerkt in de beleidslijn Verwerven van woningen langs basisnetroutes, waarin de criteria voor aankoop door het Rijk worden opgenomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

Vergoeding van planschade en kosten

In paragraaf 4.2 van de nota van toelichting bij het Besluit is uiteengezet dat de aanpassing van een bestemmingsplan (ter voldoening aan artikel 5 van het Bevt) tot planschade kan leiden. Voor zover deze schade volgens de Wro en de criteria die daarvoor in de jurisprudentie zijn ontwikkeld voor vergoeding in aanmerking komt, wordt deze in eerste instantie vergoed door de gemeente die het plan als schadeveroorzakend besluit vaststelt. Op grond van artikel 6.8 van de Wro kunnen de kosten van de toegekende tegemoetkoming in de schade ten laste van het Rijk worden gebracht. Door aan te sluiten bij de actualiseringstermijn van de Wro hoeven gemeenten niet tussentijds extra kosten te maken in verband met de wijziging van het plan. Deze kosten komen dan ook niet voor vergoeding in aanmerking.

Wat betreft de vergoeding van planschade ben ik bereid met u afspraken te maken over de vergoeding daarvan. De door u uitgevoerde inventarisaties vormen een uitgangspunt voor nader overleg. De afspraken zouden in een bestuursovereenkomst opgenomen kunnen worden.

Verdere procedure

Het Besluit externe veiligheid transportroutes is op 29 november 2013 gepubliceerd in het Staatsblad (Stb. 2013, 465). Wijziging van dat besluit is op dit moment niet aan de orde.

De Regeling basisnet bevat uitwerkingsregels op grond van de Wet basisnet (onder meer de aanwijzing van basisnetroutes en tabellen met basisnetafstanden). Deze regeling is op 25 november 2013 voorgepubliceerd in de Staatscourant, teneinde een ieder in de gelegenheid te stellen wensen en bedenkingen kenbaar te maken bij de minister van IenM.

Het is mijn voornemen de beleidslijn Verwerven van woningen langs basisnetroutes tegelijkertijd met de inwerkingtreding van de wet- en regelgeving voor het basisnet te publiceren in de Staatscourant. Vóór dat tijdstip zal de beleidslijn nogmaals aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Kopmaken vervoerstroomband Sloe - Antwerpen

Uw voorstel om het risicoplafond op het spoortraject 35, Zevenbergschen Hoek – Roosendaal Oost met de door u voorgestelde 5.000 ketelwagens per jaar te verlagen kan ik in ieder geval thans niet overnemen. Een eventuele beslissing daarover is afhankelijk van de mate waarin de betreffende vervoersstroomband in de toekomst kan kopmaken op het emplacement Roosendaal. Momenteel beraad ik mij op de doorwerking van uitspraken die de Raad van State gedaan heeft over kopmaken.

Ingevolge artikel 14, vijfde lid, van de Wvgs zijn de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen niet van toepassing op het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op spoorwegemplacements, voor zover dat risico vatbaar is voor regulering in de omgevingsvergunning (artikel 2.1 van de Wet algemene

bepalingen omgevingsrecht). Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State behoort het doorgaand vervoer niet tot de onderwerpen waarop de omgevingsvergunning voor een spoorwegemplacement betrekking kan hebben. Thans wordt, mede naar aanleiding van deze jurisprudentie, onderzocht hoe de risico's van het doorgaand vervoer op spoorwegemplacements zich verhouden tot de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen. Daarnaast wordt bezien op welke wijze de risico's van activiteiten die blijkens die jurisprudentie behoren tot doorgaand vervoer, kunnen worden opgenomen in de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen in het Basisnet Spoor.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

Voor wat betreft de verwachte omvang van het vervoer is in Basisnet Spoor uitgegaan van de in 2007 door ProRail opgestelde marktverwachting voor 2020. Hiermee is het Basisnet Spoor robuust vormgegeven. Door de huidige economische situatie wordt er minder vervoerd. De inzet van het Kabinet is gericht op economisch herstel. Tegen die achtergrond wordt verwacht dat het vervoer op termijn zal aantrekken. Voor de gemeenten en burgers geeft het vasthouden aan de risicozone juist duidelijkheid over het handelingsperspectief op termijn.

Artikelsgewijze opmerkingen

U verzoekt om een aantal begrippen en uitgangspunten in het Besluit en de Regeling basisnet aan te passen omdat deze niet gedefinieerd zijn of niet overeenkomen. Zoals ik hierboven heb vermeld, is het Besluit reeds in het Staatsblad gepubliceerd en is wijziging daarvan op dit moment niet aan de orde. Op uw wensen en bedenkingen ten aanzien van de Regeling basisnet ga ik hieronder in.

U geeft aan dat het begrip 'spoorbundel' niet eenduidig is. Een spoorbundel voor het doorgaand verkeer is in artikel 1 gedefinieerd als alle sporen die deel uit maken van het doorgaande spoornetwerk en in beide richtingen kunnen worden gebruikt om te vervoeren over dat netwerk. Een spoorbaan die niet in beide richtingen gebruikt kan worden om het spoornetwerk te bereiken, behoort niet tot deze spoorbundel. Dit geldt bijvoorbeeld voor opstelsporen, wachtsporen en andere sporen waarmee het spoornetwerk slechts in één rijrichting kan worden bereikt. Indien daarentegen het spoornetwerk via een opstelspoor of wachtspoor in beide richtingen kan worden bereikt, behoort dit spoor wel tot de spoorbundel voor doorgaand verkeer. Dit laatste is het geval bij de wachtsporen Oudenbosch en Zevenbergen.

