

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Bijlage(n)

-

Datum 11 maart 2013
Betreft beantwoording vragen Tweede Kamer naar aanleiding
van voorhang ontwerp-Besluit externe veiligheid
transportroutes

Geachte voorzitter,

Op 23 januari 2013 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu vragen en opmerkingen aan mij doen toekomen over het ontwerpbesluit houdende milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit externe veiligheid transportroutes). Hieronder ga ik in op de door de verschillende fracties voorgelegde vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de fractie van de VVD vragen zich af of er in de huidige ruimtelijke inrichting invullingen zijn die conflicteren met de in beginsel voor elke basisnetroute vastgestelde risicoruimte en zone met ruimtelijke beperkingen.

In antwoord hierop kan ik aangeven dat ik in 2011 onderzoeksbureau Arcadis opdracht gegeven onderzoek te doen naar de aanwezigheid van kwetsbare bebouwing binnen basisnetafstanden. Uit dat onderzoek blijkt dat bij wegen en spoorwegen in totaal 43 woningen in zeven gemeenten gedeeltelijk gesitueerd zijn binnen de basisnetafstanden. Bij vaarwegen doet deze situatie zich niet voor. Zoals toegelicht in de nota van toelichting ben ik voornemens deze knelpunten langs privaatrechtelijke weg op te lossen.

Voorts vragen deze leden zich af hoe met de ruimtelijke overwegingen wordt omgegaan in de bestaande bestemmingsplannen of dat het ontwerpbesluit alleen voor nieuwe bestemmingsplannen geldt en, als dat laatste het geval is, of het ontwerpbesluit leidt tot het versneld vernieuwen van bestemmingsplannen.

Het ontwerpbesluit geldt niet alleen voor besluiten die voorzien in bebouwingmogelijkheden voor nieuw toe te laten kwetsbare of beperkt kwetsbare bebouwing of functies, maar ook voor bestemmingsplannen die al bouwtitels bevatten voor kwetsbare objecten voor zover die zijn toegelaten binnen de

basisnetafstanden (geprojecteerde kwetsbare objecten). In het hierboven genoemde onderzoek zijn tevens de bouwplannen van gemeenten in de nabijheid van basisnetroutes onderzocht. Voor zover een bestemmingsplan bebouwingmogelijkheden bevat voor een kwetsbaar object binnen een basisnetafstand maar de bouw daarvan nog niet is verwezenlijkt, moet de gemeente het plan bij de eerstvolgende herziening in overeenstemming brengen met het besluit. Het ontwerpbesluit voorziet niet in een versnelde vernieuwing van bestemmingsplannen aangezien ik gemeenten de mogelijkheid wil bieden de herziening uit te voeren gelijktijdig met de actualisering van het plan ingevolge de Wet ruimtelijke ordening. Voor het geval na de inwerkingtreding van de basisnetregelgeving het wegnemen van nog niet verwezenlijkte bebouwingmogelijkheden alsnog tot planschade aanleiding zou geven, heb ik voor de vergoeding daarvan budget gereserveerd in het Infrastructuurfonds.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Vervolgens vragen de leden van de VVD-fractie of het ontwerpbesluit, zoals beoogd, gelijktijdig met de Wet basisnet in werking zal kunnen treden en wat de consequenties zouden zijn als dit niet gehaald wordt.

Het streven is er op gericht de wet en het besluit met de onderliggende ministeriële regeling gelijktijdig in werking te laten treden. Mocht de totstandkomingsprocedure voor het besluit meer tijd vragen, dan is er geen man overboord. Doordat in het besluit gebruik gemaakt wordt van het begrippenkader van de Wet basisnet kan het besluit niet werken zonder de wet. De wet echter is voor haar werking niet afhankelijk van het besluit. Aangezien de vervoerszijde en de ruimtelijke component van het basisnet nauw met elkaar samenhangen en in de technische uitvoeringsregeling regels worden opgenomen die beide zijden van het basisnet reguleren, ligt het voor de hand om het gehele regelgevingscomplex gelijktijdig in werking te laten treden.

Wat betreft de afstanden tot transportroutes vragen deze leden zich af waarom een grotere afstand kan worden vastgesteld dan in de Wet basisnet is opgenomen en hoe voorkomen zal worden dat onnodig grote afstanden worden vastgesteld.

