



3498967

MID

lgf

LB 52D.

Gemeente
Halderberge

De leden van de Commissie Mobiliteit van de Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's Hertogenbosch

Uw brief van : -
Uw kenmerk : -
Nadere informatie bij : Rob Spijkers
Doorkiesnummer : 0165-390560
Ons kenmerk : 285323/ 185561
Onderwerp : Inhoudelijke reactie gemeenten op het feitenblad
Basisnet Spoor

VERZOND 19 NOV 2013

Oudenbosch, 19 november 2013

Geachte dames, geachte heren,

Als bijlage sturen wij u in afschrift onze brief aan hare excellentie mw. drs. W.J. Mansveld van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, betreft de inhoudelijke reactie van de gemeenten Roosendaal, Halderberge en Moerdijk op het feitenblad Basisnet Spoor.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,

Namens de Stuurgroep Basisnet Spoor

R. Spijkers, Senior Beleidsmedewerker Openbare Orde en Veiligheid

bijlage : Brief aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu t.a.v. hare excellentie mevrouw drs. W.J. Mansveld d.d. 19 november 2013.



Gemeente
Halderberge



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. hare excellentie mevrouw drs. W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Uw brief van : 7 oktober 2013
Uw kenmerk : IENM/BSK-2013/5525, IENM/BSK-2013/3753, IENM/BSK-2013-19845
Nadere informatie bij : Jeroen van Venrooij, Wouter Wille en Natacha van Eck
Telefoonnummer : 140168/140165
Ons kenmerk : 285323
Bijlage : Inhoudelijke reactie gemeenten "Beleidslijn".
Onderwerp : Gezamenlijke reactie van gemeente Moerdijk, Roosendaal en Halderberge op het feitenblad Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.

Oudenbosch, 12 november 2013

Geachte mevrouw Mansveld,

U heeft de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal op 7 oktober 2013 een feitenblad met begeleidend schrijven gestuurd. Ondanks de recente constructieve gesprekken die wij met uw Ministerie hebben voor de uitvoering van de door de Kamer genomen en nog te nemen besluiten, blijven wij als drie gemeenten grote problemen hebben met een aantal cruciale zaken in de wet- en regelgeving omdat deze van zeer grote invloed zijn voor onze burgers. Hier is ook vele malen eerder aandacht voor gevraagd via diverse briefwisselingen en in gesprekken.

Een kopie van dit schrijven hebben wij eveneens aan de leden van de vaste Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, de leden van de Eerste Kamercommissie Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en de fractievoorzitters van de Eerste Kamer gezonden.

Beleidslijn "verwerving woningen langs basisnetroutes"

Voor zover ons bekend bestaat de toekomstige wet- en regelgeving uit een wetsvoorstel om diverse wetten aan te passen (Wet Basisnet), een AMvB (Besluit externe veiligheid transport, Bevt), een regeling en een beleidslijn.

Zoals het zich nu laat aanzien kent de sanering van "woningen", die het Rijk via een beleidslijn regelt, een zeer rigide afbakening. Die uitgangspunten verhouden zich volgens de gemeenten niet met de beperkingen die, conform het Bevt, in de bestemmingsplannen moeten worden

opgenomen. Dit betekent volgens de gemeenten dat er veelvuldig sprake kan zijn van planschade terwijl de saneringsregeling deze situaties wel toestaat.

Opmerkelijk hierbij is dan ook dat de Minister van Infrastructuur en Milieu, op 15 augustus 2011, een brief stuurt naar de voorzitter van de Tweede Kamer met daarin de volgende passage:

*"Het Rijk overlegt met deze gemeenten over de wijze waarop eigenaren tegemoet wordt gekomen in het kader van saneringen en **planschade**. Begin 2012 zal hierover nadere besluitvorming plaatsvinden."*;

waarna zij op 20 juli 2012, in de Staatscourant, de volgende toezegging doet:

*"Ter voorkoming van mogelijke misverstanden wordt opgemerkt dat bij de invoering van het Basisnet tevens zal worden voorzien in een saneringsregeling voor die gevallen waarin kwetsbare objecten aanwezig zijn **of waarvan de bouw, vestiging of aanleg in planologische zin toegelaten is** binnen de afstand voor (vaar)wegen en spoorlijnen die deel (gaan) uitmaken van het Basisnet. Zolang deze saneringsregeling nog niet tot stand is gekomen en in werking is getreden, zullen de afstanden die in bijlagen 2, 3 en 4 zijn opgenomen dus niet fungeren als saneringsafstanden.*

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

*M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.
Staatscourant 2012 nr. 14687 20 juli 2012"*

Om de rechten van de burgers op het gebied van ruimtelijke ordening en bouwen te respecteren en vanuit de zorgplicht van de gemeenten op grond van art. 3.1 Wro, pleiten wij dan ook voor een saneringsregeling die een sterke wettelijke grondslag kent en die volledig de definitie van kwetsbare objecten uit het Bevt volgt, waaronder ook de geprojecteerde kwetsbare objecten. Daarbij dient ook de meest recente jurisprudentie met betrekking tot bijgebouwen en aan- en uitbouwen in acht te worden genomen.