U merkt op dat de Regeling basisnet onduidelijk is daar waar het gaat over het referentiepunt bij complexe situaties. Om te verduidelijken op welke wijze het referentiepunt moet worden vastgesteld is in deel III van de toelichting bij de Regeling figuur 9 opgenomen. In paragraaf 6 van de toelichting is opgenomen hoe met de uitspraken van de Raad van State over kopmaken wordt omgegaan.

U stelt dat een nadere toelichting gewenst is met betrekking tot de te hanteren afstand zoals dit is verwoord in artikel 14, eerste lid (begripsomschrijving 'gronden in de omgeving van'). De toelichting op artikel 14 is aangepast. Verduidelijkt is dat het gaat om bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk binnen 200 meter van een basisnetroute ligt. Die afstand moet worden gemeten vanaf het referentiepunt op de basisnetroute.

U geeft aan dat artikel 14, lid 3 overbodig is omdat deze afwijking niet nodig is. Dit is een misvatting. Artikel 14, eerste lid, gaat over basisnetroutes. 'Overige spoorwegen' zijn op grond van artikel 1, eerste lid, ook basisnetroutes. Zonder het derde lid zou op grond van artikel 14, eerste lid, het groepsrisico ook voor 'overige hoofdspoorwegen' berekend moeten worden, terwijl het op voorhand vanwege de geringe omvang van het vervoer evident is dat geen sprake zal zijn van een significant groepsrisico.

Het is tevens een misvatting dat artikel 14, eerste lid niets zegt over (overige) hoofdspoorwegen. Dit artikel gaat over basisnetroutes. 'Overige hoofdspoorwegen' zijn op grond van artikel 1, eerste lid ook basisnetroutes.

U stelt dat artikel 15 in strijd is met het bepaalde in artikel 14, lid 3. Dit is echter niet het geval. Artikel 15 heeft betrekking op transportroutes, niet zijnde basisnetroutes; dat wil zeggen op wegen in beheer bij een provincie, gemeente of waterschap en die niet tot het basisnet behoren. Artikel 15 heeft geen betrekking op hoofdspoorwegen. Alle hoofdspoorwegen maken deel uit van het basisnet. Gegevens over de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over alle hoofdspoorwegen staan vermeld in bijlage II bij de Regeling.

U vraagt waarom onderscheid wordt gemaakt tussen 'bouw waarvan de verwezenlijking wordt toegelaten (artikel 17, lid 1) en 'geprojecteerde bebouwing' (artikel 17, lid 2). De redactie van artikel 17 zoals voorgepubliceerd (thans de artikelen 18 en 19), is opnieuw bezien en waar nodig aangepast teneinde deze zowel qua terminologie als qua inhoud beter te laten aansluiten bij de artikelen 3 en 5 van het Besluit.

U geeft aan het niet duidelijk te vinden waarom de opsomming van 'bijzondere objecten' in artikel 17, lid 1 en 2 niet overeenkomt. Ter wille van de leesbaarheid is artikel 17 zoals voorgepubliceerd, gesplitst in twee artikelen: artikel 18 en artikel 19. Artikel 18 heeft betrekking op de meetpunten voor nieuw toe te laten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten; artikel 19 heeft uitsluitend betrekking op in een vigerend bestemmingsplan binnen de risicozone toegelaten maar nog niet gerealiseerde kwetsbare objecten. Openluchtwembaden, speeltuinen en sportterreinen zijn niet opgenomen in de opsomming van artikel 19, onderdeel b, aangezien het hier beperkt kwetsbare objecten betreft. De toelichting op artikel 17 zoals voorgepubliceerd (thans 18 en 19) is op dit punt aangevuld.

3. Berekening Groepsrisico

In uw brief over de feitenbladen Basisnet Spoor van 12 november 2013 vraagt u om de bevolkingsbestanden ter beschikking te stellen. Een eerste versie van de Basisnetviewer is in februari 2012 ter beschikking gesteld aan uw gemeente. In december 2013 is een bijgewerkte versie verstrekt. De Basisnetviewer heeft een koppeling met de rekenmethodiek transportrisico's (RBMII), waardoor in de viewer een verificatieberekening Basisnet Spoor gemaakt kan worden. Het is nooit de bedoeling geweest dat gemeenten de gegevens uit de Basisnetviewer gaan gebruiken voor toekomstige berekeningen.

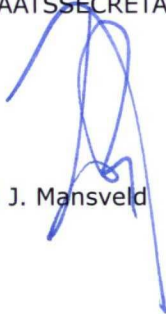
4. Tot slot

Graag maak ik gebruik van uw uitnodiging voor een nader gesprek. Ik stel voor om dit gesprek te houden op het moment waarop u de besteding van de middelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening concreet hebt ingevuld en ik de beleidslijn Verwerven van woningen langs basisnetroutes volgens bovenstaande lijn heb aangepast.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Wilma J. Mansveld', written over the typed name.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/61345

28 APR. 2014