Allereerst merk ik op dat de afstanden niet in de wet zelf maar in de onderliggende ministeriële regeling zullen worden opgenomen. De afstanden markeren de grens voor de maximale groei van de vervoersrisico's enerzijds en ruimtelijke ontwikkelingen in de richting van een basisnetroute anderzijds. Het basisnet staat echter niet in de weg dat een provincie bij verordening voor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen bepaalt dat een grotere afstand tot een basisnetroute moet worden aangehouden ter beperking van het groepsrisico of uit een oogpunt van zelfredzaamheid. De afweging van groepsrisico's en de zorg voor voldoende hulpverleningsmogelijkheden en zelfredzaamheid zijn bij uitstek lokale verantwoordelijkheden. In de provincie Groningen zijn dergelijke regels vastgesteld. Zo kan ook een gemeente als bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening zelf grotere afstanden aanhouden, bijvoorbeeld bij nieuwe kinderdagverblijven of vergelijkbare kwetsbare functies.

In de praktijk doen sommige gemeenten dit nu al. Het primaat voor de ruimtelijke ordening ligt immers bij de gemeente. Ik heb niet de ambitie daarin verandering aan te brengen.

Tot slot hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of alle relevante locaties bereikbaar zijn voor hulpdiensten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Het ontwerpbesluit bevat geen regels die er op gericht zijn de bereikbaarheid van mogelijke ongevalslocaties in bestaande situaties te veranderen. In het ontwerpbesluit is wel geregeld dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes ook ingegaan moet worden op de mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten. Bereikbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de mogelijke grote verschillen in bescherming tussen bewoners van verschillende provincies die kunnen ontstaan wanneer het bevoegd gezag gebruik maakt van de mogelijkheid strengere veiligheidseisen te stellen.

Zoals ik hierboven al heb aangegeven, bakent het basisnet de grenzen af voor de groei van vervoersrisico's en ruimtelijke ontwikkelingen. Het waarborgt daarmee een basisbeschermingsniveau wat betreft de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de gebouwde omgeving. Daarmee worden de vervoersrisico's voor alle burgers in alle provincies binnen een maatschappelijk aanvaardbaar niveau gebracht. De gemeenten en provincies hebben bij de afweging van groepsrisico's en de zorg voor voldoende hulpverleningsmogelijkheden en zelfredzaamheid een eigen aanvullende verantwoordelijkheid. Het staat hen daarom vrij om een grotere veiligheid te bieden door strengere eisen te stellen aan ruimtelijke ontwikkelingen. De consequentie van de lokale verantwoording van het groepsrisico is dat de lokale belangenafweging kan leiden tot regionale of lokale verschillen.

Deze leden vragen zich voorts af wat de gevolgen zijn als in eerste instantie per ministeriële regeling voor binnenwateren die deel uitmaken van het basisnet een uitzondering wordt gemaakt voor het plaatsen van nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen een bepaalde vaarweg, omdat naar verwachting de risicoruimte niet wordt overschreden. Stel dat na een aantal jaar toch blijkt dat die ruimte wordt overschreden, wie draait dan op voor de kosten voor het noodgedwongen weer verwijderen van deze objecten? De leden vragen zich af waarom er niet voor wordt gekozen om zulke objecten überhaupt niet toe te staan binnen de risicoruimte. Kan de minister aantonen dat het bieden van deze ruimte noodzakelijk is voor provincies en gemeenten?

Vaarwegen zijn op bepaalde trajecten zo breed dat de PR 10^{-6} contour bij volledige benutting van de risicoruimte door het vervoer op die plaatsen altijd ver van de oever zal blijven liggen. Vanuit het oogpunt van het bieden van een basisbeschermingsniveau is er daarom geen enkele noodzaak om het realiseren van objecten op die plaatsen te verbieden. Verwijderen van dergelijke objecten omdat mogelijk in de toekomst de risicoruimte wordt overschreden, zal dan ook niet nodig zijn. De noodzaak van deze uitzonderingsbepaling kan worden geïllustreerd met de plannen zoals opgenomen in het Nationaal Waterplan om buitendijks te bouwen in het IJsselmeer bij Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit laat uiteraard onverlet dat er andere in de Waterwet genoemde belangen kunnen zijn die bebouwing in de vaarweg verhinderen.