Alleen zo kunnen wij onze burgers eenduidig en begrijpelijk de wet- en regelgeving op dit onderdeel toelichten. Ter verduidelijking hebben de gemeenten een inhoudelijke reactie op de beleidslijn als bijlage opgenomen

Berekening Groepsrisico

Tot op heden hebben wij nog steeds niet de beschikking over de gehanteerde bevolkingsfiles om daarmee op een eenvoudige wijze te kunnen controleren welke uitgangspunten zijn gebruikt bij de door u uitgevoerde groepsrisicoberekeningen.

Uit de onderliggende documentatie blijkt dat u voor de berekeningen RBMII versie 1.2 (2008) heeft gebruikt, terwijl momenteel de versie 2.2.2 (2012) voorgeschreven is. Hoewel het rekenprogramma, voor buitenstaanders, een black-box is, is wel bekend dat er een aantal rekentechnische uitgangspunten zijn aangepast (bv het niet meer toepassen van een wisseltoeslag en het rekenen met een "grid").

Indien de gemeente nu zelf rekt of laat rekenen en er andere resultaten uitkomen (zoals in Moerdijk en Tilburg) is het niet te achterhalen waardoor dit veroorzaakt wordt: het gewijzigde rekenmodel of de opnieuw ingevoerde bevolkingsgegevens.

Ook de al meerdere malen beloofde "Basisnetviewer" is ook nog steeds niet beschikbaar gesteld. Tijdens de gebruikersdag op 13 juni 2013 werd bij het RIVM de "lancering" op 1 juli 2013 aangekondigd. Ook dit bleek een loze belofte te zijn. Niet dat deze Basisnetviewer een praktische oplossing voor het geschetste probleem oplevert, omdat de bevolkingsbestanden niet gebruikt

kunnen (of mogen) worden. Dit betekent voor een verificatie dat gemeenten het gehele grid (100-en tot 1000-en rasterblokjes) handmatig moeten "overtypen".

Derhalve blijven de vragen, die al eerder zijn gesteld, om de rekenfiles, met name het bevolkingsbestand ter beschikking te stellen om daadwerkelijk na te gaan of de juiste gegevens zijn gebruikt als input voor het rekenmodel.

Daarnaast is het een uitdrukkelijk verzoek van de gemeenten dit bestand ter beschikking te stellen, als basis voor de toekomstige berekeningen, zonder dat zij dit handmatig moeten kopiëren.

Vervoerstroom

Het is inmiddels nog steeds niet duidelijk hoe de afwikkeling van de extra 5000 wagonbewegingen op het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe gaat plaatsvinden. Wij zijn van mening dat deze beperkte vervoerstroom op de immens grote vervoerstroom op het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe totaal geen toegevoegde waarde heeft en alleen is opgevoerd om de vervoerders nog meer flexibiliteit te geven.

Dit is in het verleden ook al op dit traject gebeurd. In 2010 werd namelijk, in het kader van de ontlasting van de Brabanneroute, een vervoersstroom van ruim 3600 wagons LPG van het traject Roosendaal - Breda naar het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe verplaatst, waarna er op het traject Roosendaal - Breda nog 700 wagons LPG resteerden. Kort daarna echter, is deze vervoerstroom wederom op het traject Roosendaal - Breda geplaatst zonder deze in mindering te brengen op het andere traject.

Door het op deze manier opnemen van dubbele hoeveelheden zijn de intensiteiten bovenmatig hoog uitgevallen. Dit alles om het de flexibiliteit voor de vervoerders (de keuze via Breda of via Lage Zwaluwe) zo groot mogelijk te maken, waardoor de flexibiliteit voor de gemeenten steeds minder wordt en zij met steeds grotere RO-problemen worden opgezadeld.

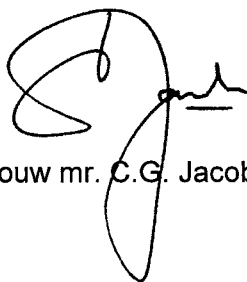
Resumerend

Wij verzoeken u om:

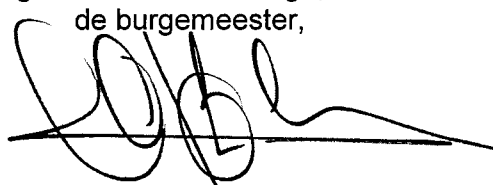
1. De saneringsregeling te verduidelijken rekening houdend met het Bevt en jurisprudentie bijgebouwen en aan- uitbouwen.
2. Planschades door de invoering van het basisnet bij actualisering van bestemmingsplannen niet op gemeenten af te wentelen.
3. De gehanteerde bevolkingsbestanden en de Basisnetviewer ter beschikking te stellen.
4. De extra 5000 wagonbewegingen op het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe te schrappen.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Halderberge,
de secretaris,