Deze leden vroegen zich verder af of de mogelijkheid om wegens gewichtige redenen af te wijken niet zal leiden tot ongelijke situaties en tot hogere dan wenselijk geachte risico's. Ook missen zij een duidelijk kader. Tevens vragen zij zich af hoe vaak naar verwachting in de praktijk zal moeten worden afgeweken van de grenswaarde (bedoeld zal zijn: de richtwaarde) met een beroep op deze term.

In het externe veiligheidsbeleid geldt sinds jaar en dag dat de norm voor het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten, zoals woningen¹, scholen en ziekenhuizen, een harde waarde is waarvan het bevoegd gezag niet mag afwijken. Voor beperkt kwetsbare objecten, zoals kleine kantoren en kleine bedrijven, geldt dat in beginsel moet worden voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico. Om gewichtige redenen mag het bevoegd gezag echter voor beperkt kwetsbare objecten van de norm afwijken. Deze benadering is wettelijk verankerd in de regelgeving voor risicovolle bedrijven en de ruimtelijke inrichting van de omgeving van deze bedrijven alsmede in de regelgeving voor buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Dit ontwerpbesluit bouwt hierop voort voor de ruimtelijke inrichting van de omgeving van transportroutes. Wat betreft het kader waarbij afwijken van de richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten aan de orde kan zijn, wijs ik er op dat in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit is opgemerkt dat alleen zwaarwegende belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening, het vervoer of de economie een afwijking kunnen rechtvaardigen. Daarnaast kan afwijking van de richtwaarde aan de orde zijn bij het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied of bij vervangende nieuwbouw in het kader van de herstructurering van stedelijk gebied. Hiermee wordt zoveel mogelijk richting gegeven aan de overwegingen die aan een besluit tot afwijking ten grondslag moeten liggen. De verantwoordelijkheid voor het besluit blijft bij het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening. Gelet op het feit dat veel basisnetafstanden een bescheiden omvang hebben, zal de noodzaak om gebruik te maken van de mogelijkheid tot afwijken voor (uitsluitend) beperkt kwetsbare objecten naar verwachting beperkt zijn.

Ten slotte vragen de leden van de PvdA-fractie zich af waarom is afgezien van het opnemen van een termijn waarbinnen het bestemmingsplan moet worden gewijzigd waardoor bestaande en ontoelaatbare situaties mogelijk nog jarenlang gedoogd zouden worden.

De reden waarom is afgezien van het opnemen van een wettelijke herzieningstermijn ligt in het feit dat ik heb willen voorkomen dat gemeenten extra kosten moeten maken door een tussentijdse herziening van het bestemmingsplan, los van de ingevolge de Wro verplichte actualisering. Ter voorkoming van mogelijk misverstand wijs ik er op dat de verplichte aanpassing van het bestemmingsplan zoals die in artikel 5 van het ontwerpbesluit is geregeld uitsluitend ziet op gevallen waarin het plan voorziet in bebouwingmogelijkheden voor kwetsbare objecten, maar daarvan nog geen gebruik is gemaakt. Feitelijk is dus geen sprake van een bestaande en ontoelaatbare risicovolle situatie.

¹ N.B. niet een enkele in het vrije veld liggende woning

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de fractie van de SP vragen of er nader aangescherpte regels te verwachten zijn met het oog op de externe veiligheid rond transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. Dat besluit regelt de uitoefening van ruimtelijke bevoegdheden met betrekking tot de omgeving van buisleidingen op soortgelijke wijze als het voorliggende ontwerpbesluit voor wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren. Ik zie op dit moment geen aanleiding om de recent ingevoerde wetgeving voor buisleidingen verder aan te scherpen.

Deze leden vragen voorts naar de manier waarop de vervoerscomponent van het basisnet wordt gegarandeerd indien lokale overheden door bouwactiviteiten in het vaarwater gaan zitten van het vervoer. Bij wijze van voorbeeld wijzen zij daarbij op de nieuwbouwplannen voor de Kuip die deels in de Maas zouden worden gerealiseerd.