Mevrouw mr. C.G. Jacobs



De heer G.A.A.J. Janssen

burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk
de secretaris



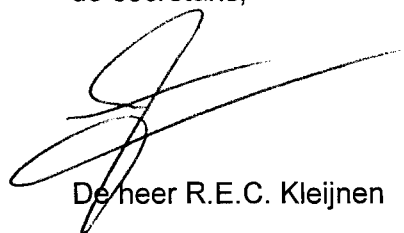
De heer A.E.B. Kandel

de burgemeester



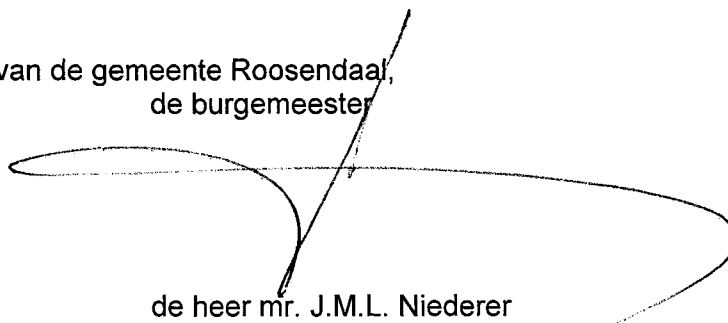
De heer J.P.M. Klijns

burgemeester en wethouders van de gemeente Roosendaal,
de secretaris,



De heer R.E.C. Kleijnen

de burgemeester



de heer mr. J.M.L. Niederer

Afschrift verzonden aan:

De leden van de vaste Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, Postbus 20018,
2500 EA Den Haag.

De leden van de Eerste Kamer Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening, Postbus 20017,
2500 EA Den Haag.

Het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC,
's Hertogenbosch

De leden van de Commissie Mobiliteit van de Provincie Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC,
's Hertogenbosch

Bijlage:

Inhoudelijke reactie gemeenten 'beleidslijn verwerving woningen langs basisnetroutes'

Op de volgende punten wijkt de beleidslijn af van de uitgangspunten die wel in de bestemmingsplannen moet worden opgenomen:

De criteria voor verwerving woningen langs basisnetroutes:

- Kwetsbare objecten zijn niet alleen woningen, toch geldt de verwerving volgens de beleidslijn alleen voor woningen. Andere kwetsbare objecten komen niet in aanmerking voor verwerving. Het is onduidelijk hoe met deze objecten wordt omgegaan.
- Een bijbehorend bouwwerk (aan- en uitbouwen en bijgebouwen) wordt beschouwd als beperkt kwetsbaar object. Dit gaat niet altijd op (denk hierbij bv aan het uitbouwen van een woonkamer).
- Woningen die onderdeel zijn van een bedrijfspand, ongeacht de relatie van de bewoner en het bedrijfspand, worden als beperkt kwetsbaar aangemerkt. Dit is vaak niet het geval en afhankelijk van de bestemming.

Het ministerie gaat uit van het feitelijke gebruik of de bestaande bebouwing. De geprojecteerde bebouwing of gebruik (vergunningsvrij of volgens het bestemmingsplan) worden niet tegen het licht gehouden.

Het ministerie veronderstelt bovendien ook dat de gemeente bij wijziging van gebruik of nieuwe bebouwing altijd toetst. Dit is echter niet het geval (denk hierbij bv aan vergunningsvrij bouwen). Bovendien moeten de contouren als zodanig ook juridisch verankerd worden, zodat bij de vergunningtoetsing hieraan ook getoetst kan en mag worden.

Het ministerie geeft geen antwoord op de vraag wat er gebeurt als er geen medewerking is van de eigenaar en de vrijwillige basis ontbreekt. Op een bepaald moment wordt een geldend bestemmingsplan geactualiseerd (verplichting volgens de Wro artikel 3.1 lid 2 Wro in ieder geval binnen 10 jaar) en getoetst aan het Bevt. De saneringssituatie moet dan worden opgelost naar aanleiding van de actualisatie. Alle kosten die hiermee gemoeid zijn (onderhandelingskosten, planschadekosten, kosten procedure enz) zijn dan voor rekening van de gemeente. Hier is dus geen sprake meer van een vrijwillige keuze en de eigenaar komt dan voor een voldongen feit te staan en het prevaleren van het woonrecht gaat dan, in het kader van externe veiligheid, niet meer op.

Als panden worden aangekocht, wil het ministerie afspraken maken over een aanpassing van de bestemmingsregeling. Als de gemeente bij aankoop van elk pand een aparte procedure moet doorlopen kost dit veel tijd en geld. Eén bestemmingsplan met daarin de plaatsgebonden contour en bijpassende regels zou een efficiëntere oplossing zijn, waarbij het Basisnet spoor ook gelijk juridische verankerd is.

Conclusie

Dit betekent dat de gemeenten bij het actualiseren van bestemmingsplannen met planschade en eventuele saneringssituaties te maken kunnen krijgen die door het ministerie in de beleidslijn niet worden voorzien.