Met het basisnet wordt een systeem gecreëerd waarbij de gebruiksruimte voor het vervoer onafhankelijk wordt gemaakt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor kwetsbare objecten. Voor nieuw toe te laten kwetsbare objecten geldt deze gebruiksruimte als harde grens. Zoals ik hierboven heb uiteengezet, zijn beperkt kwetsbare objecten in beginsel niet toegelaten binnen de basisnetafstand. Uitsluitend in geval van gewichtige redenen kan het bevoegd gezag van dit uitgangspunt afwijken. In dat geval accepteert het bevoegd gezag gemotiveerd een hoger risiconiveau voor het desbetreffende project zonder dat dit een beperking voor de gebruiksruimte voor het vervoer met zich brengt. Hetzelfde geldt voor het groepsrisico. Het bevoegd gezag kan een toename van het groepsrisico als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, gegeven de aan het vervoer gegunde gebruiksruimte, verantwoord achten. Zoals hierboven aangegeven kan voor bouwen in een vaarweg een uitzondering worden gemaakt. Ook dan geldt echter als voorwaarde dat er geen kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden op plaatsen waar het plaatsgebonden risico, gegeven de aan het vervoer gegunde gebruiksruimte, groter kan worden dan 10^{-6} per jaar en dat het betreffende project de gebruiksruimte voor het vervoer niet kan inperken.

De leden van de SP-fractie vragen naar de informatievoorziening over het transport door bewoonde gebieden in verband met de hulpverlening en rampbestrijding. Zij vragen zich af op welke wijze in die informatie wordt voorzien, zodat hulpverlening en rampbestrijding op een adequate wijze kunnen plaatsvinden.

Ik onderschrijf het belang van snelle beschikbaarheid van actuele informatie over de vervoerde gevaarlijke stoffen, zowel voor de hulpverleners als voor de bevolking. Bij vervoermiddelen is ten behoeve van de hulpverleningsinstanties informatie over gevaarlijke lading aanwezig, onder meer in de vorm van gevaarsetiketten en oranje borden met gevaars- en stofidentificatienummers. Bovendien is voor vervoer per spoor en over de binnenwateren geregeld dat de hulpverleningsinstanties bij een ongeval informatie kunnen opvragen die vooraf door de vervoerder is verstrekt aan de infrastructuur- of waterwegbeheerder. (De infrastructuurbeheerder informeert direct na een melding van een ongeval de

betrokken meldkamer). Tenslotte wordt zowel nationaal als internationaal gewerkt aan verbetering van ("real time") informatievoorziening door toepassing van telematica. Op basis van deze informatie informeert het bevoegde gezag de bevolking.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Deze leden vragen zich voorts af waarom er ruimte blijft bestaan voor het situeren van objecten in plasbrandaandachtsgebieden, hoe de mensen die het aangaat op de hoogte gehouden worden van de risicosituatie en hoe de actieve risicocommunicatie er uit ziet.

Gemeenten moeten motiveren waarom het nodig is juist in een gebied waar de effecten van een plasbrand zich kunnen voordoen nieuwe bebouwing toe te staan (artikel 10 van het ontwerpbesluit). Ten einde de veiligheid voldoende te kunnen waarborgen, zijn in en op grond van het Bouwbesluit 2012 extra bouweisen opgenomen waaraan die bebouwing moet voldoen. Om de kenbaarheid van het plasbrandaandachtsgebied voor burgers en bedrijven te vergroten, zal ik mij er voor inspannen dat in het register risicovolle situaties en op de risicokaart naast de basisnetafstanden ook de omvang van het plasbrandaandachtsgebied wordt aangegeven. Daarnaast geldt onverkort wat in de nota van toelichting over de rol van het bestuur van de veiligheidsregio op het gebied van risicocommunicatie is vermeld. De veiligheidsregio draagt er zorg voor dat de bevolking wordt geïnformeerd over rampen, getroffen maatregelen en te volgen gedragslijnen. Daarbij dient waar nodig aandacht te worden besteed aan de mogelijke gevolgen van een plasbrand bij een ongeval op een basisnetroute.

Daarnaast vragen deze leden naar de eindverantwoordelijkheid voor de behartiging van nationale ruimtelijke belangen die samenhangen met het basisnet. In het bijzonder willen zij weten of het Rijk nog wel eindverantwoordelijk blijft voor de juiste uitvoering van deze belangen, ook als gemeenten onverhoopt in gebreke blijven.

Het ontwerpbesluit noch het voorstel van Wet basisnet brengt een verschuiving teweeg in de bevoegdheid van de gemeente voor de ruimtelijke ordening in gebieden langs de basisnetinfrastructuur. Wel bevat het ontwerpbesluit instructieregels voor gemeenten die de uitoefening van ruimtelijke bevoegdheden als hier bedoeld normeren. De minister van Infrastructuur en Milieu is er, kort gezegd, voor verantwoordelijk dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de risicoplafonds worden afgewikkeld. Gemeenten zijn er voor verantwoordelijk dat de keerzijde van de risicoplafonds, te weten de basisnetafstanden bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht worden genomen of daarmee rekening wordt gehouden en dat het groepsrisico op een transparante wijze wordt verantwoord. Daarnaast zijn gemeenten verantwoordelijk voor een goede afweging van de aspecten rampbestrijding en zelfredzaamheid van de bevolking. Het toezicht op de naleving door gemeenten van de regels van het Rijk is in het stelsel van het generiek toezicht ondergebracht bij de provincie. Zo nodig kan de provincie een ruimtelijk relevant besluit van de gemeente voordragen voor schorsing en vernietiging door de Kroon.

Tot slot hebben de leden van de SP-fractie vragen over de bestaande knelpunten. Deze zijn al enige tijd in beeld. Kan de regering inzage geven in de

saneringsplannen en fasering daarvan in de tijd? Wanneer zijn alle bestaande knelpunten opgeheven?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Zoals hierboven aangegeven zijn in totaal 43 woningen in zeven gemeenten gedeeltelijk gesitueerd binnen de basisnetafstanden. In aanloop naar het van kracht worden van de regelgeving voor het basisnet ben ik vanaf 2011 overgegaan tot aankoop van deze kwetsbare objecten zodra deze op de woningmarkt te koop worden aangeboden. Dit heeft er toe geleid dat op dit moment zeven kwetsbare objecten zijn aangekocht. De in de nota van toelichting genoemde beleidsbrief voor de aankoop van bestaande kwetsbare objecten na het van kracht worden van de regelgeving voor het basisnet wordt vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet basisnet naar Uw kamer toegestuurd. Om de bestaande, rechtmatig uitgeoefende woonrechten zoveel mogelijk te eerbiedigen (indachtig de motie Hofstra inzake Schiphol, Kamerstukken II 2001/02, 27 603, nr. 74) zal het Rijk zich er voor inspannen om de desbetreffende kwetsbare objecten minnelijk, in overleg met rechthebbende(n) en gemeenten te verwerven. Het is hierbij mogelijk dat de wens van rechthebbende om in het kwetsbare object te blijven wonen wordt gehonoreerd. De rechthebbende accepteert dan zelf het verhoogde risico. Een andere oplossing zou gevonden kunnen worden in het maken van afspraken met de rechthebbende(n) en de gemeente over wijziging van de functie van de desbetreffende woning waardoor deze een beperkt kwetsbaar object wordt. Door de keuze voor deze vorm van maatwerk kan niet worden aangegeven wanneer alle bestaande knelpunten zullen zijn opgeheven.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie bezien het voorliggende besluit in relatie tot de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) (Kamerstukken II, 32 862). Met het oog op deze Wet basisnet vragen de leden van de D66-fractie hoe het staat met de uitvoering van de motie Van Veldhoven (Kamerstukken II 2011/12, 38 682, nr. 42) over de problematiek rond Zwijndrecht, Dordrecht en Tilburg. Eveneens vragen zij hoe het staat met de toezeggingen die zijn gedaan, tijdens het plenair debat Wet basisnet op 14 juni 2012, om de Kamer te informeren over de maatregelen die worden genomen om de risico's terug te brengen en de financiële middelen die daarvoor beschikbaar worden gesteld.

De motie Van Veldhoven wordt uitgevoerd conform de wens van Uw kamer. In juli 2010 is de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat met de gemeenten Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht een inspanningsverplichting aangegaan om voor de korte termijn met een pakket van aanvullende veiligheidsmaatregelen aan het spoor en aanpassing van bouwplannen te komen tot een bijdrage aan vermindering van het groepsrisico. Het onderzoek naar de mogelijke maatregelen aan de zijde van de infrastructuur is afgerond. Het voorbereidend onderzoek naar mogelijke ruimtelijke maatregelen is in een afrondende fase. Onderdeel van dit onderzoek is het uitvoeren van nieuwe risicoberekeningen. De uitkomsten van die risicoberekeningen worden eerst voorgelegd aan betreffende gemeentebesturen, daarna zal ik uw Kamer, naar verwachting voor het zomerreces 2013, nader informeren. De verdere besluitvorming over de inzet van financiële middelen zal afhankelijk zijn van het risicoreducerend effect van zowel de spoorse als de ruimtelijke maatregelen.

Voorts vragen deze leden naar de inhoud en juridische houdbaarheid van de begrippen 'gewichtige redenen' en 'zwaarwegende belangen'. Voorts willen zij weten wanneer afwijking of overschrijding van de richtwaarde acceptabel is en of er onafhankelijke controle is bij zulke beslissingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik deels naar het hierboven gegeven antwoord op vragen van de leden van de PvdA-fractie over de mogelijkheid om van de richtwaarde af te wijken. Wat betreft de juridische houdbaarheid van deze begrippen merk ik op dat zij zijn ontleend aan artikel 5.2 van de Wet milieubeheer en aan de daarbij behorende parlementaire stukken. Uiteindelijk is het de rechter die beoordeelt in hoeverre de door het bevoegd gezag gegeven motivering een besluit tot overschrijding van een richtwaarde kan dragen. Voor die beoordeling geeft de toelichting bij het ontwerpbesluit een globale nadere duiding van deze begrippen. In verband met de beleidsruimte die inherent is aan een goede ruimtelijke ordening zal de rechter de gemaakte keuzen naar verwachting niet anders dan marginaal kunnen toetsen.

De leden van de D66-fractie vragen zich af waarom de minister stelt: 'De kosten van het vergoeden van planschade zullen naar verwachting van zeer beperkte omvang zijn'. Waarop is deze verwachting gebaseerd? Kan de minister nader specificeren hoe hoog deze kosten zullen zijn?

Deze verwachting is gebaseerd op de volgende afwegingen. Bij de vormgeving van het Basisnet Water en ook naderhand, nadat de in bestemmingsplannen in acht te nemen PR-risicocontouren per 1 januari 2010 in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen waren opgenomen, is niet gebleken dat voorgenomen bouwplannen bij vaarwegen door het Basisnet worden belemmerd. Voor Basisnet Weg is door Arcadis een bestemmingsplaninventarisatie gehouden. Hieruit kwamen twee mogelijke gevallen van planschade naar voren. Beide zijn inmiddels verkend en blijken in overleg met de betreffende gemeenten niet (meer) aan de orde.

De PR-contour voor Basisnet Spoor ligt in de meeste gevallen binnen de spoorbundel. In deze gevallen is er geen sprake van mogelijke planschade. In de overige gevallen, zo blijkt uit een eerste inventarisatie, is het niet waarschijnlijk dat er sprake is van planschade. Ik ben met een viertal gemeenten nog in overleg zodat ik planschade niet geheel kan uitsluiten. Mijn stellige verwachting is dat, als die situatie zich al zou voordoen, deze van beperkte omvang zal zijn.

De leden van de D66-fractie merken op dat hier wordt gesteld dat er financiële middelen worden ingezet om eigenaren van kwetsbare objecten binnen veiligheidszones langs wegen en spoorwegen die deel uitmaken van het basisnet tegemoet te komen. Ook hier vragen de leden van de D66-fractie of de minister nader kan specificeren hoe hoog deze kosten zullen zijn. Hoeveel bedraagt de tegemoetkoming precies? En waarop is dit bedrag gebaseerd?

In de reeds aangekondigde beleidsbrief voor de aankoop van kwetsbare objecten bij de initiële vaststelling van het basisnet zal ik nader ingaan op de tegemoetkoming. Dit vergt nog nader onderzoek en overleg. Zie ook mijn antwoord op vragen van de leden van de SP-fractie.

De beleidsbrief wordt vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet basisnet aan Uw kamer aangeboden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Hoogachtend,

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/35343

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld