



Regeling basisnet

Reactienota op wensen en bedenkingen

Datum 25 april 2014

Colofon

Bestuurskern
Directie Veiligheid en Risico's

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Contactpersoon

drs. H. Nagelhout
Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen
T 070-4561026
M +31(0)6-15879112
Henk.Nagelhout@minienm.nl

Inhoudsopgave

Colofon 2

1 Inleiding 5

- 1.1 Regeling 5
- 1.2 Methode van beantwoording 7
- 1.3 Leeswijzer 7

2 Wensen en bedenkingen 9

- 2.1 Algemeen 9
- 2.2 Bevindingen 9

3 Overzicht van participanten 13

- 3.1 Overzicht wensen en bedenkingen van personen 13
- 3.2 Overzicht wensen en bedenkingen van organisaties 15

4 Wensen en bedenkingen met reactie van de staatssecretaris van IenM 16

- 4.1 Afzonderlijke wensen en bedenkingen met reactie 16
- 4.2 Standaardbrief met beantwoording 72

1 Inleiding

1.1 Regeling

Voor u ligt de reactienota die is opgesteld naar aanleiding van de wensen en bedenkingen die bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) zijn binnengekomen op het ontwerp van de Regeling basisnet (hierna: de Regeling). Deze reactienota bevat de weergave van de ontvangen wensen en bedenkingen en de reactie daarop van de staatssecretaris¹ van IenM.

Het ontwerp van de Regeling heeft ter inzage gelegen van 25 november tot en met 23 december 2013. Tijdens deze periode hebben 140 omwonenden, overheden en overige organisaties van de mogelijkheid gebruik gemaakt om wensen en bedenkingen aan de staatssecretaris kenbaar te maken.

De participanten konden reageren op de Regeling, op de toelichting op de Regeling en op de drie bijlagen bij de Regeling. Hierbij is met name gevraagd of er naar mening van de participant onjuistheden in de Regeling, in de toelichting en/of in de bijlagen stonden, en of de Regeling de participant naar zijn/haar mening raakte in diens belangen.

Behandeling wensen en bedenkingen

Mede op basis van alle ingekomen wensen en bedenkingen heeft de staatssecretaris van IenM de Regeling op 19 maart 2014 vastgesteld en op 28 maart 2014 in de Staatscourant bekendgemaakt.² Daarnaast heeft de staatssecretaris deze reactienota laten opstellen. Hierin wordt aangegeven welke wensen en bedenkingen zijn binnengekomen, wat haar reactie daarop is en, indien relevant, of deze wensen en bedenkingen tot wijziging van de Regeling, de toelichting of de bijlagen hebben geleid.

Procedure

De Regeling is gebaseerd op de Wet basisnet³ (waarmee de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt gewijzigd) en het Besluit externe veiligheid transportroutes⁴ (hierna: het Bevt). De Wet basisnet is in juli 2013 door het parlement aanvaard. De Wet basisnet en, na voorlegging aan het parlement, het Bevt zijn in het Staatsblad gepubliceerd, maar nog niet in werking getreden.

Vaststelling van de Regeling kan op grond van artikel 14, zesde lid, dat met de Wet basisnet wordt ingevoegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, niet eerder plaatsvinden dan nadat het ontwerp in de Staatscourant bekend is gemaakt en aan een ieder de gelegenheid is geboden om binnen vier weken wensen en bedenkingen ter kennis van de minister van IenM te brengen.

Tegen de Regeling staat, gelet op artikel III van de Wet basisnet, geen bezwaar en beroep open. De Regeling zal gelijktijdig met de Wet basisnet en het Bevt, naar verwachting op 1 juli 2014, in werking treden.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel in de productie van onder meer kunststoffen, meststoffen en geneesmiddelen en in de distributie van brandstoffen. De verwachting is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in de

¹ De wet spreekt formeel altijd over de minister. In de huidige taakverdeling tussen de minister en staatssecretaris van IenM worden alle bevoegdheden en plichten die de minister heeft in het kader van het Basisnet uitgeoefend door de staatssecretaris. In deze reactienota wordt naar de minister verwezen indien naar een bepaling in de regelgeving wordt verwezen. In de overige gevallen wordt gesproken van de staatssecretaris.

² Srt. 2014, 8242.

³ Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een Basisnet (Wet basisnet) (Stb. 2013, 307)

⁴ Besluit externe veiligheid transportroutes (Stb. 2013, 465)

toekomst verder zal toenemen. Tegelijkertijd maken mensen die wonen, werken en recreëren in de directe nabijheid van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zich zorgen over hun veiligheid. Voor het vervoer gelden daarom strenge veiligheidseisen. Een ongeluk valt echter nooit volledig uit te sluiten. De Rijksoverheid wil het risico om getroffen te worden door zo'n ongeluk, zo laag mogelijk houden. In de huidige situatie kan dat risico nog onbeperkt toenemen door de groei van het vervoer en/of doordat er dichter naar de infrastructuur toe wordt gebouwd. Het Basisnet maakt hieraan een eind door grenzen te stellen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet creëert een duurzaam evenwicht tussen:

- de veiligheid van mensen die wonen, werken en recreëren langs wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- de mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, en
- de mogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren.

Dat gebeurt door:

- het aanwijzen van de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die van belang zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen chemische clusters en havens in Nederland en het nabije buitenland;
- het vaststellen van plafonds voor de risico's die dit vervoer ten hoogste mag veroorzaken;
- het meten van de omvang van het vervoer door de infrastructuurbeheerders ProRail en Rijkswaterstaat;
- het onderzoeken van mogelijke veiligheidsmaatregelen door de minister van IenM bij (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds;
- het regelmatig rapporteren daarover door de minister van IenM aan de Tweede Kamer;
- het op voldoende afstand van die routes houden van bebouwing;
- het opleggen van extra eisen waaraan nieuwe bebouwing langs die routes moet voldoen, en
- het stellen van regels voor besluitvorming over nieuwe bebouwing dicht bij die routes.

Het Basisnet zorgt daarmee voor:

- een basisbeschermingsniveau voor omwonenden;
- duidelijkheid voor gemeenten waar wel en waar niet gebouwd kan worden, en
- groeimogelijkheden voor het vervoer naarmate meer maatregelen worden getroffen om het vervoer veiliger te maken.

Waarom deze Regeling?

Met de Regeling krijgt het Basisnet concreet vorm. In de tabellen in de bijlagen bij de Regeling worden de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren die tot het Basisnet behoren, aangewezen en worden voor die routes risicoplafonds vastgesteld. Eveneens worden de gebieden aangewezen waarbinnen extra eisen aan nieuwe bouwwerken worden gesteld. Ook worden de vervoershoeveelheden genoemd, die gemeenten moeten hanteren bij het berekenen van het groepsrisico als zij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van een basisnetroute mogelijk maken. Deze hoeveelheden geven daarnaast een indruk van de omvang en samenstelling van het vervoer dat per jaar mogelijk is binnen de risicoplafonds.

De Regeling zelf bevat een aantal technische regels op basis waarvan bepaald kan worden waar het risicoplafond ruimtelijk gezien ligt en wanneer een bouwwerk wel of niet binnen een risicozone valt. Ook bevat de Regeling bepalingen over monitoring

en het maatregelenonderzoek voor de infrastructuurbeheerders en de minister van IenM. Verder wordt een bepaalde rekenmethodiek voorgeschreven die gemeenten en de minister van IenM moeten gebruiken om de hoogte van de risico's te bepalen. Gemeenten gebruiken deze methodiek bij besluitvorming over bestemmingsplannen om de risico's die bewoners van nieuw te bouwen woningen lopen, te berekenen. De minister van IenM gebruikt deze methodiek om te toetsen of de risico's van het daadwerkelijk gerealiseerde vervoer binnen de risicoplafonds blijven.

1.2 Methode van beantwoording

Alle door participanten gestuurde brieven en formulieren met eventuele bijlagen hebben per participant een volgnummer gekregen. Deze brieven, formulieren en bijlagen zijn per participant ontleed in afzonderlijke wensen en bedenkingen. Elke afzonderlijke wens of bedenking heeft een subnummer gekregen en is beknopt samengevat. Vervolgens is elke afzonderlijke wens en bedenking van een reactie voorzien. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen unieke brieven en formulieren en de standaardbrief.

Unieke brieven en formulieren

Wensen en bedenkingen geuit in unieke brieven en formulieren hebben een afzonderlijke reactie gekregen. Die reactie is te vinden in paragraaf 4.1.

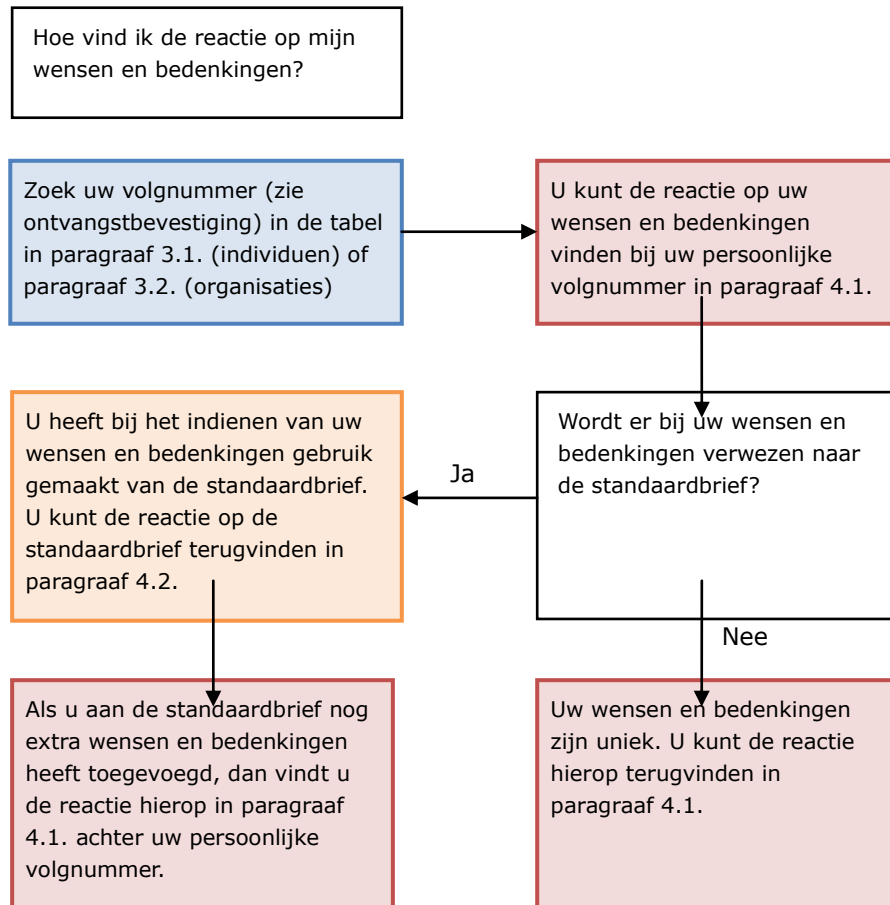
Standaardbrief

Veel participanten hebben gebruik gemaakt van een door de Klankbordgroep Spoor gemeente Moerdijk en de Vereniging Alternatief Goederenspoor (VAG) opgestelde standaardbrief met wensen en bedenkingen. Door participanten vaak aangeduid als "Zienswijze/Bedenkingen inzake de implementatie van de Wet basisnet aangaande het spoortraject Route Zevenbergschen Hoek - Roosendaal Oost". De reactie op de wensen en bedenkingen geuit in deze standaardbrief, is te vinden in paragraaf 4.2. Omdat de brief van de VAG uitgebreider is dan de versie van de Klankbordgroep Spoor gemeente Moerdijk, is de eerstgenoemde brief ontleed in paragraaf 4.2. Ondertekenaars van deze standaardbrief wordt verwezen naar deze paragraaf. Voor zover er aan die standaardbrief door een participant wensen en bedenkingen zijn toegevoegd, is de reactie hierop te vinden in paragraaf 4.1.

1.3 Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 is een impressie gegeven van de binnengekomen wensen en bedenkingen. Ook wordt in dat hoofdstuk op hoofdlijnen geschetst wat het Basisnet wel, maar ook wat het niet inhoudt.
- Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de participanten met de door het Centrum Publiekparticipatie van het ministerie van IenM toegekende en in de ontvangstbevestiging aan hen meegedeelde volgnummers. Het volgnummer correspondeert met de wensen en bedenkingen en de bijbehorende reacties in hoofdstuk 4. Daarbij is een onderscheid gemaakt in particulieren (paragraaf 3.1) en organisaties (paragraaf 3.2)
- Hoofdstuk 4 bevat de wensen en bedenkingen van participanten en de reacties daarop van de staatssecretaris van IenM. Dit hoofdstuk is verdeeld in twee paragrafen:
 - Paragraaf 4.1 bevat de reacties van de staatssecretaris op alle wensen en bedenkingen van de participanten die geen standaardbrief betreffen. Per participant zijn de wensen en bedenkingen uitgesplitst in een aantal afzonderlijk genummerde regels. In de tabel zijn deze genummerde wensen en bedenkingen opgenomen met steeds het volgnummer in de linkerkolom, gevolgd door de samengevatte wens en/of bedenking met daarbij een inhoudelijke reactie van de staatssecretaris;
 - Paragraaf 4.2 bevat de reactie van de staatssecretaris op de hierboven in paragraaf 1.2 genoemde standaardbrief.

In de reactienota is op alle wensen en bedenkingen op systematische wijze gereageerd. Om eenvoudig een reactie op wensen en bedenkingen terug te vinden, kunnen de stappen uit figuur 1 worden gevolgd.



Figuur 1. Opzet reactienota
De kleuren in het bovenstaande figuur corresponderen met de kleuren van de tabellen die zijn gebruikt in hoofdstuk 4.

2 Wensen en bedenkingen

2.1 Algemeen

Op het ontwerp van de Regeling zijn van 140 omwonenden, overheden en overige organisaties wensen en bedenkingen ontvangen.

Wensen en bedenkingen van particulieren

Het merendeel (127) van de wensen en bedenkingen is afkomstig van particulieren. Van hen hebben er 102 gebruik gemaakt van een standaardbrief die is opgesteld door de Klankbordgroep Spoor gemeente Moerdijk en de Vereniging Alternatief Goederenspoor.

In drie gevallen zijn namens een participant wensen en bedenkingen ingezonden door zijn of haar rechtsbijstandadviseur.

Wensen en bedenkingen van vertegenwoordigende organisaties

Naast de door bovengenoemde belangengroepering opgestelde standaardbrief zijn door 4 andere maatschappelijke belangengroeperingen wensen en bedenkingen ingezonden.

Wensen en bedenkingen van overheden

Door 8 gemeenten zijn wensen en bedenkingen ingezonden, waarvan de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal gezamenlijk. Naast het Interprovinciaal Overleg (IPO) is afzonderlijk gereageerd door de provincie Zeeland.

De wensen en bedenkingen van het IPO zijn al eerder ontvangen in het kader van de interbestuurlijke consultatie. Voor zover die reactie aanleiding gaf tot wijzigingen in de Regeling of in de toelichting, zijn die wijzigingen al doorgevoerd in de voorgepubliceerde versie. Omdat het IPO er voor gekozen heeft dezelfde reactie nogmaals in te dienen in het kader van de wensen en bedenkingen-procedure, is deze ook in deze reactienota meegenomen.

2.2 Bevindingen

De onderwerpen van de wensen en bedenkingen die zijn binnengekomen, zijn veelomvattend en verschillen per locatie. Onderstaand overzicht biedt een greep uit de opmerkingen die door de participanten zijn geuit:

- Participanten uiten zorgen over de effecten van het Basisnet op de leefomgeving en op verschillende milieuaspecten, vanwege de vrees dat het Basisnet zal leiden tot een (flinke) toename van de hoeveelheid goederenvervoer. Verschillende participanten vragen zich hierom af waarom geen effectenonderzoek heeft plaatsgevonden.
- Met betrekking tot de inhoud van het Basisnet en van de Regeling hebben participanten vragen met betrekking tot het veiligheidsniveau bij hun woning.
- Er zijn vragen met betrekking tot de procedure rondom de vaststelling van het Basisnet en de mogelijkheid hier invloed op te hebben. Verschillende participanten vinden de invoering van het Basisnet en de bijbehorende Regeling ondoorzichtig en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
- Er worden locatiespecifieke vragen gesteld, waarbij tevens vraagtekens worden gezet bij de invoergegevens voor het vaststellen van de risicoplafonds.
- De aankoopregeling waar bewoners voor in aanmerking kunnen komen indien hun woning zich bevindt in een risicozone, is ook onderwerp van vragen. Hiermee samenhangend uiten participanten hun zorgen over verwachte waardevermindering van onroerend goed als gevolg van het Basisnet.

In hoofdstuk 4 wordt op deze en andere wensen en bedenkingen gereageerd. Voor een goed begrip van de reacties van de staatssecretaris is het van belang te

schetsen wat het Basisnet wel, maar vooral ook wat het niet is en doet.

Het Basisnet is geen infrastructureel project. Er wordt in het kader van het Basisnet geen infrastructuur aangelegd of aangepast. De bestaande infrastructuur en de wijze waarop die infrastructuur op dit moment gebruikt kan worden, is uitgangspunt voor het Basisnet.

Het Basisnet heeft niet alleen betrekking op het vervoer over spoor, maar ook over weg en water. Voor alle drie de modaliteiten is zoveel mogelijk dezelfde systematiek toegepast.

Van alle vervoerde gevaarlijke stoffen gaat een klein deel (2%) over het spoor.⁵ Het Basisnet Spoor heeft geen betrekking op het treinverkeer in het algemeen, noch op al het goederenvervoer over spoor. Het Basisnet Spoor heeft alleen betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is een klein deel (ca. 11%) van het totale goederenvervoer over spoor.⁶

Het Basisnet leidt op zichzelf niet tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Of dat vervoer zal toenemen en in welke mate en in welk tempo is afhankelijk van economische ontwikkelingen. Dat is in de huidige situatie zo en zal ook in de situatie met het Basisnet het geval zijn. Het is evenmin zo dat als gevolg van de regelgeving voor het Basisnet een toename van het vervoer mogelijk is, die onder de bestaande regelgeving niet mogelijk zou zijn geweest. De bestaande regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen stelt geen grenzen aan de totale omvang en de risico's van dat vervoer. Ook gelden geen beperkingen voor de routekeuze. Vervoerders zijn in de situatie zonder het Basisnet in principe vrij elke route te kiezen die zij wensen en daarover ongelimiteerd gevaarlijke stoffen te vervoeren. Uiteraard dienen wel de grenzen die vanuit andere wet- en regelgeving zijn gesteld aan het vervoer in het algemeen (dat wil zeggen: niet specifiek het vervoer van gevaarlijke stoffen) te worden nageleefd (bijvoorbeeld de geluidplafonds). Tevens zijn er grenzen aan de fysieke capaciteit van een spoorlijn die de keuzevrijheid van de route beperken.

Het Basisnet maakt een einde aan de mogelijkheid dat risico's ongelimiteerd kunnen toenemen en biedt omwonenden een basisbeschermingsniveau door middel van het vastleggen van risicoplafonds. Daarmee wordt er voor gezorgd dat het risico dat omwonenden lopen als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen, blijft binnen het niveau dat maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht en als wettelijke norm is vastgelegd. De wet- en regelgeving voor het Basisnet heeft geen betrekking op andere milieu-, leefbaarheids- of gezondheidsaspecten. Grenzen die in of op basis van andere wet- en regelgeving zijn gesteld aan die aspecten (zoals voor geluid) blijven onverkort van kracht. Deze zullen als gevolg van het vastleggen van risicoplafonds niet veranderen. Daarom zijn deze andere aspecten in het kader van het Basisnet niet onderzocht.

Uitgangspunten voor het vaststellen van de risicoplafonds van het Basisnet waren:

1. Aan omwonenden een basisbeschermingsniveau bieden; dat wil zeggen:
 - a. geen kwetsbare objecten op plaatsen langs de infrastructuur waar het risico op overlijden groter kan worden dan één op een miljoen per jaar;
 - b. het groepsrisico is niet hoger dan de oriëntatiewaarde;
2. Bereikbaarheid van chemische clusters zeker stellen en vervoersgroei mogelijk maken;
3. Bestaande bebouwing ongemoeid laten en belangrijke nieuwe bouwplannen mogelijk maken.

Deze drie belangen zijn ten opzichte van elkaar afgewogen. Daarbij zijn

⁵ TNO-rapport Quick wins voor verlegging van vervoer gevaarlijke stoffen van spoor naar water en buis, dd. 13 februari 2014, door de staatssecretaris van IenM toegezonden aan de Tweede Kamer bij brief van 11 maart 2014 (Kamerstuk 30373, nr. 52).

⁶ Idem

risicoberekeningen als hulpmiddel gebruikt.

Bij de eerste rekenexercitie voor het Basisnet Spoor bleek dat deze drie uitgangspunten met elkaar botsten, vooral waar spoorlijnen door dichtbevolkt gebied gaan. Veiligheidsmaatregelen aan het spoor waren nodig om de risico's omlaag te brengen. In dat kader zijn afspraken gemaakt met vervoerders en verladers om treinen veiliger samen te stellen waardoor de kans op een explosie sterk wordt gereduceerd. Door ProRail zijn wissels extra beveiligd om de kans op botsingen te verkleinen. Verder speelde de politieke wens om dichtbevolkt gebied (Randstad en de Brabantroute) te ontzien en de Betuweroute optimaal te gebruiken.

Als gevolg van deze generieke, dat wil zeggen voor het gehele spoorwegnetwerk effectieve, veiligheidsmaatregelen namen overal de risico's fors af. Zo werd het aantal kilometers spoor waar in 2020 op basis van de verwachte vervoersgroei sprake zou zijn van een groepsrisico hoger dan de oriëntatiewaarde, teruggebracht van 225 naar 51 kilometer (-77%). Het aantal kilometers waarlangs het in 2020 verwachte groepsrisico hoger zou zijn dan tien maal de oriëntatiewaarde daalde van 41 naar 2 kilometer (-95%). Het aantal kwetsbare objecten langs het spoor met een te hoog risico daalde van 367 naar 4.⁷ Daarmee kon tot risicoplafonds worden gekomen die in nagenoeg het gehele land aan de bovengenoemde uitgangspunten voldoen. Ondanks de mogelijkheden die de risicoplafonds bieden voor groei van het vervoer, wordt het als gevolg van het Basisnet in het gehele land voor mensen die langs het spoor wonen toch veiliger.

Daarbij moet worden bedacht dat het gaat om risico's die zich in de toekomst kunnen voordoen indien het vervoer toeneemt zoals in 2007 werd verwacht. De risicoplafonds in het Basisnet Spoor zijn berekend op basis van in dat jaar opgestelde prognoses over de omvang en samenstelling van het vervoer in 2020. Of die vervoersgroei daadwerkelijk zal plaatsvinden, wordt niet bepaald door het Basisnet. Dat is afhankelijk van economische factoren. Op basis van meer recente onderzoeken is inmiddels duidelijk dat de omvang van het vervoer in 2020 lager zal zijn dan in 2007 nog werd verwacht.⁸

Op de locaties waar het op basis van de prognoses uit 2007 voor 2020 berekende groepsrisico weliswaar als gevolg van bovengenoemde generieke maatregelen afnam, maar niet tot onder de oriëntatiewaarde kon worden teruggebracht, kunnen lokale maatregelen aan infrastructuur en/of bebouwing het risico verder verlagen. Met de gemeenten waar het voor 2020 berekende groepsrisico het hoogst is, zijn hierover nadere afspraken gemaakt. Ca. 40 woningen langs weg en spoor bevinden zich in een gebied waar het risico als gevolg van groei van het vervoer in de toekomst groter kan worden dan één op een miljoen per jaar. Voor Basisnet Spoor gaat het om vier gebouwen, waarbij één gebouw uit meerdere adressen bestaat. Het Rijk is bereid deze woningen op vrijwillige basis tegen onteigeningswaarde aan te kopen.

De veiligheidswinst die het gevolg was van de bovengenoemde generieke maatregelen, is op de meeste spoorlijnen geheel ten goede gekomen aan de veiligheid van de mensen die langs het spoor wonen. Het lagere berekende risico is voor die lijnen vastgelegd als risicoplafond. Op enkele spoorlijnen is een deel van de veiligheidswinst ingeleverd. Op die lijnen zijn de risicoplafonds hoger vastgesteld dan op basis van de winst van bovengenoemde veiligheidsmaatregelen mogelijk zou zijn geweest. Het betreft de spoorlijnen die aansluiten op de Betuweroute, waaronder de spoorlijn tussen Kijfhoek en Roosendaal. Door de risicoplafonds op deze routes hoger vast te stellen, kan het vervoer optimaal gebruik maken van de Betuweroute en spoorlijnen door dichtbevolkt gebied vermijden. Op die

⁷ Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer dd. 18 februari 2010 (Kamerstuk 30373, nr. 40).

⁸ TNO-rapport Quick wins voor verlegging van vervoer gevaarlijke stoffen van spoor naar water en buis, dd. 13 februari 2014, door de staatssecretaris van IenM toegezonden aan de Tweede Kamer bij brief van 11 maart 2014 (Kamerstuk 30373, nr. 52).

laatstgenoemde spoorlijnen konden de risicoplafonds daardoor verder omlaag. Omdat vanwege deze landelijke afweging een deel van de veiligheidswinst die mogelijk zou zijn geweest op de spoorlijn tussen Kijfhoek en Dordrecht, is ingeleverd, is aan de drie betrokken gemeenten een bedrag van € 5 miljoen toegekend om aanvullende lokale veiligheidsmaatregelen te treffen.

In de Regeling worden de routes aangewezen die tot het Basisnet behoren. Op deze routes wordt het risico vanwege het vervoer begrensd. Indien een route niet zou worden opgenomen in het Basisnet, zou dit betekenen dat voor deze route de situatie blijft gelden van voor de invoering van het Basisnet. Vervoerders zouden ongelimiteerd gebruik kunnen maken van die route. Juist omdat dit onwenselijk is, stelt de Regeling voor elke route die van belang is voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen, grenzen aan de risico's.

De risicoplafonds begrenzen niet alleen het vervoer, maar hebben ook consequenties voor bebouwing langs de infrastructuur. Deze consequenties volgen echter niet uit de Regeling maar uit het Bevt en uit het Bouwbesluit 2012 voor zover het nieuwe bebouwing betreft en uit de Basisnet-aankoopregeling voor zover het bestaande kwetsbare objecten met een te hoog risico betreft. De consequenties voor bebouwing zijn daarom geen onderwerp van deze Regeling.

Bezwaar

Naast wensen en bedenkingen is een enkele keer een bezwaarschrift ingediend tegen de Wet basisnet. Dit bezwaarschrift is niet-ontvankelijk verklaard. Reden hiervoor is dat tegen de Wet basisnet geen bezwaar mogelijk is. Ingevolge de artikelen 8:1 en 7:1, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan een belanghebbende bezwaar en beroep aantekenen tegen een besluit in de zin van de Awb. Volgens artikel 1:3, eerste lid, Awb wordt onder het begrip 'besluit' alleen een besluit dat is genomen door een bestuursorgaan verstaan. Wetten, zoals de Wet basisnet, zijn geen besluiten als bedoeld in dit artikel. Wetten worden namelijk vastgesteld door de wetgevende macht. De wetgevende macht is gelet op artikel 1:1, tweede lid, van de Awb geen bestuursorgaan. Zowel tegen de Wet basisnet zelf, als het koninklijk besluit dat het tijdstip van inwerkingtreding van de wet regelt, is geen bezwaar mogelijk.

De Regeling is wel een besluit in de zin van de Awb. Deze regeling is echter uitgezonderd van bezwaar en beroep. 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 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 betrekking hebben op het vaststellen van de ministeriële regeling aan bijlage 2 bij de Awb worden toegevoegd. Tegen de Regeling is om die reden geen bezwaar mogelijk.

Meerdere participanten hebben aangegeven gehoord te willen worden alvorens er een besluit op hun bezwaar wordt genomen. Aangezien deze opmerking is gemaakt in het kader van de wensen en bedenkingen, is er, mede gelet op het bovenstaande, voor gekozen om de wensen en bedenkingen van deze participanten niet tevens als bezwaar te behandelen. Daarom is op deze wens in de reactienota niet uitdrukkelijk ingegaan. Om redenen zoals hiervoor aangegeven zijn deze participanten ook niet gehoord.

3 Overzicht van participanten

In dit hoofdstuk worden alle participanten genoemd die wensen en bedenkingen op de Regeling hebben ingediend. Het overzicht van de participanten is verdeeld over twee tabellen:

- personen die wensen en bedenkingen hebben ingediend, zijn opgenomen in de tabel in paragraaf 3.1;
- organisaties die wensen en bedenkingen hebben ingediend, zijn opgenomen in de tabel in paragraaf 3.2.

Elke participant heeft een uniek volgnummer gekregen. Dit (administratieve) volgnummer correspondeert met de behandeling van de betreffende wensen en bedenkingen en de reactie van de staatssecretaris van IenM daarop, te vinden in hoofdstuk 4 van deze reactienota.

3.1 Overzicht van personen die wensen en bedenkingen hebben ingediend

De tabel in deze paragraaf geeft een geanonimiseerd overzicht van alle personen die op persoonlijke titel wensen en bedenkingen op de ontwerp-Regeling hebben ingediend. Het volgnummer in de eerste kolom van de tabel correspondeert met het door het Centrum Publieksparticipatie gegeven volgnummer. In de tweede kolom staat de woonplaats van de participant⁹ en in de derde kolom is aangegeven of er een standaardbrief is ingezonden.

⁹ Indien de wensen en bedenkingen namens een participant zijn ingediend door een rechtsbijstandverzekeraar is de woonplaats van de participant, niet de vestigingsplaats van de verzekeraar, vermeld.

Volgnr	Plaats	Standaard-brief
3	OUDENBOSCH	
4	OUD GASTEL	
5	ZEVENBERGEN	x
6	ZEVENBERGEN	x
7	ZEVENBERGEN	x
8	OUDENBOSCH	
9	BORN	
10	OUDENBOSCH	
11	OUDENBOSCH	
12	OUDENBOSCH	
13	OUDENBOSCH	
15	OUDENBOSCH	
16	OUDENBOSCH	
17	BOSSCHENHOOFD	
18	OUDENBOSCH	
19	OUDENBOSCH	
20	RIDDERKERK	
21	OUDENBOSCH	
22	HOEVEN	
25	OUDENBOSCH	
30	OUDENBOSCH	
31	OUDENBOSCH	
32	HOEVEN	
33	BOSSCHENHOOFD	x
36	HOEVEN	
37	OUDENBOSCH	
39	ZEVENBERGEN	x
40	ZEVENBERGEN	x
41	ZEVENBERGEN	x
42	ZEVENBERGEN	x
43	ZEVENBERGEN	x
44	ZEVENBERGEN	x
45	ZEVENBERGEN	x
46	ZEVENBERGEN	x
47	ZEVENBERGEN	x
48	ZEVENBERGEN	x
49	ZEVENBERGEN	x
50	ZEVENBERGEN	x
51	ZEVENBERGEN	x
52	ZEVENBERGEN	x
53	ZEVENBERGEN	x
54	ZEVENBERGEN	x
55	ZEVENBERGEN	x
56	ZEVENBERGEN	x
57	ZEVENBERGEN	x
58	ZEVENBERGEN	x
59	ZEVENBERGEN	x
60	ZEVENBERGEN	x
61	ZEVENBERGEN	x
62	ZEVENBERGEN	x
63	ZEVENBERGEN	x
64	ZEVENBERGEN	x

Volgnr	Plaats	Standaard-brief
65	ZEVENBERGEN	X
66	OUDENBOSCH	X
67	ZEVENBERGEN	X
68	ZEVENBERGEN	X
69	ZEVENBERGEN	X
70	ZEVENBERGEN	X
71	ZEVENBERGEN	X
72	ZEVENBERGEN	X
73	ZEVENBERGEN	X
74	ZEVENBERGEN	X
75	ZEVENBERGEN	X
76	ZEVENBERGEN	X
77	ZEVENBERGEN	X
78	ZEVENBERGEN	X
79	ZEVENBERGEN	X
80	ZEVENBERGEN	X
81	ZEVENBERGEN	X
82	ZEVENBERGEN	X
83	ZEVENBERGEN	X
84	ZEVENBERGEN	X
85	ZEVENBERGEN	X
86	ZEVENBERGEN	X
87	ZEVENBERGEN	X
88	ZEVENBERGEN	X
89	ZEVENBERGEN	X
90	ZEVENBERGEN	X
91	ZEVENBERGEN	X
92	ZEVENBERGEN	X
93	ZEVENBERGEN	X
94	OUDENBOSCH	X
95	ZEVENBERGEN	X
96	ZEVENBERGEN	X
97	ZEVENBERGEN	X
98	ZEVENBERGEN	x
99	ZEVENBERGEN	x
100	ZEVENBERGEN	x
101	ZEVENBERGEN	x
102	ZEVENBERGEN	x
103	ZEVENBERGEN	x
104	ZEVENBERGEN	x
105	ZEVENBERGEN	x
106	ZEVENBERGEN	x
107	ZEVENBERGEN	x
108	ZEVENBERGEN	x
109	ZEVENBERGEN	x
110	ZEVENBERGEN	x
111	OUDENBOSCH	x
112	ZEVENBERGEN	x
113	ZEVENBERGEN	x
114	ZEVENBERGEN	x
115	ZEVENBERGEN	x
116	ZEVENBERGEN	x

Volgnr	Plaats	Standaard-brief
117	ZEVENBERGEN	x
118	ZEVENBERGEN	x
119	OUDENBOSCH	x
120	ZEVENBERGEN	x
121	ZEVENBERGEN	x
122	ZEVENBERGEN	x
123	ZEVENBERGEN	x
124	ZEVENBERGEN	x
125	ZEVENBERGEN	x
126	ZEVENBERGEN	x
127	ZEVENBERGEN	x
129	ZEVENBERGEN	x

Volgnr	Plaats	Standaard-brief
130	ZEVENBERGEN	x
131	ZEVENBERGEN	x
132	ZEVENBERGEN	x
133	ZEVENBERGEN	x
134	ZEVENBERGEN	x
135	ZEVENBERGEN	x
136	ZEVENBERGEN	x
137	ZEVENBERGEN	x
138	BOSSCHENHOOFD	
139	ZEVENBERGEN	x

3.2

Overzicht van organisaties die wensen en bedenkingen hebben ingediend

De tabel in deze paragraaf geeft een overzicht van alle organisaties die wensen en bedenkingen hebben ingediend. Deze categorie omvat overheden en belangenorganisaties.

Het volgnummer in de eerste kolom van de tabel correspondeert met het door het Centrum Publieksparticipatie gegeven volgnummer.

Volgnr.	Organisatie	Plaats
1	Interprovinciaal overleg (IPO)	UTRECHT
2	Gemeente Wierden	WIJRDEN
14	Vereniging Alternatief Goederenspoor	OUDENBOSCH
23	Gemeente Den Haag	'S-GRAVENHAGE
24	Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)	ZOETERMEER
26	Gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal	OUDENBOSCH
27	Provincie Zeeland	MIDDELBURG
28	Gemeente Hof van Twente	GOOR
29	Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA)	DE STEEG
34	Buurtvereniging Mauritspark te Geleen	GELEEN
35	Gemeente Ridderkerk	RIDDERKERK
128	Burger Belangen Moerdijk	KLUNDERT
140	Gemeente Wassenaar	WASSENAAR

4.1 Afzonderlijke wensen en bedenkingen met reactie

Deze paragraaf bevat een totale lijst van de ingediende wensen en bedenkingen van de participanten die geen gebruik hebben gemaakt van de standaardbrief. Iedere participant heeft een volgnummer gekregen. Per participant kunnen één of meerdere wensen en/of bedenkingen zijn ingediend. Elke wens of bedenking heeft per participant een subnummer gekregen. Deze zijn elk voorzien van een reactie. Indien een volgnummer niet wordt genoemd in onderstaande tabel, dan heeft participant gebruik gemaakt van de standaardbrief. De reactie hierop is te vinden in paragraaf 4.2.

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
1.1	Participant geeft aan dat, omdat de tekst van het Bevt nog niet voorhanden is, het niet mogelijk is een definitief advies te geven over de Regeling.	Het Bevt is op 29 november 2013 gepubliceerd in het Staatsblad (Stb. 2013, nr. 465). Participanten konden van 25 november tot en met 23 december 2013 hun wensen en bedenkingen kenbaar maken.
1.2	Participant stelt dat ook een wijziging van het plafond voor het groepsrisico moet worden voorgelegd aan de Tweede Kamer. Participant vindt het van groot belang om de plafonds voor het groepsrisico te handhaven, nu na veel inspanning het groepsrisico in Nederland is teruggebracht t.o.v. de situatie zonder het Basisnet.	De wijzigingsprocedure van de risicoplafonds is vastgelegd in de Wet basisnet en beschreven in de memorie van toelichting. De Wet basisnet is door het parlement aanvaard. De Wet basisnet biedt geen grondslag om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen t.a.v. de wijziging van risicoplafonds. De Regeling bevat derhalve geen bepalingen t.a.v. zo'n wijziging.
1.3	Participant geeft aan dat in artikel 1 RBM-II kan vervallen. Er kan worden aangegeven dat met HART wordt gewerkt. HART schrijft namelijk het gebruik van RBM-II voor.	Uit oogpunt van rechtszekerheid is er voor gekozen om RBM-II in de Regeling op te nemen, zodat alleen met een aangepaste versie van RBM-II gerekend kan worden na wijziging van de Regeling. Als RBM-II alleen in HART wordt voorgeschreven, zou aanpassing zonder wijziging van de Regeling kunnen plaats vinden.
1.4	Participant geeft aan dat het gebruik van HART nog niet definitief is vastgesteld.	Het gebruik van HART alsmede de te gebruiken versie worden vastgesteld met de Regeling.
1.5	Participant heeft bezwaar tegen het verplicht gebruik van de Populator die is voorgeschreven in HART. De Populator is duur en jaagt gemeenten onnodig op hoge kosten. Participant geeft aan dat de Populator niet volledig is omdat het alleen met realisatiegegevens rekt en niet met bestemmingsplancapaciteit.	Het is niet de bedoeling dat gebruik van de Populator wordt voorgeschreven. HART zal hier op aangepast worden.
1.6	Participant geeft aan dat een beschrijving en toelichting daarop in de vorm van een afbeelding mist waarin duidelijk wordt gemaakt hoe gemeenten de 200 m zone moeten vaststellen waarbinnen een ruimtelijke afweging moet plaatsvinden t.a.v. de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.	De 200 meter zone volgt uit het Bevt. In de Regeling wordt hier niets nader over geregeld. Daarom is geen toelichting hierover genomen.
1.7	Participant geeft aan een beschrijving te missen van de afspraak tussen Rijk, IPO, VNG en het bedrijfsleven om ten aanzien	In artikel 10 is geregeld dat de infrabeheerders minimaal één keer per jaar, maar zo nodig vaker, rapporteren aan de minister. In de toelichting is

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
van het spoor per kwartaal gegevens te krijgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen zodat tijdig voorkomen kan worden dat er een overschrijding plaatsvindt van de risicoruimte.	beschreven dat ProRail elk kwartaal rapporteert aan de minister zodat zij tijdig overschrijding kan voorkomen. Daarmee is invulling gegeven aan de afspraak. Dat wil niet zeggen dat de gegevens ook elk kwartaal gepubliceerd moeten worden. Omdat het steeds gaat om het risico per jaar, kan publicatie elk kwartaal verwarrend zijn.
1.8 In artikel 10 wordt aangegeven dat elk jaar op een vijfde deel van het wegennet tellingen zullen plaatsvinden. Participant wil weten of dit gespreid over het land plaatsvindt en hoe dit te rijmen is met artikel 15 van de Wet basisnet waarin staat dat de minister binnen 2 jaar na het in werking treden van deze wet een onderzoek doet of één of meer risicoplafonds wordt overschreden.	De tellingen vinden gespreid over het land plaats. Dit is toegevoegd aan de toelichting. In de toelichting is ook opgenomen dat vanwege de spreiding van de tellingen over het gehele land na twee jaren op basis van reeds getelde wegvakken plus de informatie die de weigh-in-motion systemen leveren, ook conclusies kunnen worden getrokken over overschrijding van plafonds op niet getelde wegvakken. Aangezien de tellingen al in 2012 zijn gestart en er dus twee jaar na inwerkingtreding van de wet al drie jaar geteld zal zijn, zal dit voldoende informatie opleveren.
1.9 Participant geeft aan dat niet duidelijk is waarop de in artikel 12 vermelde "rapportage" betrekking heeft aangezien de monitoring gegevens over de modaliteiten vermeld in artikel 10, op verschillende termijnen verzameld worden.	Bedoeld wordt de rapportage genoemd in artikel 11, eerste lid. Deze verwijzing is toegevoegd in artikel 12.
1.10 Participant stelt ten aanzien van artikel 15 voor uit te gaan van HART omdat deze ook vuistregels bevat zodat niet voor elke weg de risico's berekend hoeven te worden.	In artikel 15 wordt het gebruik van de rekenmethodiek voorgeschreven. HART is blijkens de definitie in artikel 1 onderdeel van de rekenmethodiek. Dat betekent dat ook voor artikel 15 HART moet worden gebruikt. Dit is verduidelijkt in de toelichting op artikel 15.
1.11 Participant constateert ten aanzien van artikel 17 een verschillende benadering in de Regeling ten opzichte van het REVI met betrekking tot de meetpunten voor het verblijf van zieken, ouderen en gehandicapten.	De constatering klopt. Dat is niet de bedoeling. Zowel artikel 17 (nu artikelen 18 en 19) als de toelichting hierop zijn aangepast conform REVI.
1.12 Participant geeft aan dat in de toelichting op artikel 8 wordt aangegeven dat in bijlage I en II de 10^{-7} - en 10^{-8} -risico-contour in de tabel worden vermeld. Echter voor de wegen is alleen de 10^{-7} -contour vermeld in de tabel.	De toelichting bij artikel 8 legt uit dat voor wegen alleen sprake is van een 10^{-7} -contour en niet van een 10^{-8} -contour.
1.13 Participant geeft aan dat de gemeente Sittard in de tabel Spoor baanvakken mist.	IenM heeft niet kunnen constateren welke baanvakken er zouden missen.
1.14 Participant stelt dat in de tabel Spoor niet vermeld is dat op de stations Coevorden en Emmen wordt kopgemaakt.	Noch in de marktverwachtingen waarop de vervoersstromen in de tabel zijn gebaseerd, noch in het overzicht van kopmaaklocaties dat door de werkgroep Spoor is opgesteld, kwamen deze locaties voor als kopmaaklocaties. Daarom zijn ze niet als zodanig opgenomen. Inmiddels is gebleken dat er naast Coevorden en Emmen nog meer locaties zijn

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>waar wordt kop gemaakt, maar die niet als zodanig in de tabel zijn aangegeven. Thans wordt naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State onderzocht hoe de risico's van het doorgaand vervoer op spoorweg-emplacementen zich verhouden tot de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen. Of en op welke wijze de risicocontouren van spoorwegemplacementen, waarin op dit moment veelal ook de risico's van het kopmaken zijn verdisconteerd, kunnen worden opgenomen in de risicoplafonds voor hoofdspoorwegen in het Basisnet Spoor, maakt onderdeel hiervan uit. Zo lang de beleidsontwikkeling rond emplacementen nog niet is afgerond, zal de tabel op dit punt niet worden aangepast.</p>
<p>1.15 Participant geeft aan dat in de toelichting op artikel 16 ten onrechte vermeld staat dat voor binnenwateren geen bouweisen gelden voor de gevolgen van een plasbrand, aangezien bouwwerken die zich bevinden nabij een plasbrand ook bij binnenwateren hitte-straling ondervinden. In het Bouwbesluit 2012 (artikel 2.133) is vermeld dat bij ministeriële regeling aan een bouwwerk in een plasbrandaandachtsgebied zodanige voorschriften kunnen worden gegeven dat personen beschermd zijn tegen gevolgen van een calamiteit op de weg, de spoorweg of het binnenwater waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.</p>	<p>Het al dan niet moeten voldoen aan bouweisen volgt uit het Bouwbesluit 2012 en de recent vastgestelde ministeriële regeling ter uitwerking van het Bouwbesluit 2012. In die ministeriële regeling is aangegeven in welke situaties aan welke bouweisen moet worden voldaan. Voor vaarwegen gelden die extra bouweisen niet bij bouwen <i>langs</i> het water, wel voor bouwen <i>in</i> het water. In de toelichting op artikel 16 van de Regeling is dit verduidelijkt.</p>
<p>1.16 Participant stelt dat in het overzicht van de figuren informatie ontbreekt over spoorwegen (doorgaande baan en emplacementen) en vaarwegen.</p>	<p>Figuur 9 geeft aan wat bij spoorwegen geldt als doorgaande rijbaan. Voor vaarwegen wordt verwezen naar de leggers die op grond van de Waterwet zijn gemaakt. Figuren worden hier niet nodig geoordeeld, omdat de referentiepunten vastliggen in die leggers en hieruit afgelezen kunnen worden.</p>
<p>1.17 Participant vraagt zich af of invloedsgebieden, welke erg groot kunnen zijn in het geval van vervoer van toxische stoffen, nog berekend moeten worden nu de verantwoording van het groepsrisico in ruimtelijke plannen zich beperkt tot 200 meter van de risicobron.</p>	<p>De Regeling regelt niets t.a.v. het invloedsgebied. Dat gebeurt in het Bevt. Daarom wordt dit in deze Regeling niet toegelicht, maar in de Nota van toelichting op het Bevt. Daar is aangegeven dat de grens van het invloedsgebied volgt uit de rekenmethodiek/HART.</p>
<p>1.18 Participant geeft aan dat het invloedsgebied van de Westerschelde niet duidelijk is. Ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico is het volgens participant van belang de grenzen van het invloedsgebied digitaal beschikbaar te stellen. Gemeenten rondom de Westerschelde dienen bij ruimtelijke plannen hieraan te voldoen.</p>	<p>De Regeling regelt niets t.a.v. het invloedsgebied. Dat gebeurt in het Bevt.</p>
<p>1.19 Participant wil graag weten hoe de</p>	<p>Het ministerie van IenM is in gesprek met de afdeling</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>communicatie naar gemeenten, provincies, veiligheidsregio's en regionale uitvoeringsdiensten over de nieuwe Basisnet-regelgeving uitgevoerd zal gaan worden.</p>
<p>2.1 Participant geeft aan dat, in tegenstelling tot eerdere versies van het Basisnet, in de tabel Water het Twentekanaal en een zijtak ervan niet genoemd zijn. Dit is opmerkelijk gezien de recente subsidie van € 100 miljoen voor uitdieping van de kanalen en de bouw van overslagterminals in Almelo, Hengelo en Enschede.</p>	<p>Tot het Basisnet Water behoren de binnenwateren van CEMT-klasse 2 en hoger die havens en chemische clusters verbinden én waarover sprake is van substantieel vervoer van gevaarlijke stoffen. Substantieel is geoperationaliseerd als: meer dan 1 geladen benzinetanker per dag. Binnenwateren die niet aan dit criterium voldoen (waaronder het Twentekanaal) zijn in het eindrapport van de Basisnetwerkgroep Water (d.w.z. in het ontwerp-Basisnet Water) opgenomen als zogenaamde "groene" vaarwegen. Voor dergelijke wateren zouden op basis van het ontwerp noch beperkingen voor het vervoer (risicoplafonds), noch voor de bebouwing langs die vaarwegen gaan gelden omdat er geen sprake is (en naar verwachting in de toekomst ook niet zal zijn) van spanning tussen de belangen van vervoer, bebouwde omgeving en veiligheid voor omwonenden. Bij de juridische uitwerking van het Basisnet Water in regelgeving zijn om die reden (geen spanning tussen de drie belangen; geen beperkingen voor vervoer en bebouwing) de "groene" vaarwegen buiten het Basisnet gelaten. Het vervoer over de "groene" vaarwegen wordt wel gemonitord. Mocht in de toekomst blijken dat er op een niet in het Basisnet opgenomen vaarweg toch sprake is van spanning tussen vervoer, bebouwing en veiligheid (d.w.z. mocht tegen de verwachting in toch een PR-10⁻⁶-contour op het midden van de vaarweg ontstaan), dan zal die vaarweg alsnog in het Basisnet worden opgenomen.</p>
<p>3.1 Participant geeft aan een toename van de hoeveelheid geluid en trillingen te vrezen hetgeen ten koste gaat van leefbaarheid en woongenot.</p>	<p>Het Basisnet maakt niet meer goederenverkeer mogelijk dan wat er in de huidige situatie ook al mogelijk is. Het Basisnet zorgt voor een plafond voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar dit er in de huidige situatie nog niet is. Het Basisnet legt daarmee een extra beperking op aan het vervoer van specifiek gevaarlijke stoffen naast de al voor al het treinverkeer geldende beperkingen die voortvloeien uit andere regelgeving (zoals geluidplafonds) en uit de beschikbare fysieke capaciteit. Het Basisnet brengt geen verandering in de normen die gelden voor andere milieu- en leefbaarheidsaspecten en bevat daarom ook geen maatregelen ten aanzien van andere aspecten dan externe veiligheid.</p>
<p>3.2 Participant geeft aan waardevermindering van zijn / haar huis te verwachten.</p>	<p>Met het vaststellen van risicoplafonds waarbinnen het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking**Reactie**

basisnetroute moet worden afgewikkeld, worden de groeimogelijkheden voor het vervoer beperkt. Zonder deze plafonds zouden de risico's onbeperkt kunnen toenemen. De invoering van het Basisnet zorgt er voor dat omwonenden nooit aan een hoger risico worden blootgesteld dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht.

Alleen als een woning *binnen* de basisnetafstand ligt, en er dus een hoger risico kan ontstaan dan maatschappelijk aanvaardbaar is, is er sprake van een situatie die in principe voor sanering in aanmerking komt. Voor die situaties geldt een regeling waarbij het Rijk aanbiedt de betreffende woning tegen onteigeningswaarde aan te kopen. Dit betekent dat de eigenaar volledig schadeloos wordt gesteld. Van deze regeling kan op basis van vrijwilligheid gebruik worden gemaakt.

Voor woningen die *buiten* de risicozone liggen, geldt dat het voorheen onbegrensde risico dat samenhangt met wonen in de omgeving van een weg, spoorlijn of vaarweg wordt begrensd tot een niveau dat maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Om in aanmerking te kunnen komen voor vergoeding van schade door waardevermindering, dient aan een aantal strikte voorwaarden, opgenomen in regelgeving en jurisprudentie, te worden voldaan. Zo moet de schade toe te rekenen zijn aan de vaststelling van het Basisnet en niet vallen binnen het normaal maatschappelijk risico. Alleen onevenredige, dat wil zeggen buiten het normaal maatschappelijk risico vallende schade, komt voor vergoeding in aanmerking. De vraag of schade tot het normale maatschappelijke risico behoort, moet blijkens de rechtspraak worden beantwoord met inachtneming van alle van belang zijnde omstandigheden van het geval. Van belang is onder meer of de ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden beschouwd, waarmee de benadeelde rekening had kunnen houden, in de zin dat de ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop de ontwikkeling zich zou voordoen. Mede gelet op het belang van de spoorlijn Roosendaal-Rotterdam in het spoorwegnetwerk ligt een toename van het vervoer op deze lijn voor de hand. In dit verband is van belang dat de regelgeving omtrent het Basisnet uitsluitend de risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen begrenst. De regelgeving omtrent het Basisnet maakt niet meer vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk dan momenteel al mogelijk is. In zijn algemeenheid kan dan ook worden gezegd dat schadevergoeding (nadeelcompensatie) hier niet aan de orde is.

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
4.1	Participant spreekt de wens uit dat infrastructuur in Nederland vaker verdiept wordt aangelegd. Hierdoor zullen zich minder ongelukken voor gaan doen.	Verdiepte ligging leidt op zichzelf niet tot een afname van de kans op een ongeluk. Botsingen en ontsporingen kunnen zich ook bij verdiepte ligging voordoen.
4.2	Participant stelt dat bij vaststelling van de WOZ-waarde onterecht geen rekening wordt gehouden met geluidhinder vanwege het spoor.	De gemeente stelt de WOZ-waarde vast op basis van het verkoopwaardeniveau van vergelijkbare woningen in de directe omgeving. Tegen de vaststelling van de WOZ-waarde kan bij de gemeente bezwaar worden gemaakt.
4.3	Participant stelt dat voor het vaststellen van de risicocontour van 18 meter alleen rekening is gehouden met een spoorlijn zonder verhoogde ligging. Bij een verhoogde ligging is vanwege het doorrollen van zware wagons deze afstand niet afdoende.	De afstand van 18 meter is een risicoafstand. Het betekent dat op 18 meter het plaatsgebonden risico (d.w.z. de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is) niet groter mag zijn één op een miljoen per jaar. Conform HART wordt in risicoberekeningen geen rekening gehouden met verhoogde ligging. Verhoogde ligging is relevant indien in het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan in de nabijheid van het spoor conform artikel 7 van het Bevt de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen worden beschouwd.
4.4	Participant stelt dat er te weinig ruchtbaarheid wordt gegeven aan de toename van geluidsoverlast, terwijl dit een groot effect heeft op de leefbaarheid en de gezondheid. Participant wil dat er meer wordt gedaan aan het bestrijden van geluidhinder, vooral 's nachts.	De geluidproductieplafonds zoals die gelden in Nederland zijn bepalend voor het toegestane niveau van geluidhinder langs het spoor. Deze blijven ook na de invoering van het Basisnet van kracht. Indien participant van mening is dat het geluidproductieplafond structureel wordt overschreden, kan hij/zij zich wenden tot de Inspectie Leefomgeving en Transport.
4.5	Participant vraagt erkenning voor vermindering van de leefbaarheid.	Zie reactie 3.1.
4.6	Participant vreest dat de woning onverkoopbaar wordt en vraagt om compensatie voor de te lijden schade.	Zie reactie 3.2.
4.7	Participant vraagt waarom vervoerders nog gebruik maken van belastende en ongezonde diesellocomotieven terwijl de spoorlijn op het traject Moerdijk - Roosendaal al 60 jaar voorzien is van bovenleiding.	De keuze voor diesel of elektrische aandrijving is binnen de normen die gelden voor geluid en luchtkwaliteit vrij voor vervoerders. Overigens vervangen vervoerders steeds vaker diesellocomotieven bij afschrijving door elektrische locomotieven.
4.8	Participant zou graag willen dat er alleen nog personenvervoer plaats vindt op het traject Moerdijk - Roosendaal.	Op de bestaande spoorlijn Rotterdam – België is zeker tot 2040 voldoende capaciteit voor zowel al het verwachte reizigersvervoer, alsook voor al het verwachte goederenvervoer, inclusief vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is gebleken uit de meest recente capaciteitsberekeningen die in 2012 zijn gedaan. Mede gelet op onder andere de kosten is het daarom niet reëel een speciaal goederenspoor door West-Brabant aan te leggen (Kamerstuk 32404, nr 57 dd 12-07-2012).

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>5.1 Participant geeft aan dat de spoorlijn Zevenbergschen Hoek - Roosendaal Oost is aangelegd op een drassige veenbodem (moergrond) met kans op verzakkingen en schade aan de woning van participant. In de kern Zevenbergen zijn wegen dientengevolge opnieuw aangelegd en bestraat.</p>	<p>Zie reactie 3.1. In aanvulling daarop: Het Basisnet leidt daardoor niet tot een grotere kans op verzakkingen. Indien er sprake is van schade aan woningen door treinverkeer kan men zich wenden tot ProRail.</p>
<p>5.2 Participant geeft aan dat voor het perceel van participant een risicogrens van 12 meter van toepassing zal zijn. Voor participant is het van perceel tot perceel verspringen van risicogrenzen, waarbij het risico van 100% ineens teruggaat naar 0%, onbegrijpelijk. De uitgangspunten en meetcriteria voor de bepaling van en het verspringen van risicogrenzen van 18 naar 12 meter is voor participant niet helder. Er zijn buiten de 12 meter grens geen locatie maatregelen en/of compensaties voorzien. Schadecompensatie voor aanbouw nabij de risicogrens, waardevermindering bij verkoop, regelingen ter vergoeding van schades ten gevolge van verzakkingen en trillingen ontbreken en dienen alsnog te worden vastgesteld.</p>	<p>De grens die in het Basisnet wordt vastgelegd is een risicogrens. In het gebied tussen die grens en het spoor kan de kans dat iemand overlijdt als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groter zijn dan één op een miljoen per jaar. Buiten die grens is die kans kleiner dan één op een miljoen per jaar en neemt deze af naarmate je je verder van het spoor beweegt. De ligging van die grens varieert per spoorlijn en is afhankelijk van de afweging van het belang van de spoorlijn voor het vervoer en het belang van de bebouwing langs die spoorlijn. De feitelijke ligging is bepaald met behulp van een berekening waarbij o.a. de verwachte omvang van het vervoer en de aan- of afwezigheid van wissels invoerparameters zijn. Voor de spoorlijn tussen Lage Zwaluwe en Roosendaal leidt dat gezien de verwachte omvang van het vervoer en afhankelijk van de aan- of afwezigheid van een wissel tot een risicogrens die op 18 of 12 meter van het midden van het spoor ligt. In het externe veiligheidsbeleid wordt een kans van één op een miljoen per jaar standaard gehanteerd als begrenzing van het gebied waar binnen geen kwetsbare objecten mogen staan. Dat betekent dat eigenaren van kwetsbare objecten die geheel of gedeeltelijk binnen 18 of 12 meter van het midden van het spoor staan, uitgekocht kunnen worden indien zij dat wensen. De eigenaren die dit betreft zijn hierover geïnformeerd door Rijkswaterstaat. Zie verder reactie 3.2.</p>
<p>5.3 Participant stelt dat de regelgeving voor het installeren van een LPG tank voor huishoudelijk gebruik, zowel voor de woonopstallen als voor de locatie ten opzichte van spoorwegen wezenlijk zwaarder is.</p>	<p>De grens die wordt gesteld voor de risico's van het spoorvervoer is gebaseerd op specifieke gegevens over het spoor en het vervoer van gevaarlijke stoffen dat daarop plaatsvindt. Dit zijn andere uitgangspunten dan waarop de regelgeving met betrekking tot opslag van gevaarlijke stoffen bij woonhuizen is gebaseerd. Voor een LPG tank geldt bijvoorbeeld dat deze permanent aanwezig is en regelmatig gevuld moet worden. Deze aspecten spelen bij passerende ketelwagens geen rol.</p>
<p>5.4 Participant geeft aan dat procedures en regelgeving voor het bepalen van eventuele (plan) schades o.a. door nulmetingen van de bestaande situatie van perceel en opstallen ontbreken.</p>	<p>Planschade kan aan de orde zijn wanneer de gemeente het bestemmingsplan in overeenstemming brengt met het Bevt waardoor kwetsbare objecten die binnen een basisnetafstand zijn toegelaten maar nog niet aanwezig zijn, niet meer gerealiseerd kunnen worden. De gemeente zal bij de voorbereiding van de</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	planherziening onderzoek doen naar onder meer de mogelijke financiële gevolgen van het plan. Zie verder reactie 3.2.
<p>5.5 Participant geeft aan dat aanvullende maatregelen ter beperking van omgevingslawaai en/of compensatie voor verlies van woongenot en toename van gezondheidsrisico's ontbreken. Participant geeft aan dat het Basisnet een wezenlijk verlies van woongenot in tuin en opstallen tot gevolg heeft.</p>	Zie reactie 3.1.
<p>5.6 Participant vraagt of de Basisnet-regelgeving getoetst en in lijn is met de vigerende EU besluiten en richtlijnen, waaronder richtlijn 2008/68/EG voor het vervoer van gevaarlijke goederen over het land in combinatie met de RID overeenkomst en richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.</p>	<p>Het Basisnet is in overeenstemming met de van toepassing zijnde internationale regelgeving op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals aangegeven in richtlijn 2008/68/EG en het RID. Dit is getoetst bij de Europese Commissie.</p> <p>De geluidproductieplafonds zoals die gelden in Nederland zijn bepalend voor het toegestane niveau van geluidhinder langs het spoor. Deze blijven ook na de invoering van het Basisnet van kracht.</p>
<p>8.1 Participant geeft aan de gehanteerde risicogrens van 18 meter erg kort door de bocht te vinden. Enkele meters verder van het spoor zal er nog steeds overlast zijn.</p>	<p>Zie reactie 5.2.</p> <p>In aanvulling daarop: De risicogrens heeft als doel het risico te begrenzen. De risicogrens heeft niet tot doel om andere vormen van overlast te begrenzen. Daarvoor gelden andere normen en grenzen die los van het Basisnet van toepassing zijn en blijven.</p>
<p>8.2 Participant geeft aan een vermindering van het woongenot te verwachten als gevolg van geluidsoverlast en trillingen alsmede grotere risico's voor de gezondheid.</p>	Zie reacties 3.1 en 4.4.
<p>8.3 Participant geeft aan waardedaling van zijn huis te verwachten.</p>	Zie reactie 3.2.
<p>9.1 Op de website van het Centrum voor Publieksparticipatie wordt onder het kopje "Wat willen we weten?" gesproken over 3 bijlagen. Participant geeft aan er vier te tellen.</p>	De Regeling kent drie bijlagen met daarin de tabellen Weg, Water onderscheidenlijk Spoor. De toelichting op de Regeling is als afzonderlijk document gepubliceerd op de website van het Centrum voor Publieksparticipatie, maar geldt niet als bijlage bij de Regeling.
<p>9.2 Participant geeft aan dat de link naar de twee dossiers op de site van Centrum voor Publieksparticipatie doorverwijzen naar casussen elders dan Sittard-Geleen. Participant geeft aan dit niet te kunnen plaatsen.</p>	De twee dossiers op de website van het Centrum voor Publieksparticipatie bevatten alle stukken die met de Tweede en Eerste Kamer zijn gewisseld over het Basisnet. Deze stukken gaan over het Basisnet in het algemeen en hebben niet specifiek betrekking op de situatie in Sittard-Geleen.
<p>9.3 Participant geeft aan dat het spoor tussen Born en Holtum niet meer onder verantwoordelijkheid valt van de gemeente als gevolg van het onderdeel uitmaken van het Basisnet.</p>	De spoorlijn van Sittard naar de haven van Born is onderdeel van het hoofdspoorwegnet en als zodanig in beheer bij ProRail. Opname van die spoorlijn in het Basisnet heeft geen gevolg voor de beheer-verantwoordelijkheid van de spoorlijn.
<p>9.4 Participant stelt dat de routes van het Basisnet Weg en het Basisnet Spoor niet</p>	De routes die behoren tot de Basisnetten Weg, Spoor en Water zijn benoemd in de tabellen die als bijlagen

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
helder zijn gedocumenteerd zodat de lezer niet goed terug kan vinden waar deze zich bevinden.	bij de Regeling zijn gevoegd. Voor het Basisnet Spoor zijn kaartjes toegevoegd waarin de routes zoals benoemd in de tabel zijn opgenomen. In aanvulling daarop kan een bestand van ProRail met daarin gegevens over spoorassen worden geraadpleegd. Dit bestand is te vinden op de website van ProRail: http://mapservices.prorail.nl/arcgis/rest/services/BBK_spoorobjecten/MapServer Voor het Basisnet Weg kan het Nationale wegenbestand worden geraadpleegd; voor het Basisnet Water de leggers. Het Nationale wegenbestand en de leggers zijn te raadplegen op www.rijkswaterstaat.nl .
9.5 Participant vraagt welke lessen zijn getrokken uit recente grote ongelukken op spoor en weg en hoe actueel het beleid hieromtrent is.	Op basis van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG bestaat de verplichting om ernstige ongevallen te onderzoeken en te melden aan het Europese Spoorwegbureau (ERA). De onderzoeken moeten binnen een jaar worden uitgevoerd door een zogenaamde 'national investigation body'. Op basis van deze onderzoeken wordt lering getrokken uit een dergelijk ongeval. In Nederland voert de Onderzoeksraad voor Veiligheid deze onderzoeken uit. Er wordt periodiek aan de Tweede Kamer gerapporteerd over opvolging van aanbevelingen van deze Onderzoeksraad. Daarnaast wordt in het internationale overleg over het vervoer van gevaarlijke stoffen (het RID Committee of Experts) specifiek gesproken over ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen. Nederland heeft bijvoorbeeld het ongeval op het rangeerterrein Kijfhoek in januari 2011 (ethanolbrand) in dit overleg aangemeld en een voorstel gedaan om meer tankwagons te voorzien van zgn. crashbuffers. Dit voorstel wordt nog nader onderzocht uit oogpunt van kosten en baten.
9.6 Participant geeft aan dat het dicht bij elkaar liggen van spoor en water in het smalle stuk van Limburg leidt tot een stapeling van risico's	Het Basisnet stelt grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen, spoorlijnen en vaarwegen zodat ook in het smalle stuk van Limburg, waar dergelijke routes dicht bij elkaar liggen, aan bewoners een basisbeschermingsniveau wordt geboden.
10.1 Participant geeft aan dat bewoners al 30 jaar vragen om een geluidsscherm langs het spoor, waarbij ProRail en de gemeente de verantwoordelijkheid doorschuiven. Participant verwacht nu het Basisnet wordt ingevoerd dat het ministerie van IenM hierin een standpunt neemt.	Zie reactie 4.4.
10.2 Participant geeft aan dat de beschikbare ruimte op het spoor tussen Moerdijk en Roosendaal nu al te klein is waardoor treinen niet meer op schema kunnen rijden. Participant vreest dat hierdoor	Op de bestaande spoorlijn Rotterdam – België is zeker tot 2040 voldoende capaciteit voor zowel al het verwachte reizigersvervoer, alsook voor al het verwachte goederenvervoer. Dit is gebleken uit de meest recente capaciteitsberekeningen die in 2012 zijn

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
goederentreinen vaker in de nachtelijke uren zullen gaan rijden.	gedaan (Kamerstuk 32404, nr. 57 dd 12-07-2012). Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor vindt gedurende het hele etmaal plaats, niet alleen 's nachts.
10.3 Participant geeft aan in de huidige situatie reeds trillingsschade aan de woning te ondervinden en verwacht verergering hiervan. Participant vraagt op wie schade aan zijn woning door trillingen verhaald kan worden.	In het geval van materiële schade die het gevolg zou zijn van het vervoer over spoor, kan men zich wenden tot ProRail voor de vergoeding daarvan. ProRail voert hier dan eventueel een nader onderzoek naar uit.
10.4 Participant stelt dat het niet juist is dat de huidige situatie in veiligheid zal toenemen, aangezien er nauwelijks preventief onderhoud plaats vindt aan de spoorlijn. Participant geeft aan dat na de oktober storm de volgende dag met spoed bomen en takken in de groenstrook werden verwijderd. De restanten werden in de beschoeiing gedonderd en liggen er nu nog.	Hier worden twee zaken genoemd die niets met elkaar te maken hebben. 1) Het effect van het Basisnet: De externe veiligheid zal toenemen omdat in het Basisnet een risicoplaafond wordt vastgesteld, waardoor de veiligheidssituatie in de omgeving van het spoor gegarandeerd aan de wettelijke normen voldoet. Zonder het Basisnet is die garantie er niet en kunnen de risico's ongeremd toenemen. 2) Los daarvan geldt: De onderhoudstoestand van de spoorlijn Moerdijk - Roosendaal voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke eisen.
10.5 Participant stelt dat de toename van de belasting voor omwonenden van het spoor als gevolg van toename geluidsoverlast en trillingen onvoldoende wordt beschouwd.	Zie reactie 3.1.
10.6 Participant vraagt om een onderzoek naar de bodemsamenstelling in Oudenbosch in verband met trillingen.	Zie reactie 3.1.
10.7 Participant vraagt om metingen (zowel overdag als 's nachts) om de geluidhinder in kaart te brengen.	Zie reactie 4.4.
10.8 Participant geeft aan dat het gevoel van onveiligheid zal toenemen als meer wagons met gevaarlijke stoffen op korte afstand van de woning voorbij rijden en dat daardoor zijn zijn woning moeilijker verkoopbaar wordt.	Zie reacties 3.1 en 5.2.
11.1 Participant geeft aan zich ernstige zorgen te maken om de woonsituatie als gevolg van het Basisnet Spoor.	Zie reactie 3.1.
11.2 Participant geeft aan dat het spoor Lage Zwaluwe - Roosendaal in de huidige situatie al zeer zwaar belast is.	Zie reactie 4.8.
11.3 Participant geeft aan dat, indien de lijn nog zwaarder wordt belast, de leefbaarheid voor bewoners van de St. Bernaertsstraat in Oudenbosch ernstig achteruit gaat. Dit als gevolg van luchtvervuiling door wachtende auto's. Participant wil weten of hier rekening mee	Het Basisnet maakt niet meer spoorverkeer mogelijk dan wat er in de huidige situatie al mogelijk is. Het Basisnet is een veiligheidsmaatregel die plafonds stelt aan het vervoer van gevaarlijke stoffen die slechts een klein deel vormen van het totale goederenvervoer. In welke mate het spoorverkeer daadwerkelijk zal groeien is afhankelijk van economische ontwikkelingen. Het

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
is gehouden.	begrenzen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op een spoorlijn leidt niet tot langere wachttijden van auto's bij spoorweg-overgangen en dus ook niet tot een toename van de emissies van schadelijke stoffen door wachtende auto's.
11.4 Participant geeft aan dat de € 3 miljoen die is gereserveerd voor verbetering van de leefbaarheid niet toereikend zal zijn om aanwonenden voldoende veiligheid en leefbaarheid te garanderen.	De gemeenten Halderberge, Roosendaal en Moerdijk hebben een plan van aanpak opgesteld voor de wijze waarop men gezamenlijk de € 5 miljoen wil inzetten die is toegezegd door het ministerie van IenM om lokaal aanvullende veiligheidsmaatregelen te treffen.
11.5 Participant vreest voor onverkoopbaarheid van onroerend goed in Oudenbosch, aangezien woningen met een drukke verkeersweg voor de deur ook nog aan spoor liggen waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd.	Zie reactie 3.2.
11.6 Participant vraagt of economische baten opwegen tegen gezondheidsschade voor aanwonenden.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel in de productie van onder meer kunststoffen, meststoffen en geneesmiddelen en in de distributie van brandstoffen. Tegelijkertijd maken mensen die wonen, werken en recreëren in de directe nabijheid van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd zich zorgen over hun veiligheid. Het Basisnet maakt voortaan een onbeheerste toename van de risico's onmogelijk. Het stelt grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar die grenzen er nu nog niet zijn. Het stellen van dergelijke grenzen leidt niet tot gezondheidsschade.
11.7 Participant vraagt om het nemen van maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit, trillingen en geluidsoverlast. Participant verwacht veel hinder (uitlaatgassen, trillingen, geluid) van zowel het aan de achtertuin grenzende treinverkeer als van een voor het woonhuis gelegen drukke verkeersweg.	Zie reactie 3.1.
12.1 Participant geeft aan te verwachten meer overlast van geluid en trillingen te zullen ervaren na de invoering van het Basisnet.	Zie reactie 3.1.
12.2 Participant stelt dat wanneer veiligheidsmaatregelen succes hebben en direct aanwonenden zijn verhuisd, het Basisnet dient om nog meer gevaarlijke stoffen te vervoeren.	Het Basisnet heeft tot doel omwonenden een basisbeschermingsniveau te bieden én vervoersgroei mogelijk te maken. Dit wordt bereikt door het vaststellen van risicoplafonds/-zones. Het vervoer moet binnen die plafonds blijven. Als die plafonds worden bereikt zijn veiligheidsmaatregelen aan het vervoer nodig om verder te kunnen groeien. Kwetsbare bebouwing moet buiten de risicozones blijven. Waar er sprake is van bestaande kwetsbare objecten binnen de risicozone kunnen de bewoners gebruik maken van een aankoopregeling. Overigens

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>12.3 Participant is van mening dat burgers erg laat (nadat de wet was aangenomen door Eerste en Tweede Kamer) op de hoogte zijn gebracht van de veranderde wetgeving met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen.</p>	<p>gaat het in heel Nederland om 43 kwetsbare objecten die zich in een risicozone langs het spoor bevinden.</p> <p>Een groot gedeelte van de principes van het Basisnet is niet nieuw. Deze zijn reeds, zij het niet juridisch verplichtend, voorgeschreven in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Sinds 2004 bevat die Circulaire het beleid van het kabinet inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er wordt onder meer in de memorie van toelichting bij de Wet basisnet herhaaldelijk verwezen naar deze Circulaire en aangegeven dat er zo veel mogelijk wordt aangesloten bij de Circulaire.</p> <p>Op basis van de Circulaire konden echter geen grenzen worden gesteld aan de risico's van het vervoer. Met de wet en de Regeling wordt dit wel mogelijk. Waar zonder het Basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen over elke spoorlijn zonder beperking mogelijk is, is dat na inwerkingtreding van de regelgeving omtrent het Basisnet niet langer het geval.</p> <p>De Wet basisnet en het Bevt zijn volgens de gangbare procedures tot stand gekomen. Burgers zijn via het gebruikelijke publicatiemedia op de hoogte gesteld. Na aanvaarding door het parlement is de wet op de voorgeschreven wijze op 25 juli 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. Het Bevt is op 12 december 2012 voorgepubliceerd in de Staatscourant. De gedachtewisseling met de Eerste en Tweede Kamer over wet en besluit is neergelegd in openbare documenten.</p> <p>De wet geeft de minister de bevoegdheid om de routes die tot het Basisnet behoren aan te wijzen en de verplichting om voor deze routes risicoplafonds vast te stellen. Het aanwijzen van de routes en het vaststellen van de risicoplafonds gebeurt op grond van artikel 14, eerste en tweede lid, van de wet, in de Regeling. Conform artikel 14, zesde lid van de wet vindt de vaststelling van deze regeling niet eerder plaats dan nadat het ontwerp in de Staatscourant bekend is gemaakt en aan een ieder de gelegenheid is geboden om binnen vier weken na de dag waarop de bekendmaking is geschied, wensen en bedenkingen ter kennis van Onze Minister te brengen.</p> <p>Publicatie van de ontwerp-Regeling heeft plaats gevonden in de Staatscourant van 25 november 2013. Voorafgaand aan deze publicatie zijn de bewoners van kwetsbare objecten die zich bevinden binnen de risicoafstanden die in de ontwerp-Regeling zijn opgenomen, individueel geïnformeerd en zijn in een aantal gemeenten in Oost-Nederland en West-Brabant informatiebijeenkomsten gehouden.</p> <p>Bij de vormgeving van het Basisnet en de uitwerking daarvan in regelgeving zijn overigens</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	vertegenwoordigers van belanghebbende partijen (gemeenten, provincies, vervoerders, chemische industrie, hulpverleningsdiensten en infrastructuur-beheerders) betrokken.
12.4 Participant stelt dat het Basisnet alleen economische belangen dient en niet de leefbaarheid van aanwonenden.	Zie reactie 11.6. In aanvulling daarop: Het stellen van grenzen aan de risico's bevordert de leefbaarheid.
12.5 Participant stelt dat de invoering van het Basisnet leidt tot langere dichtligtijden van overwegen waardoor luchtkwaliteit ter plaatse slechter wordt.	Zie reactie 11.3.
12.6 Participant geeft aan dat het nu al frequent bereden spoor Roosendaal - Rotterdam niet geschikt is voor een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Zie reactie 4.8.
12.7 Participant stelt dat invoering van het Basisnet leidt tot waardedaling van woningen.	Zie reactie 3.2.
12.8 Participant vraagt waarom er, in plaats van vervoer over de huidige lijn Roosendaal - Rotterdam, geen duidelijke keuze is gemaakt voor de ROBELLijn langs de A17.	Begin deze eeuw is onderzoek gedaan naar een mogelijk tracé en de kosten van een nieuwe spoorlijn Rotterdam - België (RoBel). Er is geconstateerd dat er geen noodzaak is voor het aanleggen van een dergelijke nieuwe spoorlijn, omdat de bestaande spoorlijn zeker tot 2040 voldoende capaciteit heeft, terwijl de omgevingseffecten (bv geluid, externe veiligheid) via wetgeving beheerst worden. In 2012 is die conclusie door de minister van IenM herbevestigd n.a.v. nieuw onderzoek naar het toekomstperspectief van het spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 32404, nr. 57 dd 12-07-2012).
12.9 Participant geeft aan dat door het kopmaken in Lage Zwaluwe de goederentreinen met gevaarlijke stoffen twee keer door Oudenbosch rijden. Participant suggereert dat dit kan worden opgelost door aanleg van de VEZAboog	Weliswaar maakt het Basisnet het mogelijk dat wagens met gevaarlijke stoffen tweemaal over het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe rijden, maar ook als dat geschiedt, blijven de omgevingsrisico's onder de geldende wettelijke normen. Het genoemde kopmaken is onvoldoende reden om de aanleg van een VEZA-boog te overwegen, die minimaal € 200 miljoen zal kosten. Overigens is nog onbekend of en hoeveel treinen daadwerkelijk jaarlijks gebruik zullen maken van deze mogelijkheid om het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe "heen-en-weer" te gaan rijden: dat hangt af van de marktontwikkelingen en de mate waarin het mogelijk is om in Roosendaal kop te maken. De extra af te leggen afstand leidt tot kostenverhoging van het vervoer, waardoor dit economisch minder aantrekkelijk is.
12.10 Participant stelt dat, ondanks allerlei technische maatregelen aan locomotieven en wagens, er geen absolute veiligheid te garanderen is voor aanwonenden.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet voldoen aan allerlei veiligheidseisen. Niettemin kan een ongeluk nooit volledig worden uitgesloten. Met de inwerkingtreding van het Basisnet worden de risico's

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	van het vervoer van gevaarlijke stoffen begrensd. Dat betekent dat, zelfs bij maximaal gebruik van de vervoersruimte, de veiligheidsrisico's binnen de wettelijke normen blijven.
<p>12.11 Participant geeft aan dat in de huidige situatie al ontoelaatbaar veel overlast door geluid en trillingen te ervaren door personentreinen. Participant is van mening dat voor aanwonenden langs de spoorlijn Rotterdam - België de leefbaarheid nog meer verslechtert als gevolg van het Basisnet Spoor en onroerend goed slechter verkoopbaar wordt. Participant vindt dat dit niet werd onderkend door het ministerie van IenM tijdens de voorlichting.</p>	Zie reacties 3.1 en 3.2.
<p>12.12 Participant is van mening dat de huidige spoorlijn Rotterdam - Roosendaal niet geschikt is de toename van het aantal wagons met gevaarlijke stoffen te verwerken en tegelijkertijd de leefbaarheid van de omgeving te garanderen.</p>	Zie reactie 12.8
<p>12.13 Participant wil weten of er langs de lijn in Oudenbosch (en dan m.n. bij de spoorwegovergangen) een doelmatige inspectie is geweest van de geluidstoelaatbaarheid. Sinds de aanleg van het derde spoor bij Oudenbosch is de geluidsoverlast in deze omgeving sterk toegenomen. Participant vraagt om een onderzoek hiernaar en verwacht dat de overlast alleen maar groter zal worden bij toename van de hoeveelheid goederenverkeer.</p>	Het Basisnet stelt grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Grenzen aan het geluid zijn al eerder en los van het Basisnet vastgelegd in regelgeving. De geluidgrenzen veranderen niet als gevolg van het Basisnet. Daarom was het in het kader van het Basisnet niet nodig om te onderzoeken wat de huidige geluidsbelasting is op alle trajecten.
<p>12.14 Participant vraagt zich af waarom de houten bielzen, die in 2005 vervangen hadden moeten worden, er nog steeds liggen. Personentreinen veroorzaken het zakken van de rails (5 cm) vlak voor de spoorwegovergang. Participant heeft vernomen dat vanwege de crisis bepaald onderhoud aan het spoor wordt uitgesteld, zoals het aantrillen en aanvullen van de keienlaag onder de rails.</p>	<p>Het Basisnet heeft betrekking op de bestaande infrastructuur en de wijze waarop die infrastructuur op dit moment is vorm gegeven en gebruikt kan worden. Aan dat gebruik worden beperkingen gesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de vorm van risicoplafonds.</p> <p>Het Basisnet heeft geen betrekking op het uit te voeren onderhoud aan het spoor. Het beheer van het spoor en het onderhoud hiervan wordt uitgevoerd volgens planning van ProRail.</p>
<p>12.15 Participant stelt dat, waar de maximumsnelheid in de bebouwde kom voor goederentreinen nu 80 km/uur bedraagt, deze aanzienlijk omlaag zal moeten in verband met de huidige staat van het spoor. Voor het opstelspoor zou een snelheid van 30 km/uur moeten gelden.</p>	De maximumsnelheid voor goederentreinen is niet 80 km/uur. De feitelijke maximumsnelheid per spoorbaanvak is aangegeven in de zogenaamde Netverklaring van ProRail (te vinden op www.prorail.nl). De onderhoudstoestand van het spoor is in overeenstemming met die toegelaten snelheden.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>12.16 Participant geeft aan dat, ondanks dat vermindering van overlast wordt ervaren als gevolg van de kwaliteit en vering van onderstellen, er voor dat aspect nog veel verbetering nodig is.</p>	<p>De spoorwagons die op het Nederlandse spoorwegnet zijn toegelaten, voldoen aan alle technische eisen, ook wat betreft geluidhinder. Momenteel zijn spoorvervoerders bezig met het vervangen van rem-systemen van de wagons om deze stiller te maken. De overheid stimuleert dit met verschillende regelingen.</p>
<p>12.17 Participant geeft aan de nadruk te missen op een goed onderhouden spoor en geschikt materieel, hetgeen volgens participant de basis is van een veilig spoor.</p>	<p>Het Nederlandse spoor en het in Nederland rijdende goederenmaterieel voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke eisen. Er is geen reden om daar in het kader van het Basisnet extra eisen aan toe te voegen.</p>
<p>13.1 De grote toename van het aantal wagons met gevaarlijke stoffen is voor Participant een reden tot grote zorgen en geeft een groter gevoel van onveiligheid.</p>	<p>Zie reactie 11.6. In aanvulling daarop: Het stellen van grenzen aan de risico's bevordert de veiligheid.</p>
<p>13.2 Participant stelt dat het Basisnet Spoor een grote impact heeft op milieuaspecten. Door de toename van het aantal wagons ontstaat meer geluidsoverlast, meer trillingen en meer schadelijk fijnstof. Participant geeft aan dat in de Regeling slechts aandacht is voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, terwijl effecten en gevolgen ook op een veel breder vlak optreden.</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>
<p>13.3 Participant geeft aan dat door het kopmaken in Lage Zwaluwe er dubbel zo veel overlast ontstaat op het traject Roosendaal - Moerdijk. De vermindering van overlast in Dordrecht en Zwijndrecht betekent daardoor extra overlast op het genoemde tracé.</p>	<p>In de huidige situatie rijden treinen met gevaarlijke stoffen die van Vlissingen naar Antwerpen willen vanaf Roosendaal door naar Kijfhoek om aldaar kop te maken. Kopmaken in Lage Zwaluwe betekent dat het traject waar de betreffende treinen twee keer overheen rijden, aanzienlijk wordt ingekort. Op het gedeelte Lage Zwaluwe - Kijfhoek leidt dat tot een vermindering van de omvang van het vervoer. Op het gedeelte Roosendaal - Lage Zwaluwe blijft die omvang hetzelfde. De vermindering op het deeltraject Lage Zwaluwe - Kijfhoek leidt dus niet tot een toename op het deeltraject Roosendaal - Lage Zwaluwe.</p>
<p>13.4 Participant geeft aan dat terwijl het Basisnet voorziet in voorschriften voor nieuwbouw in het plasbrandaandachtsgebied er niet wordt aangegeven wie verantwoordelijk is voor bestaande bebouwing binnen dit gebied. Aan leefbaarheid voor de huidige bewoners wordt hiermee te weinig aandacht geschonken.</p>	<p>Het plasbrandaandachtsgebied is een afwegingsgebied voor gemeenten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Indien een gemeente op basis van deze afweging besluit om nieuwe bebouwing (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) in een plasbrandaandachtsgebied toe te staan, dan gelden op basis van afdeling 2.16 van het Bouwbesluit 2012 (treedt naar verwachting op 1 juli 214 in werking) extra bouweisen voor deze nieuwe bouwwerken. De kosten die hieruit voortvloeien komen voor rekening van de opdrachtgevers voor deze nieuwe bebouwing. Bestaande woningen in een plasbrandaandachtsgebied hoeven dus niet aan deze eisen te voldoen. Als dat wel zo zou zijn, zouden eigenaren van bestaande woningen met buitenproportionele kosten geconfronteerd</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>worden.</p> <p>Wat betreft de verantwoordelijkheid voor bestaande bebouwing en de leefbaarheid voor de huidige bewoners moet worden onderscheiden tussen woningen die binnen de risicozone liggen en woningen die daar buiten liggen. In reactie 3.2 is op dit onderscheid ingegaan.</p> <p>Ten aanzien van woningen die buiten de risicozone maar binnen het plasbrandaandachtsgebied liggen, is van belang dat gemeenten samen met de veiligheidsregio tot taak hebben zich voor te bereiden op mogelijke rampen en zware ongevallen. In de Regeling is aangegeven bij welke basisnetroutes een plasbrandaandachtsgebied hoort. Aan de hand daarvan kunnen zij zich op de bestrijding van de gevolgen van een eventuele plasbrand voorbereiden.</p>
<p>13.5 Participant stelt dat woningen binnen het plasbrandaandachtsgebied veel minder aantrekkelijk zullen worden en daardoor moeilijker te verkopen.</p> <p>Participant geeft aan op termijn te willen verhuizen maar tevens te verwachten dat door invoering van het Basisnet Spoor zijn/haar woning onverkoopbaar wordt omdat deze geheel in een plasbrandaandachtsgebied ligt.</p>	<p>Het vaststellen van een plasbrandaandachtsgebied brengt voor bestaande bebouwing geen verandering in de kans om getroffen te worden door een ongeluk waarbij een ketelwagen of container met brandbare vloeistoffen lek raakt en de vloeistof in brand vliegt (plasbrand). Elke woning binnen 30 meter vanaf het spoor kan, hoewel de kans hierop klein is, hierdoor worden getroffen.</p> <p>Het vaststellen van het plasbrandaandachtsgebied is een voorzorgsmaatregel die bedoeld is om te voorkomen dat nieuwe woningen te dicht bij het spoor worden gebouwd en om, indien dat toch gebeurt, er voor te zorgen dat de eigenaar extra beschermende maatregelen aan de nieuwe woning treft.</p> <p>Voor bestaande woningen in een plasbrandaandachtsgebied geldt hetzelfde als voor andere woningen die buiten de in het Basisnet vastgestelde risicozone liggen. Zie hiervoor reactie 3.2.</p>
<p>14 Dit betreft de door Vereniging Alternatief Goederenspoor opgestelde standaardbrief.</p>	<p>De reactie op deze standaardbrief is opgenomen in §4.2</p>
<p>15.1 Participant geeft aan te verwachten dat waarde van zijn woning zal dalen als gevolg van de invoering van het Basisnet met als gevolg onverkoopbaarheid.</p>	<p>Zie reactie 3.2.</p>
<p>16.1 Participant stelt niet over tijd en middelen te beschikken om adequaat te kunnen reageren op de Regeling. Dit komt onder andere doordat de lokale overheid onachtzaam is geweest op het aannemen van de Wet basisnet.</p>	<p>Zie reactie 12.3.</p>
<p>16.2 Participant vraagt om de VEZA-boog aan te leggen om goederenverkeer van Vlissingen naar Antwerpen te faciliteren. Door het kopmaken bij Lage Zwaluwe passeren goederentreinen met gevaarlijke stoffen twee maal de woonkernen op het</p>	<p>Zie reactie 12.9.</p>

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	traject Moerdijk - Roosendaal.	
16.3	Participant geeft aan dat panden langs het tracé Moerdijk - Roosendaal minimaal 30% in waarde zijn gedaald na aanneming van de Wet basisnet. Participant wil te lijden schade verhalen op de overheid.	Zie reactie 3.2.
16.4	Participant geeft aan schade door trillingen te verwachten.	Zie reacties 3.1. en 10.3.
16.5	Participant stelt dat geluidsoverlast zal toenemen. Dit leidt tot vermindering van het woongenot en verstoring van nachtrust.	Zie reactie 4.4.
16.6	Participant stelt dat het onderhoud aan gedateerd materieel door vervoerders tekort schiet. Als goederentreinen vaker gaan rijden, zal ook de frequentie van onderhoud moeten worden opgevoerd. Participant wil graag weten hoe dit zal worden gerealiseerd en gecontroleerd.	Het onderhoud van spoomaterieel moet voldoen aan de daarvoor in geheel Europa geldende eisen. Daarbij maakt het niet uit of het materieel al dan niet "gedateerd" is noch hoe frequent het materieel gebruikt wordt. De eigenaar van het materieel is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het onderhoud. Deze sluit daarvoor een contract met een erkend onderhoudsbedrijf. Toezicht op de naleving ligt bij de nationale inspectiediensten; in Nederland is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
16.7	Participant geeft aan dat de dichtligtijden van overwegen toe zullen nemen waardoor de concentraties schadelijke stoffen in de lucht (fijn stof en roet) aanmerkelijk hoger worden. Deze gezondheidsrisico's worden onterecht niet benoemd in het Basisnet.	Zie reactie 11.3.
16.8	Participant stelt dat veiligheid rondom het spoor slechts te garanderen valt als een ruime termijn van te voren (bijvoorbeeld 3 maanden) wordt aangegeven wat voor transport plaats zal vinden zodat dit gecontroleerd kan worden en er passende maatregelen kunnen worden genomen.	Op basis van artikel 4 van het Besluit Spoorverkeer moet de spoorwegonderneming voor het vertrek van de betrokken trein mededeling doen aan de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur (nu ProRail) van een aantal aspecten betreffende de lading (onder meer de samenstelling van de trein en de inhoud van de wagons). De controle van de bovengenoemde ladinglijsten vindt plaats voordat de trein vertrekt. Wanneer ProRail een dergelijke melding niet heeft ontvangen of deze onjuist is, mag de trein niet vertrekken. Het is vrijwel onmogelijk te vragen aan de vervoerder om geruime tijd van te voren het transport aan te geven. Vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor is afhankelijk van vraag en aanbod die vaak pas kort voor het moment van vertrek bekend is. Vooraf informeren is niet nodig voor het treffen van voorzorgsmaatregelen, noch voor de bestrijding van een eventueel incident. Gemeenten en hulpverleningsdiensten dienen er van uit te gaan dat elk vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor dat voldoet aan de veiligheids-eisen die zijn opgenomen in internationale verdragen

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>en nationale regelgeving, mogelijk is. Zij dienen hiervoor voorzorgsmaatregelen te treffen, zodat hulpverleningsdiensten in geval van een incident kunnen optreden.</p> <p>Verder is geregeld dat de hulpverleningsdiensten bij een ongeval de ladinginformatie die vooraf door de vervoerder is verstrekt aan ProRail, kunnen opvragen. ProRail informeert direct na een melding van een ongeval de betrokken meldkamer.</p>
<p>16.9 Participant stelt dat elders in het land wel geld wordt uitgetrokken om het veiliger te maken.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en wateren vindt al plaats in Nederland. Dit vervoer moet aan strenge veiligheidseisen voldoen. Het Basisnet voegt hier een extra dimensie aan toe. Waar voorheen de risico's en de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen onbeperkt konden toenemen, stelt het Basisnet hiervoor grenzen. Om tot aanvaardbare grenzen te kunnen komen, zijn bij de vormgeving van het Basisnet al veiligheidsmaatregelen getroffen. Aan de drie gemeenten langs de spoorlijn Lage Zwaluwe – Roosendaal is aanvullend een bedrag van € 5 miljoen ter beschikking gesteld voor het treffen van lokale veiligheidsmaatregelen.</p>
<p>17.1 Participant stelt dat milieueffecten als geluid, trillingen en luchtkwaliteit ten onrechte niet beschouwd zijn.</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>
<p>18.1 Participant stelt dat door de nabijheid van vervoer van gevaarlijke stoffen (op 20 meter afstand) zijn woning aanzienlijk in waarde is gedaald. Doordat de woning nu niet tot moeilijk verkoopbaar is, vraagt participant om met een goed voorstel tot compensatie of onteigening te komen.</p>	<p>Zie reacties 3.1 en 3.2.</p>
<p>18.2 Participant woont op korte afstand van het spoor en geeft aan dat als gevolg van toename van het goederenverkeer het gevoel van onveiligheid is toegenomen, de leefomgeving wordt aangetast, door geluidsoverlast het woongenot en de nachtrust worden aangetast en door trillingen scheuren ontstaan.</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>
<p>18.3 Participant stelt dat door toename van het goederenverkeer de overwegen langer en vaker gesloten blijven waardoor de luchtkwaliteit ernstig verslechtert.</p>	<p>Zie reactie 11.3.</p>
<p>19.1 Participant geeft aan in de huidige situatie reeds overlast van trillingen te ervaren waardoor er scheurvorming in zijn woning op is getreden. Participant vreest dat na invoering van het Basisnet de scheurvorming zal verergeren en geeft aan de rijksoverheid in dat geval aansprakelijk te willen stellen. Tevens</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	verwacht participant na invoering van het Basisnet door een toename van het aantal treinbewegingen meer geluidsoverlast en daarmee een vermindering van leefbaarheid te zullen ervaren.	
19.2	Participant verzoekt om uitgebreider onderzoek te laten verrichten naar de mogelijkheid tot realisatie van de VEZA-boog, RoBel-lijn of andere alternatieven.	Zie reacties 12.8 en 12.9.
19.3	Participant geeft aan dat zijn woning ernstig in waarde zal dalen en mogelijk onverkoopbaar zal worden door toename van treinbewegingen met voornamelijk onveilige stoffen. Participant vraagt om tegemoetkoming in de planschade hiervoor.	Zie reactie 3.2.
19.4	Participant geeft aan dat het plasbrand-aandachtsgebied hem voor veel schade kan stellen. Zijn woning ligt anderhalve meter lager dan het spoor. De woning zal dan bij een plasbrand vol lopen met vloeistoffen. Participant vraagt hoe dit zal worden voorkomen.	Zie reactie 13.4.
20.1	Participant vindt de voorgestelde termijn van 5 jaar om eigendommen te kunnen verkopen aan het ministerie van IenM te kort. Gezien de onverkoopbaarheid van onroerend goed na inwerkingtreding van het Basisnet zou dit aanbod voor de levensduur van bewoners moeten gelden. Participant geeft aan dat een gedwongen vertrek niet aan de orde is gezien de hechte gemeenschap waarin de bewoners leven.	In de aankoopregeling is een termijn van vijf jaar opgenomen waarbinnen een eigenaar kenbaar kan maken dat hij ingaat op het aanbod van het Rijk tot aankoop tegen onteigeningswaarde. Na deze periode van vijf jaar wordt de regeling geëvalueerd. De aankoopregeling laat onverlet dat de eigenaar met het Rijk schriftelijke afspraken kan maken over voortzetting van het gebruik door de huidige bewoner(s) onder voorwaarde dat de woning bij verkoop uitsluitend aan het Rijk wordt aangeboden.
20.2	Participant geeft aan dat onrealistische rekenmodellen zijn gehanteerd, waardoor de bewoners van wegvak Z77b het hoogste risicoplafond van Nederland hebben en zij zich ook nog op de uiterste grens van dit risicoplafond bevinden. Vergelijking van de uitkomsten voor wegvak Z77b met andere wegvakken leidt tot merkwaardige verschillen die nadere verdieping behoeven.	De berekeningen zijn voor geheel Nederland met hetzelfde rekenprogramma, met dezelfde uitgangspunten en met dezelfde parameters uitgevoerd. In de reacties 20.3 t/m 20.5 wordt ingegaan op de door de participant geconstateerde en als merkwaardig aangemerkte verschillen.
20.3	Participant vraagt waarom wegvak Z68, dat vergelijkbaar is met wegvak Z77b maar meer vervoershoeveelheden heeft, een lager risicoplafond heeft. Dit terwijl wegvak Z68 in tegenstelling tot wegvak Z77b binnen de bebouwde kom valt.	Voor de risicoberekeningen wordt onderscheid gemaakt in drie wegtypen: een auto(snel)weg, een weg buiten bebouwde kom en een weg binnen bebouwde kom (dat wil zeggen, een weg waarop ten hoogste 50 km/u mag worden gereden). Voor elk wegtype geldt, afhankelijk van het al dan niet voorkomen van ongelijkvloerse kruisingen en de daar geldende maximum snelheid, een eigen ongevalskans

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>waarmee gerekend moet worden. Het verschil tussen de wegvakken Z68 en Z77b is dat wegvak Z68 een weg is waar ten hoogste 50 km/uur mag worden gereden (wegtype binnen bebouwde kom). Op wegvak Z77b geldt een hogere maximum snelheid (wegtype buiten bebouwde kom). Het snelheidsverschil verklaart het verschil in de hoogte van het plaatsgebonden risico.</p>
<p>20.4 Participant geeft aan dat wegvak Z77a slechts een PR-plafond van 15 meter heeft doordat hier een 50km zone is gecreëerd. Enkele huizen staan hier dicht bij de weg dan bij wegvak Z77b. Deze vallen echter niet in de "kwetsbare zone". Participant vraagt hoe dit kan.</p>	<p>Snelheid is een relevante variabele voor de berekening van het risico. Op wegen met een maximum snelheid van 50 km/uur (wegtype binnen bebouwde kom) is sprake van een kleinere kans op een ongeluk waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, dan op een weg met een hogere maximum snelheid. Het snelheidsverschil verklaart het verschil in hoogte van het plaatsgebonden risico en daarmee het verschil in breedte van de zone waarbinnen de kans op een ongeluk met gevaarlijke stoffen groter kan zijn dan één op een miljoen per jaar.</p>
<p>20.5 Participant geeft aan dat langs wegvak Z77b zich een boerderij bevindt op kortere afstand van de weg dan het huis van participant. Deze boerderij bevindt zich niet in de "kwetsbare zone". Participant vraagt een verklaring hiervoor.</p>	<p>Bedrijfswoningen zoals boerderijen zijn op grond van de definities die worden gehanteerd in de regelgeving voor de externe veiligheid, <i>bepert</i> kwetsbare objecten. Woningen die niet aan een bedrijf zijn gekoppeld, worden gezien als kwetsbare objecten. Voor <i>bepert</i> kwetsbare objecten gelden andere normen dan voor kwetsbare objecten. Bedrijfswoningen komen daarom in tegenstelling tot woningen niet voor aankoop door het Rijk in aanmerking; ook niet als ze in de risicozone staan.</p>
<p>20.6 Participant geeft aan dat de risico's in de toekomst kunnen afnemen als gevolg van veiliger vervoersmiddelen en/of een afname van het vervoer. Daarom is het niet juist om de huizen van betrokkenen "waardeloos" te maken. De aankoopregeling zou daarom voor de levensduur van de bewoners moeten gelden.</p>	<p>Zie reactie 20.1</p>
<p>20.7 Participant stelt dat wetgeving om de burger te beschermen ook contra-productief kan zijn. Participant geeft aan niet uit zijn woning weg te willen en een hoger risico als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen te accepteren. Participant geeft aan het niet te zullen accepteren dat het recht om in zijn woning te kunnen blijven, hem wordt ontnomen.</p>	<p>Uitgangspunt van de regeling voor de aankoop van woningen binnen risicozones langs basisnetroutes is dat bestaande woonrechten geëerbiedigd worden. Dit houdt in dat niemand gedwongen wordt om te vertrekken.</p>
<p>20.8 Volgens participant staan de risico's zoals die volgen uit RBM-II niet in relatie tot de werkelijke risico's en moeten in individuele gevallen de risico's getoetst worden aan de werkelijkheid. In de werkelijkheid zijn de risico's voor bewoners van de Damweg</p>	<p>Risicoberekeningen vinden op gestandaardiseerde wijze plaats met voorgeschreven variabelen. Indien een woning zich bevindt in een zone waar de kans op een ongeluk met gevaarlijke stoffen groter kan zijn dan één op een miljoen per jaar is het Rijk bereid die woning aan te kopen. Het is echter aan de bewoner</p>

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	te Ridderkerk minder groot en voor hen acceptabel.	zelf om te beoordelen of hij/zij het risico aanvaardbaar vindt en of hij/zij al dan niet het aanbod tot aankoop wil aanvaarden. Perceptie van de bewoners van de "werkelijke risico's" kan bij die afweging een rol spelen.
20.9	Participant is tegen in de invoering van het Basisnet vanwege de kans op het gedwongen verlaten van de woning of het niet meer kunnen verkopen van de woning.	Zie reacties 20.1 en 20.7.
21.1	Participant is van mening dat de direct betrokkenen onvoldoende gelegenheid hebben gehad om de totstandkoming van de Regeling te volgen en eventuele bezwaren kenbaar te maken.	Zie reactie 12.3. In aanvulling daarop: Burgers konden hun wensen en bedenkingen kenbaar maken op basis van de ontwerp-Regeling die op 25 november 2013 is gepubliceerd in de Staatscourant. Bij de vaststelling van de Regeling zijn de naar voren gebrachte wensen en bedenkingen in aanmerking genomen.
21.2	Participant geeft aan een grote impact te verwachten van de invoering van het Basisnet Spoor, vanwege het grotere gevoel van onveiligheid wat gepaard gaat met de toename van het aantal wagons met gevaarlijke stoffen.	Zie reactie 13.1.
21.3	Participant geeft aan dat het vertrouwen in de overheid aanzienlijk is geschaad. Participant zal dan ook nagaan of niet is afgeweken van het normale bestuurlijke proces.	Zie reactie 12.3.
21.4	Participant geeft aan dat de invoering van het Basisnet Spoor grote gevolgen heeft op milieugebied, zoals geluidsoverlast, fijnstof en trillingen.	Zie reactie 3.1.
21.5	Participant geeft aan dat door het kopmaken bij Lage Zwaluwe het traject Roosendaal - Moerdijk extra wordt belast en goederentreinen hierdoor onnodig twee keer Oudenbosch passeren.	Zie reactie 12.9
21.6	Participant geeft aan dat zijn en andere woning zich bevinden in het plasbrand-aandachtsgebied. Omdat de woningen lager liggen dan het spoor zullen deze in het geval van een plasbrand getroffen worden. Omdat de tuinen direct aan het spoor grenzen, zijn veiligheidsmaatregelen moeilijk realiseerbaar en alleen tegen zeer hoge kosten. Indien het grootste deel van het goederenvervoer in de nacht plaatsvindt, hebben bewoners van het plasbrandaandachtsgebied geen kans te ontkomen.	Zie reactie 13.4.
21.7	Participant stelt dat de aanpassingen aan	Wetenschappelijke inzichten over kansen op en

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>RBM-II tot doel hebben de kosten te drukken in plaats van maximale veiligheid voor bewoners. Risicoverhogende factoren als overwegen zijn bijvoorbeeld niet opgenomen in het rekenmodel.</p>	<p>effecten van ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen wijzigen na verloop van tijd. Dergelijke nieuwe inzichten worden periodiek verwerkt in de rekenmethodiek transportrisico's. In dat kader is gesproken over het effect van overwegen op het externe veiligheidsrisico. De conclusie is getrokken dat een overweg weliswaar kan leiden tot een hogere kans op botsing van een trein met een wegvoertuig, maar dat een dergelijk botsing niet leidt tot een hogere kans op uitstroming van een gevaarlijke stof. Een gevoeligheidsanalyse van het ingenieursbureau AVIV uit 2007 maakte onderdeel uit van deze afweging. Hieruit bleek dat de ongevalskans van de overweg geen significante invloed heeft op de ligging van de PR 10^{-6}-contour. In het kader van het Basisnet is om genoemde redenen geen rekening gehouden met overwegen omdat deze niet relevant bleken voor het omgevingsrisico. Op pagina 53 van HART wordt om die reden aangegeven dat de overwegtoeslag niet wordt meegenomen in het bepalen van de faalfrequentie voor de vrije baan.</p>
<p>21.8 Participant stelt dat in de Regeling Spoor ten onrechte alleen wordt ingegaan op veiligheidsaspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Goederenvervoer veroorzaakt ook andere milieueffecten zoals geluidsoverlast en toename van trillingen.</p>	<p>Tot nu toe mogen alle gevaarlijke stoffen zonder beperkingen worden vervoerd over alle spoorlijnen. Het Basisnet stelt grenzen aan de risico's van dat vervoer. Met het Basisnet is dus minder mogelijk dan zonder het Basisnet zou kunnen. Omdat het Basisnet de ruimte voor vervoer van gevaarlijke stoffen niet verruimt, maar beperkt, is in het kader van de vormgeving van het Basisnet niet gekeken naar andere milieuaspecten. Het vaststellen van grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, leidt niet tot veranderingen in andere milieuaspecten. Uiteraard moet het vervoer worden afgewikkeld binnen de grenzen die vanuit andere regelgeving voor dergelijke milieuaspecten worden gesteld. Het Basisnet brengt daar geen verandering in.</p>
<p>21.9 Participant verwacht een toename van de fijnstofconcentratie als gevolg van de invoering van het Basisnet Spoor, doordat er nog veel met diesellocomotieven wordt gereden.</p>	<p>In welke mate het spoorverkeer daadwerkelijk zal groeien en daarmee de uitstoot van fijnstof is afhankelijk van economische ontwikkelingen. Langs het spoor gelden normen voor luchtkwaliteit. Het Basisnet brengt daar geen verandering in. Overigens worden steeds vaker diesellocomotieven bij afschrijving door vervoerders vervangen door elektrische locomotieven.</p>
<p>21.10 Participant stelt dat de toename van veiligheid als gevolg van veiligheidsmaatregelen zal leiden tot extra ruimte voor goederenverkeer.</p>	<p>Het Basisnet stelt grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar tot nu toe geen beperkingen gelden voor dergelijk vervoer. Het is inderdaad mogelijk dat indien er veiligheidsmaatregelen worden getroffen aan dit vervoer, er meer gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd binnen hetzelfde risicoplafond.</p>
<p>21.11 Participant geeft aan dat het Basisnet</p>	<p>Zie reactie 13.4.</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
voorschriften geeft voor nieuwbouw in het plasbrandaandachtsgebied, maar niet voor bestaande bebouwing binnen dit gebied. Aan leefbaarheid voor de huidige bewoners wordt zo geen aandacht geschonken.	
21.12 Participant stelt dat woningen in het plasbrandaandachtsgebied minder aantrekkelijk zullen worden, waardoor de verkoopbaarheid van deze woningen afneemt. Participant geeft aan op termijn te willen verhuizen, maar vreest dat door invoering van het Basisnet zijn woning onverkoopbaar wordt.	Zie reactie 13.5.
22.1 Participant geeft aan dat de bedrijfsgebouwen van zijn akkerbouwbedrijf op een afstand van circa 25 meter en het bouwblok op circa 13 meter uit het hart van de spoorlijn Oudenbosch-Lage Zwaluwe is gelegen. Participant verwacht hierdoor belemmerd te worden in de bedrijfsvoering bij eventuele uitbreiding van bedrijfsgebouwen.	Of een eventuele uitbreiding van de bedrijfsgebouwen mogelijk is, is in de eerste plaats afhankelijk van de vraag of uitbreiding plaatsvindt buiten of binnen de risicozone. De breedte van deze risicozone varieert langs de spoorlijn Oudenbosch-Lage Zwaluwe van 12 tot 18 meter vanaf het midden van het spoor. Uitbreiding buiten de risicozone is mogelijk indien het bestemmingsplan hierin voorziet. Of uitbreiding (deels) binnen de risicozone mogelijk is, is afhankelijk van de vraag of sprake is van een kwetsbaar of van een beperkt kwetsbaar object. Uitbreiding van een kwetsbaar object tot binnen de risicozone, is niet toegestaan. Uitbreiding van een beperkt kwetsbaar object tot binnen de risicozone is toegestaan indien het bestemmingsplan hierin voorziet. Bedrijfsgebouwen zijn doorgaans beperkt kwetsbare objecten. In dat geval heeft de vaststelling van de risicozone geen gevolgen voor de uitbreiding van het bedrijf.
22.2 Participant geeft aan dat de bedrijfsgebouwen (incl. woning) 30-100 meter van de spoorlijn Oudenbosch-Lage Zwaluwe ter hoogte van de brug over de Mark zijn gelegen. Participant geeft aan dat door toename van het goederen-transport over deze verouderde ijzeren draaibrug nog meer trillingen worden veroorzaakt, met schade aan woning en gebouwen tot gevolg.	Zie reactie 10.3.
22.3 Participant is van mening dat het regelmatig openen en sluiten van de brug, die op afstand vanuit Roosendaal wordt bediend, een verhoogd risico vormt. Participant geeft aan dat in het verleden regelmatig bijna ongelukken zijn gebeurd, waarbij een trein net voor de rand van het water kon stoppen. Participant vraagt om verheldering over de risico's bij brugbediening op afstand en om	De bediening van infrastructurele objecten wordt niet gereguleerd in het Basisnet. In de methodiek voor de berekening van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geen rekening gehouden met bruggen in de spoorlijn, omdat uit casuïstiek geen verhoogd risico ter plaatse van bruggen is gebleken.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	maatregelen om ongelukken te voorkomen.
<p>23.1 Participant verzoekt om de kanttekening over routing bij wegvak Z16b A12 afrit 3 (Bezuidenhout) - afrit 4 (Voorburg) te verwijderen, omdat op dit wegvak geen venstertijden gelden.</p>	De kanttekening is verwijderd.
<p>24.1 Op het traject Vught – Boxtel is in de tabel Spoor geen vervoer van gevaarlijke stoffen voorzien. Deze route wordt echter in de praktijk regelmatig als omrijroute gebruikt wanneer er sprake is van een stremming op het traject Tilburg – Boxtel. Deze route zal ook in de toekomst om deze reden gebruikt moeten blijven worden. De risicoplafonds op deze route zijn echter te laag om het gebruik van de route als structurele omrijroute mogelijk te maken. Participant vraagt om voor deze route de risicoplafonds zodanig aan te passen dat het gebruik van deze route als structurele omrijroute mogelijk blijft.</p>	Of dit traject ook na de inwerkingtreding van het Basisnet in de zelfde mate als omrijroute zal worden gebruikt als tot nu toe, zal blijken uit de monitoring van het vervoer. Verder maakt dit traject deel uit van het PHS-project Goederenroute Zuid-Nederland. In verband met het zorgvuldige besluitvormingsproces dat voor alle trajecten die binnen de scope van dit project vallen, wordt doorlopen, wordt het nu niet opportuun geacht om één specifiek deeltraject er uit te lichten.
<p>24.2 Op basis van de realisatiegegevens van het vervoer van gevaarlijke stoffen blijkt dat het huidige vervoer op het spoor in Zeeuws Vlaanderen (Sluiskil – Sas van Gent) leidt tot overschrijding van de risicoplafonds zoals opgenomen in de tabel Spoor. De Wet basisnet is ingevoerd om groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk te houden. Wanneer blijkt dat op basis van de huidige vervoersvolumes de risicoplafonds overschreden worden, betekent dat dat deze niet robuust zijn. Participant vraagt om dit traject nader te onderzoeken om te komen tot een juiste vaststelling van de risicoplafonds.</p>	Het nader onderzoek heeft plaats gevonden. Op basis van de uitkomsten zijn de risicoplafonds aangepast binnen de randvoorwaarden dat het PR-plafond 0 blijft en het GR onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde.
<p>24.3 De Regeling gaat er bij het spoorvervoer van chloor (stofcategorie B3) vanuit dat dit vervoer alleen via de Betuweroute wordt gerouteerd. In het antwoord op Kamervragen op 25 juni 2013 gaf de staatssecretaris echter aan dat op basis van het onderzoek van DCMR naar alternatieve routes voor het periodieke vervoer van chloor (circa eens in de twee jaar) juist het vervoer via de huidige route (Duitsland / Oldenzaal-grens - Amersfoort - Hilversum - Rotterdam) de voorkeur heeft. Dit vanwege de langere route in Duitsland door dichter bevolkte gebieden met de bijbehorende risico's. Participant</p>	De Wet basisnet verplicht de minister om een routeringsbesluit over het spoorvervoer van chloor te nemen. Op de inhoud van dit besluit wordt hier niet vooruit gelopen.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
vraagt te bevestigen dat in de toekomst de huidige route voor het transport van chloor mogelijk blijft.	
<p>25.1 Participant geeft aan graag te willen meedenken over zaken als veiligheid, geluidsoverlast, fijnstof, veiligheid spoorwegovergangen en infrastructurele problemen. Participant merkt op dat de periode voor het indienen van een zienswijze op de Regeling zeer kort was en ook nog eens samenviel met de feestdagen waardoor een zorgvuldige beoordeling werd bemoeilijkt.</p>	<p>Vaststelling van de Regeling kan op grond van artikel 14, zesde lid, van de Wet basisnet niet eerder plaatsvinden dan nadat het ontwerp in de Staatscourant bekend is gemaakt en aan een ieder de gelegenheid is geboden om binnen vier weken wens en bedenkingen ter kennis van de minister van IenM te brengen. Vergelijkbare bepalingen worden vaker in de wet, met name bij regelgeving die van invloed kan zijn op burger of bedrijf, opgenomen teneinde een ieder de gelegenheid te bieden invloed op het concept uit te oefenen.</p> <p>Met de voorpublicatie van de Regeling is uitvoering gegeven aan het genoemde lid en is de verplichte inspraakprocedure gevolgd. De inspraakperiode liep van 25 november 2013 tot 23 december 2013. Daarnaast is het ministerie, gelet op de feestdagen, coulant omgegaan met deze vier wekentermijn. Het ministerie heeft wens en bedenkingen die enkele dagen na sluiting van de genoemde termijn zijn binnengekomen eveneens meegenomen. Ook op deze wens en bedenkingen wordt in deze reactienota gereageerd.</p>
<p>25.2 Participant geeft aan geraakt te worden in het belang van kunnen wonen in een veilige omgeving waarin geluidhinder en trillingen binnen de wettelijke normen blijven.</p>	Zie reactie 3.1.
<p>25.3 Participant spreekt ongenoegen uit over de vrijwel geruisloze invoering van de Wet basisnet waarbij de gevolgen pas inzichtelijk werden na bekendmaking van de uitvoeringsregelingen. Het vertrouwen van Participant in de wetgever is hierdoor beschadigd. Participant hoopt dat de wetgever alsnog uitgebreid met de betrokkenen gaat overleggen.</p>	Zie reacties 12.3 en 21.1.
<p>25.4 Participant geeft aan dat terwijl bij aanleg van de Betuweroute alle milieueffecten zorgvuldig zijn afgewogen en onderzocht, dit achterwege is gelaten voor het traject Moerdijk - Roosendaal. Dit traject wordt veel intensiever gebruikt, zowel voor personen- als goederenvervoer. Participant is daarom van mening dat er sprake is van rechtsongelijkheid.</p>	<p>Het Basisnet is in tegenstelling tot de aanleg van de Betuweroute geen infrastructureel project. Er wordt in het kader van het Basisnet geen infrastructuur aangelegd of aangepast. De bestaande infrastructuur en de wijze waarop die infrastructuur op dit moment gebruikt kan worden, is uitgangspunt voor de vormgeving van het Basisnet.</p> <p>Het Basisnet begrenst de risico's. Het Basisnet heeft geen betrekking op andere milieu- of leefbaarheidsaspecten. Grenzen die zijn gesteld aan andere milieu- en leefbaarheidsaspecten (zoals geluid) blijven onverkort van kracht. Deze zullen als gevolg van het vastleggen van risicoplafonds niet veranderen. Daarom</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>zijn deze andere aspecten in het kader van het Basisnet niet onderzocht.</p> <p>Het Basisnet biedt in geheel Nederland hetzelfde basisbeschermingsniveau aan omwonenden. Dat betekent dat zich geen woningen mogen bevinden in een zone langs de infrastructuur waar het risico groter is dan één op miljoen per jaar.</p>
<p>25.5 Participant geeft aan dat het spoor Moerdijk - Roosendaal in de huidige situatie al zeer intensief gebruikt wordt, mede door het niet overhevelen van internationale treinen naar de hoge snelheidslijn. Indien dit spoor nog intensiever wordt benut zullen de risico's verder toenemen.</p>	<p>Zie reactie 4.8.</p> <p>In aanvulling daarop: Het Basisnet maakt niet meer treinverkeer mogelijk dan wat in de huidige situatie al mogelijk is. Het Basisnet stelt grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In welke mate de daadwerkelijke belasting van het spoor toe zal nemen, is afhankelijk van de groei als gevolg van economische factoren.</p>
<p>25.6 Participant stelt dat het goederenverkeer door de lagere snelheid niet goed kan samengaan met het personenvervoer op het spoor. Participant geeft aan dat de uitwijksporen op de lijn Moerdijk - Roosendaal voor goederentreinen zich veelal in bewoond gebied bevinden. Dat zijn geen goede plekken voor stilstaande explosie- en brandgevaarlijke treinen.</p>	<p>Met uitzondering van de Betuweroute maken goederen- en personenverkeer op het gehele spoorwegnetwerk gebruik van de zelfde spoorlijnen. De spoorlijn Moerdijk – Roosendaal verschilt hierin niet van andere onderdelen van het gemengde spoorwegnet.</p>
<p>25.7 Participant geeft aan dat door toename van het spoorvervoer de overwegen in Oudenbosch vaker dicht zullen zijn met vermindering van doorstroming van het wegverkeer tot gevolg. Ook het aantal ongevallen bij overwegen zal hierdoor toenemen.</p>	<p>De verwachte toename van vervoer van gevaarlijke stoffen is beperkt in relatie tot het totale gebruik van het spoor in Oudenbosch door goederen- en reizigerstreinen. Naar verwachting zal het aantal sluitingen van spoorwegovergangen daardoor niet wezenlijk toenemen.</p>
<p>25.8 Participant stelt dat de geluidsoverlast toe zal nemen als gevolg van de toename van het goederenverkeer. Dit is vooral 's nachts merkbaar doordat de spoorlijn niet goed afgeschermd is.</p>	<p>Zie reactie 4.4.</p>
<p>25.9 Participant stelt dat de in Wet basisnet aangegeven risicoruimte van 8 tot 18 meter langs het spoor onvoldoende is om bescherming te bieden bij ontsporing van treinen. Participant stelt dat deze afstand is bepaald op financiële gronden en niet is gebaseerd op internationale veiligheidsnormen.</p>	<p>Zie reactie 5.2.</p> <p>In aanvulling daarop: De risicogrens van 18 of 12 meter heeft niet als doel om bescherming te bieden tegen ontsporing van treinen. Het is juist dat de risicogrens niet is gebaseerd op internationale veiligheidsnormen. Er zijn namelijk geen internationale normen die het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur begrenzen.</p>
<p>25.10 Participant geeft aan dat de spoorlijnen verouderd zijn en dat er wissels liggen in woonkernen die extra risico veroorzaken.</p>	<p>Het Basisnet heeft betrekking op de bestaande infrastructuur en de wijze waarop die infrastructuur op dit moment is vorm gegeven en gebruikt kan worden. Aan dat gebruik worden beperkingen gesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de vorm van</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>risicoplafonds.</p> <p>Het Basisnet heeft geen betrekking op het uit te voeren onderhoud aan het spoor. Het beheer van het spoor en het onderhoud hiervan wordt uitgevoerd volgens planning van ProRail.</p> <p>De aanwezigheid van een wissel levert een hoger risico op. Bij de vaststelling van de risicoplafonds is daar rekening mee gehouden door in de risicoberekeningen een wisseltoeslag toe te passen over een lengte vanaf 500 meter voor tot 500 meter na de wissel.</p>
<p>25.11 Participant geeft aan scheuren in het huis te hebben, welke worden veroorzaakt door trillingen van het treinverkeer. Intensiever goederenverkeer zal de schade aan de huizen doen toenemen.</p>	<p>Zie reacties 3.1 en 10.3.</p>
<p>25.12 Participant geeft aan dat het materieel van vervoerders sterk verouderd is en er een risico op calamiteiten is. Het is nodig op de kwaliteit van het materieel toe te zien.</p>	<p>Zie reactie 16.6.</p>
<p>25.13 Participant wil weten waarom op het traject Moerdijk - Roosendaal andere veiligheidsmaatregelen van kracht zijn dan langs de Betuweroute.</p>	<p>Het Basisnet heeft betrekking op de bestaande infrastructuur en de wijze waarop die infrastructuur op dit moment is vorm gegeven en gebruikt kan worden. Aan dat gebruik worden beperkingen gesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de vorm van risicoplafonds.</p> <p>Bij de aanleg van de Betuweroute zijn maatregelen doorgevoerd die de kans op een ongeluk verlagen. Voorbeelden hiervan zijn het relatief beperkte aantal wissels, beveiliging met ERTMS en hotbox-detectie en -signalering. Door deze veiligheidswinst kan op de Betuweroute binnen het risicoplafond meer vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vinden dan zonder deze maatregelen het geval zou zijn geweest.</p> <p>Maatregelen als verwijderen van wissels, beveiliging met ERTMS en hotbox-detectie en -signalering worden nu of zullen in de toekomst ook op het gemengde spoorwegnet worden gezet. Met deze maatregelen is bij de vaststelling van de risicoplafonds nog geen rekening gehouden.</p> <p>Overigens is aan de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal een bedrag van € 5 miljoen beschikbaar gesteld ten behoeve van het treffen van aanvullende veiligheidsmaatregelen op het traject Roosendaal - Moerdijk.</p>
<p>25.14 In de Regeling wordt aangegeven dat er wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen veiligheid, bebouwde omgeving en de risico's die vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt. Participant stelt dat dit niet op gaat voor Oudenbosch.</p>	<p>Van een duurzaam evenwicht is sprake indien aan omwonenden een voor geheel Nederland geldend basisbeschermingsniveau wordt geboden, indien er geen woningen staan of gebouwd worden in de risicozone en indien aan het vervoer voldoende groeiruimte wordt geboden. Dat is ook het geval voor het traject dat door Oudenbosch voert.</p>
<p>25.15 Participant stelt dat de risico's langs het</p>	<p>De invoering van het Basisnet leidt niet tot een</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
spoor alleen maar groter zullen worden.	verhoging van de risico's langs het spoor. Aan de risico's wordt een grens gesteld waar dit nu nog niet het geval is. Deze risicoplafonds bieden omwonenden de garantie dat op de plek waar zij wonen het risico nooit hoger zal zijn dan één op een miljoen per jaar. Door het doorvoeren van generieke veiligheidsmaatregelen als beveiliging van (voor het vervoer van gevaarlijke stoffen relevante) wissels met ATB-vv en veiliger samenstelling van treinen, is het risico op het gehele spoorwernet verlaagd. Daardoor konden de risicoplafonds lager worden vastgesteld dan zonder deze maatregelen mogelijk was geweest.
25.16 Participant stelt dat als gevolg van kopmaken op het spoor bij Moerdijk er onnodig veel treinbewegingen plaatsvinden die extra risico's met zich meebrengen.	Zie reactie 21.5.
25.17 Participant stelt dat er doelbewust een afwijkende procedure zou zijn gevolgd om invloed van gedupeerden tot een minimum te beperken, waardoor er vraagtekens zijn ten aanzien van behoorlijke beginselen van bestuur. Er lijkt sprake van willekeur, gebrek aan transparantie en ongelijkheid	Zie reacties 12.3 en 25.1. In aanvulling daarop: De Regeling wijst de wegen, spoorwegen en vaarwegen in heel Nederland aan waar de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden begrensd. Daarmee wordt aan alle omwonenden van tot het Basisnet behorende wegen, spoorwegen en vaarwegen een voor het hele land gelijk basisbeschermingsniveau geboden. Door deze regelgeving wordt geen specifieke groep of een specifiek individu onevenredig of ongelijk geraakt. Uitzondering hierop vormen de bewoners van kwetsbare objecten die zich bevinden binnen de risicoafstanden die in de ontwerp-Regeling zijn opgenomen. Zij zijn voorafgaand aan de publicatie van de ontwerp-Regeling individueel geïnformeerd. Het Rijk biedt aan hun woningen aan te kopen. Door de gangbare procedure voor wetsvoorstellen te doorlopen, de in de wet voor de Regeling voorgeschreven procedure te volgen en de betrokkenen tijdig te informeren, is voldaan aan de vereisten zoals gesteld bij de wet en is voldaan aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
25.18 Participant stelt dat er geen normale inspraak procedure is gevolgd, zodat de invloed van de burger zo klein mogelijk is gehouden.	Zie reactie 25.1. In aanvulling daarop: Met de voorpublicatie van de Regeling is uitvoering gegeven aan artikel 14, zesde lid, van de Wet basisnet en is de verplichte inspraakprocedure gevolgd. Daarnaast zijn, zoals ook blijkt uit deze reactienota, alle wensen en bedenkingen in aanmerking genomen bij het vaststellen van de definitieve tekst van de Regeling. Uit deze nota en uit paragraaf 6 van de toelichting bij de Regeling blijkt welke wensen en bedenkingen hebben geleid tot aanpassing van de Regeling.
25.19 Participant vermoedt dat er door	Wetenschappelijke inzichten over kansen op en

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
aanpassingen te maken in het rekenmodel RBM-II is toegerekend naar een gewenst resultaat.	effecten van ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen wijzigen na verloop van tijd. In 2008 zijn de nieuwste inzichten door alle bij de vormgeving van het Basisnet betrokken partijen vastgelegd in uitgangspunten voor het rekenen. Deze uitgangspunten zijn eveneens verwerkt in de rekenmethodiek transportrisico's (RBM-II en HART). Voor de vormgeving van het Basisnet Spoor zijn op basis van deze uitgangspunten diverse rekenslagen uitgevoerd waarbij is gevarieerd met de projectie van verwachte vervoersstromen op verschillende routes en waarbij het effect van veiligheidsmaatregelen is doorgerekend. Met behulp van de uitkomsten van die berekeningen zijn de belangen van vervoer, bebouwing en veiligheid ten opzichte van elkaar afgewogen hetgeen heeft geleid tot de risicoplafonds zoals die in Regeling zijn opgenomen.
25.20 Participant doet de suggestie om vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via zeehavens te laten verlopen en slechts bij uitzondering via weg en spoor.	Het meeste transport van gevaarlijke stoffen (90%) gaat via buisleidingen en over water. Slechts 2% gaat over het spoor. Vervoerders en verladers zijn vrij in de keuze van de vervoersmodaliteit. Afwegingen die bij de keuze een rol spelen, zijn o.a. de ligging van de plaatsen van herkomst en bestemming aan één van de modaliteiten, noodzaak tot overslag (kosten- en risicoverhogend), kosten en snelheid. Er worden regelmatig studies gedaan naar het verleggen van vervoersstromen. De meest recente studie is het rapport "Quick wins voor verlegging van vervoer gevaarlijke stoffen van spoor naar water en buis" van TNO. Dit rapport is op 11 maart 2014 door de staatssecretaris van IenM aan de Tweede Kamer aangeboden. TNO concludeert dat er geen quick wins zijn voor een dergelijke verlegging (Kamerstuk 30373, nr. 52 dd 11-03-2014).
25.21 Participant doet de suggestie om indien voor spoorvervoer wordt gekozen, de VEZA-boog bij Bergen op Zoom aan te leggen. Hiermee kunnen goederentreinen vanaf Vlissingen naar Antwerpen rijden zonder extra belasting voor het gedeelte Roosendaal - Lage Zwaluwe.	Zie reacties 12.9 en 16.2.
25.22 Participant doet de suggestie om indien er geen VEZA-boog kan worden aangelegd, goederentreinen van een locomotief te voorzien aan elke zijde van de trein. Er kan dan in Roosendaal van rijrichting worden gewisseld.	De keuze om met aan elke zijde een locomotief te rijden, is aan de vervoerders. Vervoerders kunnen hiertoe niet worden verplicht.
25.23 Participant doet de suggestie om over de gehele lengte van het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe een derde spoor aan te leggen, dat alleen mag worden gebruikt door het goederenverkeer. Hierbij moeten	De capaciteit op het huidige spoor is ruimschoots voldoende om een eventuele stijging van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen op te vangen, waarbij de omgevingseffecten door wetgeving worden beheerst. De kostbare aanleg van een derde spoor is

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	dan de nieuwste funderingen worden toegepast om overlast door geluid en trillingen te verminderen. Hierdoor zal er ook geen sprake meer zijn van risicovolle wissels.
25.24	Participant doet de suggestie om voor goederentreinen in de bebouwde kom een maximumsnelheid in te stellen van 50 km/uur analoog aan het wegverkeer. Hierbij dient ook een handhaving- en boetesysteem ingesteld te worden.
25.25	Participant doet de suggestie dat wagons met gevaarlijke stoffen niet meer aaneengeschakeld mogen worden vervoerd. Tussen elke wagon met gevaarlijke stoffen moet een wagon aanwezig zijn waarin geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
25.26	Participant doet de suggestie goederentreinen niet toe te staan te stoppen binnen de bebouwde kom, wanneer moet worden gewacht op het vrijgeven van een baanvak.
25.27	Participant doet de suggestie een keurmerk voor materieel van vervoerders in te voeren. Materieel van vervoerders is nu vaak niet in goede staat.
25.28	Participant doet de suggestie traffic management te benoemen, dat volcontinue aanwezig is en alleen die treinen laat passeren waarvan de vrachtdocumenten en de wagon opstellingen conform de regels zijn.
25.29	Participant stelt dat trillingsmetingen zullen moeten worden uitgevoerd. Indien schade aan onroerend goed als gevolg van de trillingen wordt aangetoond, zal de overheid de geleden schade moeten vergoeden.
25.30	Participant geeft aan dat bij een mogelijk voorkomende calamiteit als gevolg van een ongeval met een goederentrein, de landelijke overheid rechtstreeks verantwoordelijk zal worden gehouden voor de gevolgen. Door het onveilig en risicovol laten rijden van goederentreinen is in een dergelijke situatie naar mening

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
van de participant de overheid verantwoordelijk.	ongeval en kan niet op voorhand worden aangegeven.
25.31 Participant doet de suggestie het spoor ter plaatse van de woonkernen Oudenbosch en Zevenbergen te ondertunnelen dan wel de ongelijkvloerse spoorwegovergangen van tunnels of viaducten te voorzien.	Door middel van het Basisnet worden de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen begrensd en wordt aan omwonenden een basisbeschermingsniveau geboden. Om dat te bereiken, is ondertunneling niet nodig. Dit nog afgezien van de kosten van ondertunneling. Het weghalen van overgangen is vanuit risico-optiek niet nodig. Een overweg kan weliswaar leiden tot een hogere kans op botsing van een trein met een wegvoertuig, maar een dergelijk botsing leidt niet tot een hogere kans op uitstroming van een gevaarlijke stof.
25.32 Participant stelt dat de huidige spoorlijn niet voldoet aan de normen op het gebied van veiligheid, gezondheid en leefbaarheid. Participant verzoekt om alternatieven te onderzoeken of de door participant voorgedragen maatregelen te nemen.	Het Basisnet brengt geen verandering in de geldende veiligheids- en milieunormen. Die blijven onverkort van kracht. Het Basisnet voegt daar aan een extra norm aan toe in de vorm van een begrenzing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
25.33 Participant verzoekt om een onderzoek naar planschade voor aanwonenden van het spoor.	Zie reactie 5.4.
26.1 Participant geeft aan het te betreuren dat er door het ministerie van IenM niks is gedaan met de ingebrachte opmerkingen van de afgelopen jaren met betrekking tot de Regeling. Participant zou graag in een bestuurlijk overleg de problemen aankaarten die er kunnen ontstaan als gevolg van de invoering van de Regeling. Omdat dit tot op heden niet is gebeurd, wil participant de ingezonden reactie behandeld zien als bezwaarschrift.	De Regeling, ter uitvoering van de Wet basisnet, is uitgezonderd van bezwaar en beroep. In artikel 8:5, eerste lid, van de Awb is 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). 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 is om die reden geen bezwaar mogelijk. Op de wensen en bedenkingen van participant wordt in deze reactienota nader ingegaan.
26.2 Participant geeft aan dat in de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal veel commotie is ontstaan omtrent de invoering van de Regeling. Men is van mening dat buiten de externe veiligheidsrisico's er onvoldoende rekening is gehouden met andere aspecten.	Zie reactie 3.1.
26.3 Participant geeft aan te verwachten dat de rijksoverheid zich inzet voor speciale goederenspoorwegen buiten de woonkernen om voor het goederenvervoer van Rotterdam naar België. Hierbij moet gebruik gemaakt worden van de Europese	De Rijksoverheid heeft als beleid dat de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk wordt gebruikt, binnen de wettelijke kaders die de omgevingshinder begrenzen (zoals de geluidplafonds van de wet SWUNG en de risicoplafonds van het Basisnet). Pas als de bestaande infrastructuur volledig benut is, kan

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
projecten TEN - TEA. Overeenkomstig eerdere toezeggingen van de politiek moet de goederenruit van Nederland op de agenda blijven staan.	worden overwogen om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Het gaat daarbij om grote ingrepen in het landschap met hoge kosten. Voor het overwegen van een nieuwe goederenspoorweg buiten de woonkernen tussen Rotterdam en België (RoBel) is qua capaciteit geen aanleiding (zie Kamerstuk 32404, nr. 57 dd 12-07-2012). De genoemde "goederenruit om Brabant" wordt weliswaar door de provincie Noord-Brabant genoemd, maar is geen Rijksbeleid.
26.4 Participant vraagt om duidelijkheid met betrekking tot de vraag of de toename van de hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ten koste gaat van personenvervoer of het overige vrachtvervoer op de lijn Rotterdam - Roosendaal.	Zie reactie 4.8.
26.5 Participant vraagt aandacht voor de gevolgen van de invoering van het Basisnet Spoor op de verkeersdoorstroming binnen de gemeenten langs het tracé Moerdijk - Roosendaal. Wat zijn de lengte en snelheid van de treinen die door deze kernen gaan rijden en hoe lang blijven de spoorbomen dan gesloten? Langere dichtligtijden hebben ook effect op de bereikbaarheid voor hulpdiensten.	Zie reactie 3.1.
26.6 Participant geeft aan dat bewoners langs het tracé Moerdijk - Roosendaal in de huidige situatie al veel trillingshinder en geluidsoverlast ondervinden en dat de vrees bestaat dat deze overlast alleen maar zal toenemen. Participant wil graag inzage in de onderzoeken naar de effecten van het extra transport van gevaarlijke stoffen op deze gebieden.	Zie reacties 3.1 en 4.4.
26.7 Participant geeft aan vraagtekens te zetten bij de onderbouwing van het leefbaarheidsaspect in de Wet basisnet. Participant wil graag inzage in de milieuonderzoeken die hieraan ten grondslag liggen. Participant vraagt om concrete maatregelen om de leefbaarheid te garanderen.	Zie reactie 3.1. In aanvulling daarop: Andere leefbaarheidsaspecten zijn daarom ook niet onderzocht.
26.8 Participant vraagt waarom er in de Regeling geen verplichting is opgenomen om bestemmingsplannen aan te passen in geval van bestaande kwetsbare objecten, terwijl dit wel het geval is voor geprojecteerde kwetsbare objecten. Daarnaast worden bijgebouwen en aanbouwen binnen de kwetsbare zone uitgesloten van verwerving, waar deze wel	Voor <i>bestaande</i> kwetsbare objecten is gekozen voor sanering langs privaatrechtelijke weg. Het Rijk zal eigenaren van kwetsbare objecten binnen een risicozone een aanbod tot aankoop tegen onteigeningswaarde doen. Daarmee wordt ruimte geboden voor eigen afwegingen van de eigenaar en voor maatwerkoplossingen. Bij <i>geprojecteerde</i> kwetsbare objecten gaat het om bouwwerken binnen de risicozone die nog niet

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>als kwetsbaar gebouw kunnen worden gekwalificeerd, terwijl voor geprojecteerde aan- of bijgebouwen wel het bestemmingsplan moet worden aangepast. Participant vraagt om opheldering hieromtrent.</p>
<p>26.9 Participant geeft aan dat, hoewel de minister van IenM onderkent dat de aanpassing van het bestemmingsplan tot planschadeverzoeken kan leiden, de minister niet onderbouwd aangeeft wat de kosten voor gemeenten zijn die voortvloeien uit de vergoeding van planschade en het aanpassen van bestemmingsplannen. Participant wil weten waarom deze kosten gedragen zouden moeten worden door een lagere overheid en wil daar graag afspraken over maken.</p>	<p>gerealiseerd zijn. Het Rijk vindt het onwenselijk dat dat alsnog gebeurt, omdat hierdoor nieuwe saneringssituaties zouden ontstaan. Om die reden is in het Bevt bepaald dat gemeenten bestemmingsplannen moeten wijzigen, zodat realisatie van kwetsbare objecten binnen de risicozone niet meer mogelijk is. Zoals aangegeven in de brief van 3 december 2013 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32862, nr. 54) zal de beleidslijn ten aanzien van aan- en uitbouwen nog worden aangepast. Het commentaar van participant op de benadering van aan- en uitbouwen zal daarin worden meegenomen.</p> <p>Voor zover planschade volgens de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) en de criteria die daarvoor in de jurisprudentie zijn ontwikkeld voor vergoeding in aanmerking komt, worden 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 bestemmingsplan. Deze kosten komen dan ook niet voor vergoeding in aanmerking.</p>
<p>26.10 Participant heeft een ander beeld van de kosten die met de uitvoering van deze Wet gemoeid zijn. Volgens participant is er geen rekening gehouden met de aan- en bijgebouwen welke volgens het Bevt als kwetsbaar object aangemerkt dienen te worden. Zolang deze kosten niet inzichtelijk zijn gemaakt, beschouwt participant, in tegenstelling tot de minister, de motie Van Heugten (Kamerstuk 30373, nr. 36) niet als afgedaan.</p>	<p>Zoals aangegeven in de brief van 3 december 2013 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32862, nr. 54) zal de beleidslijn ten aanzien van aan- en uitbouwen nog worden aangepast. Het commentaar van participant op de benadering van aan- en uitbouwen zal daarin worden meegenomen.</p>
<p>26.11 Participant geeft aan dat door de beslissing om het goederenvervoer tussen Sloe en Antwerpen kop te laten maken bij Lage Zwaluwe er 5000 extra treinbewegingen plaatsvinden tussen Moerdijk en Roosendaal. Participant geeft aan dat wanneer deze extra treinbewegingen zouden worden weggelaten dit direct zou leiden tot veiligheidswinst (zowel plaatsgebonden risico als groepsrisico) zonder de robuustheid van het Basisnet Spoor aan te tasten.</p>	<p>Een eventuele beslissing hierover is afhankelijk van de mate waarin de betreffende vervoersstroom in de toekomst kan kopmaken op het emplacement Roosendaal. Thans wordt, mede maar aanleiding van jurisprudentie van de Raad van State, onderzocht hoe de risico's van het doorgaand vervoer op spoorweg-emplacementen 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.</p>
<p>26.12 Participant wil wijzen op het Eindrapport capaciteitsverdeling op het spoor van 2 september 2013, waaruit blijkt dat door</p>	<p>Voor wat betreft de verwachte omvang van het vervoer is in het Basisnet Spoor uitgegaan van de in 2007 door ProRail opgestelde marktverwachting voor</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>vervoerders aangevraagde treinpaden fors worden onderbenut. Wanneer deze overschatting ook heeft plaatsgevonden bij de vaststelling van het Basisnet zijn de ruimtelijke claims die hieruit voortvloeien onnodig groot. Hierdoor worden gemeenten en bewoners onnodig gedupeerd. Gevraagd wordt om de tabel Spoor voor route 35, traject Zevenbergsche Hoek aansl. - Roosendaal Oost aan te passen en de gevolgen hiervan door te voeren in de afstand zoals opgenomen in de tabel Basisnet Spoor.</p>	<p>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. Mede tegen die achtergrond wordt verwacht dat het vervoer op termijn zal aantrekken. Voor de gemeenten en burgers geeft het vasthouden aan de vaste risicozone juist duidelijkheid over het handelingsperspectief op termijn.</p>
<p>26.13 Participant geeft aan dat enkele belangrijke begrippen niet helder of eenduidig zijn gedefinieerd in de Regeling in relatie tot het Bevt.</p>	<p>Waar nodig is de Regeling aangepast (met name de artikelen 18 en 19; in de voorgepubliceerde versie was dit artikel 17) en/of de toelichting verduidelijkt.</p>
<p>26.14 De definitie van "spoorbundel" in artikel 1 is volgens participant niet eenduidig. Volgens de definitie zouden opstelsporen (wachtsporen) niet tot de doorgaande spoorbundel behoren. Dit is strijdig met de mededeling van het ministerie dat het wachtspoor in Oudenbosch en Zevenbergen wel tot de doorgaande spoorbundel behoort.</p>	<p>Een spoorbundel voor het doorgaand verkeer is in de Regeling 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 in Oudenbosch en Zevenbergen.</p>
<p>26.15 Participant geeft aan dat in artikel 4 van de Regeling onduidelijk blijft waar het referentiepunt van een spoorbundel ligt bij complexe situaties zoals spoor-emplacementen. Dit is van belang omdat een activiteit als kopmaken bij het doorgaand verkeer hoort volgens de Raad van State. De ligging van het referentiepunt heeft consequenties voor de ligging van PR-plafonds.</p>	<p>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.</p>
<p>26.16 Participant geeft aan dat een nadere toelichting is gewenst met betrekking tot de te hanteren afstand zoals dit is verwoord in artikel 14, eerste lid. De begripsomschrijving "gronden in de omgeving van een basisnetroute " dient nader gespecificeerd te worden ter voorkoming van discussie over de uitleg en reikwijdte van de bepaling.</p>	<p>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.</p>
<p>26.17 Participant stelt dat artikel 14, lid 3</p>	<p>Dat is een misvatting. Artikel 14, eerste lid, gaat over</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>overbodig is. De afwijking is niet nodig. Participant geeft aan dat artikel 14, lid 1 niets zegt over (overige) hoofdspoorwegen.</p>	<p>basisnetroutes. "Overige hoofdspoorwegen" zijn o.g.v. artikel 1, eerste lid, ook basisnetroutes. Zonder lid 3 zou op grond van artikel 14, eerste lid het groepsrisico ook voor "overige hoofdspoorwegen" berekend moeten worden, terwijl op voorhand vanwege de geringe omvang van het vervoer vaststaat dat er geen sprake zal zijn van een significant groepsrisico</p>
<p>26.18 Artikel 15 is volgens participant strijdig met artikel 14, lid 3. In artikel 15 is beschreven hoe wordt omgegaan met ruimtelijke ontwikkelingen langs transportroutes, niet zijnde basisnetroutes (zoals hoofdspoorwegen, niet zijnde basisnetroutes). Voor de eenduidigheid en reproduceerbaarheid van de risicoanalyse is het wenselijk om gegevens van de vervoersomvang van niet basisnetroutes te betrekken uit een landelijke database</p>	<p>Artikel 15 heeft betrekking op transportroutes, niet zijnde basisnetroutes; dat wil zeggen op <i>wegen</i> in beheer bij een provincie, gemeente of waterschap en die niet tot het Basisnet behoren (d.w.z. die niet in de tabel Weg zijn opgenomen). 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 de tabel Spoor.</p>
<p>26.19 Participant geeft aan dat in artikel 17, lid 1 wordt gesproken over "bouw waarvan de verwezenlijking wordt toegelaten" terwijl in lid 2 wordt gesproken over "geprojecteerde bebouwing". Participant vraagt waarom dit onderscheid gemaakt is en wat het betekent.</p>	<p>De redactie van artikel 17 zoals voorgepubliceerd (thans de artikelen 18 en 19), is opnieuw gezien en waar nodig aangepast teneinde deze zowel qua terminologie als qua inhoud beter te laten aansluiten bij de artikelen 3 en 5 van het Bevt. Ook is de toelichting verduidelijkt.</p>
<p>26.20 Participant geeft aan dat in artikel 17 zowel in lid 1 als in lid 2 in onderdeel b. een opsomming wordt gegeven van "bijzondere objecten". Het is niet duidelijk waarom deze niet overeenkomen (school, ziekenhuis, speeltuin, etc.).</p>	<p>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 <i>kwetsbare en beperkt kwetsbare</i> objecten; artikel 19 heeft uitsluitend betrekking op in een vigerend bestemmingsplan binnen de risicozone toegelaten maar nog niet gerealiseerde kwetsbare objecten. Openluchtzwembaden, speeltuinen en sportterreinen zijn niet opgenomen in de opsomming van artikel 19, onderdeel b, aangezien het hier <i>beperkt kwetsbare</i> objecten betreft. De toelichting op artikel 17 zoals voorgepubliceerd (thans artikelen 18 en 19) is op dit punt aangevuld.</p>
<p>26.21 Participant geeft aan dat in artikel 3 wordt gesproken over de "vaststelling van een besluit". In artikel 5 wordt gesproken over de "vaststelling van een bestemmingsplan". Het vaststellen van een bestemmingsplan is eveneens een "besluit". Artikel 5 heeft echter alleen betrekking op kwetsbare objecten; de artikelen 3 en 4 daarentegen hebben betrekking op zowel kwetsbare als beperkt kwetsbare objecten. Daarbij wordt nog onderscheid gemaakt in "geprojecteerd" en "nieuw toe te laten", waarbij het</p>	<p>Waar nodig zijn de begrippen en de toelichting hierop aangepast.</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>laatste begrip niet is gedefinieerd. Participant vraagt om een juiste en eenduidige definitie van te hanteren begrippen ter voorkoming van discussie over de uitleg. Participant verzoekt de begripsbepaling en reikwijdte op onderdelen aan te passen.</p>	
<p>26.22 Participant heeft een aantal knelpunten geconstateerd binnen de veiligheidszones voor de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal.</p>	<p>Van de constatering is kennis genomen. Zoals aangegeven in de brief van 3 december 2013 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32862, nr. 54) zal de beleidslijn ten aanzien van aan- en uitbouwen nog worden aangepast. Het commentaar van participant op de benadering van aan- en uitbouwen zal daarin worden meegenomen.</p>
<p>26.23 Participant vraagt aandacht voor leefbaarheid voor inwoners van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal. Inwoners van deze gemeenten zouden niet de dupe moge woorden van veiligheidswinst voor de rest van Nederland.</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>
<p>26.24 Participant vraagt om de mogelijkheid om middels een gesprek met de Colleges van B&W de zorgen van de gemeenten Halderberge, Moerdijk en Roosendaal kenbaar te maken.</p>	<p>Voorgesteld wordt dit gesprek te voeren op het moment waarop de drie gemeenten de besteding van de middelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening concreet hebben ingevuld en de beleidslijn Verwerven van woningen langs basisnetroutes is aangepast.</p>
<p>27.1 Participant is van mening dat de Regeling onvoldoende gegevens bevat om op een juiste manier het groepsrisico te kunnen berekenen voor de Westerschelde. Participant geeft aan dat de geografische ligging van een transportroute bekend dient te zijn om dergelijke berekeningen uit te kunnen voeren. Participant geeft aan dat voor water de transportas middels de 'leggers' of in het geval van de Westerschelde middels de 'betonning' wordt bepaald. Bij de Westerschelde is sprake van een vaarwegbreedte van meerdere kilometers en er zijn meerdere vaarwegroutes binnen de totale breedte. Participant is van mening dat het hierdoor niet duidelijk is hoeveel schepen op welke positie moeten worden gemodelleerd om een correct groepsrisico te berekenen. Participant vraagt naar aanleiding hiervan om aanvulling van de Regeling.</p>	<p>Voor de Westerschelde wordt in artikel 6, tweede lid, van de Regeling aangesloten bij begrenzing van de vaargeulen. Dit zijn de betonningslijnen die de vaargeulen markeren. Waar meerdere vaargeulen parallel lopen, gaat het om de meest noordelijke en de meest zuidelijke betonningslijnen. De betonningslijnen zijn opgenomen in een geografisch informatie-systeem dat wordt beheerd door Rijkswaterstaat Zee en Delta en raadpleegbaar is op de website van Rijkswaterstaat. Bij het uitvoeren van risicoberekeningen wordt rekening gehouden met de verdeling van het vervoer over de verschillende vaargeulen en met de ligging van het midden van de vaargeulen. De keuzes t.a.v. deze verdeling worden toegelicht in de risicoanalyse. In HART wordt dit verduidelijkt.</p>
<p>27.2 Participant is van mening dat de robuustheid, met name voor het onderdeel weg, niet voldoende is om de uitbreiding van het Industriegebied Vlissingen Oost te kunnen faciliteren.</p>	<p>Aan de provincie Zeeland is kenbaar gemaakt dat verhoging van de risicoplafonds bespreekbaar is indien dit wordt voorgesteld door provincie en betrokken gemeenten gezamenlijk. Omdat zo'n voorstel tot nu toe niet is ontvangen, zijn de plafonds vastgesteld op</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
Participant geeft aan dat op basis van de verwachte vervoersaantallen voor de Sloeweg (N62) berekeningen zijn uitgevoerd waar hogere PR 10^{-6} -contouren uitkomen dan de risicoplafonds die gelden voor de wegen die het genoemde industriegebied ontsluiten. Participant vraagt om aanpassing van de risicoplafonds om het toenemend vervoer van gevaarlijke stoffen te kunnen faciliteren.	de waarden zoals opgenomen in de voorgepubliceerde versie van de Regeling. Indien op een later moment een dergelijk voorstel komt, zal voor eventuele aanpassing van de risicoplafonds de procedure zoals vastgelegd in de Wet basisnet, worden gevolgd.
28.1 Participant geeft aan dat uit de capaciteitsverkenning voor het traject Elst - Oldenzaal blijkt dat vervoer van gevaarlijke stoffen via de Twentekanaallijn alleen mogelijk is als de wettelijke geluidproductieplafonds volledig worden opgevuld. Participant stelt dat dit strijdig is met het uitgangspunt van de wet dat de werkruimte van 1,5 dB in de geluidproductieplafonds is bedoeld om autonome groei op te vangen en niet om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken - zoals ook geoordeeld door Rechtbank Rotterdam in de uitspraak van 21 november 2013.	Het Basisnet Spoor maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk voor de bestaande sporen in Nederland dan wat er in de huidige situatie ook al mogelijk is. Het Basisnet zorgt voor een plafond voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar dit er in de huidige situatie nog niet is. Het Basisnet legt daarmee een extra beperking op aan het vervoer van specifiek gevaarlijke stoffen naast de al voor al het treinverkeer geldende beperkingen die voortvloeien uit andere regelgeving (zoals geluidplafonds) en uit de beschikbare fysieke capaciteit. Het Basisnet als zodanig zorgt niet voor groei van het vervoer van goederen. Dit is afhankelijk van economische factoren. Van opvulling van de geluidproductieplafonds als gevolg van het Basisnet is daarom geen sprake.
28.2 Participant geeft aan dat in het kader van PHS vier varianten worden onderzocht voor het goederenvervoer over het traject Zutphen - Hengelo. Twee varianten betreffen een boog ten zuiden van Deventer, waardoor het gebruik van het emplacement Deventer wordt vermeden. Eén variant betreft routing via de Twentekanaallijn. Participant geeft aan dat de minister stelt dat met het Basisnet niet wordt vooruitgelopen op de keuze tussen de Twentekanaallijn en de route via Deventer. Participant stelt echter dat in het Basisnet het risicoplafond op de route via Deventer wordt gebaseerd op het risicoplafond van de omgevingsvergunning van het emplacement in Deventer. Participant stelt dat als bij PHS wordt gekozen voor één van de twee varianten met een boog ten zuiden van Deventer, het emplacement vervalt als beperkende factor. Echter, met het Basisnet wordt het zeer beperkte risicoplafond van het emplacement vastgelegd voor de gehele route. Participant concludeert daaruit dat de gevaarlijke stoffenroute vooral via de Twentekanaalroute blijft lopen ook al zou in PHS de keuze vallen op het traject via	Dat de gemeente Hof van Twente het heeft over "een gevaarlijke stoffenroute" berust op een misverstand. In het Basisnet Spoor worden geen "gevaarlijke stoffenroutes" aangewezen. Alle hoofdspoorwegen zijn opgenomen in het Basisnet Spoor en kunnen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden gebruikt. In het Basisnet wordt per spoorlijn vastgelegd wat het maximale omgevingsrisico mag zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Of die "risicoruimte" daadwerkelijk wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen hangt af van economische factoren en van de routekeuze die vervoerders zelfstandig maken. De risicoplafonds in het Basisnet zijn vastgesteld voor het bestaande spoorwegnet, dus nog zónder aanpassingen zoals die voor PHS in onderzoek zijn. Na besluitvorming over PHS zal worden bezien of er redenen zijn om de risicoplafonds in het Basisnet aan te passen. Zie voor meer informatie hierover de Aanvulling op het MER 1e fase van PHS-GON, via www.centrumpp.nl , onder 'archief'.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	Deventer (met een boog ten zuiden van Deventer).
<p>28.3 Om te voorkomen dat met het Basisnet wordt vooruitgelopen op een evenwichtige keuze in het kader van PHS, zijn er naar mening van participant twee mogelijkheden: (a) voor de route Elst - Oldenzaal wordt de vaststelling van het risicoplafond uitgesteld tot na de tracékeuze op basis van de MER-studie, of (b) op de route via Deventer wordt in het kader van het Basisnet een risico-reservering gelegd die is gebaseerd op de risicoruimte in de flessenhals op dat traject na realisering van een boog ten zuiden van Deventer. Participant schat in dat Almelo dan de flessenhals zal vormen.</p>	<p>Participant bepleit om de vaststelling van het Basisnet te laten afhangen van beslissingen over PHS. Het is echter andersom: het Basisnet geldt voor het huidige bestaande spoorwegnet, nog zónder aanpassingen zoals thans voor PHS worden overwogen. De risicoplafonds van het Basisnet zijn dus uitgangspunt voor PHS.</p>
<p>28.4 Participant geeft aan dat er in de gemeente voldoende alternatieven zijn voor opvang van de toename van het goederenvervoer, te weten Rijksweg A1/A35 en het Twentekanaal. Participant geeft aan dat deze vervoeropties niet door kernen lopen en zijn opgenomen in het Basisnet Weg en het Basisnet Water.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats met alle vervoermodaliteiten, dus per weg, binnenvaart en spoor. Het Basisnet stelt voor elke vervoerwijze per infrastructuuras begrenzingen. Dat de A1/A35 en het Twentekanaal benut kunnen worden voor het goederenvervoer, is geen reden om geen vervoersruimte beschikbaar te houden op de Twentekanaallijn; sommige transporten kunnen immers het efficiëntst / best plaatsvinden per spoorwagon. Zolang dat vervoer geschiedt binnen de begrenzingen van het Basisnet is daartegen vanuit oogpunt van risicobeperking in de omgeving van het spoor, geen bezwaar. Overigens is het Twentekanaal niet opgenomen in het Basisnet Water. Zie reactie 2.1.</p>
<p>28.5 Participant vraagt om de toezegging dat na besluitvorming over PHS GON een heroverweging van de risicoplafonds plaats vindt, zodanig dat PHS-route en basisnetroute als dan in overeenstemming met elkaar worden gebracht.</p>	<p>De gevraagde toezegging kan thans en in dit kader niet worden gedaan. Ingeval de besluitvorming over PHS-GON reden zou geven om de risicoplafonds in het Basisnet te heroverwegen, dan zal dat na die besluitvorming kunnen worden overwogen.</p>
<p>29.1 Participant stelt dat slechts wetenschappelijke inzichten de rekenmethodiek kunnen veranderen en dat feitelijke gebeurtenissen geen rol spelen. Participant stelt tevens dat er van te voren wordt uitgegaan van een positieve veiligheidswinst bij wetenschappelijk onderzoek.</p>	<p>In de voorgeschreven rekenmethodiek spelen "feitelijke gebeurtenissen" wel degelijk een rol: de kans op een incident wordt bepaald op basis van de incidenten die in het verleden feitelijk hebben plaats gevonden (casuïstiek). Uit de wetenschappelijke analyse van de casuïstiek kan zowel blijken dat risico's groter of kleiner zijn geworden. Er wordt dus niet op voorhand uitgegaan van veiligheidswinst. Dat is anders bij maatregelen die specifiek zijn gericht op het verhogen van de veiligheid. Veiligheidswinst is juist de reden voor het treffen van dergelijke maatregelen.</p>
<p>29.2 Participant maakt bezwaar dat de veiligheidswinst enkel wordt gebruikt voor het vervoer en niet voor verkleining van het risico en het verminderen van de</p>	<p>Bij het tot stand komen van het Basisnet is door alle betrokken partijen (provincies, gemeenten, vervoerders, verladers) afgesproken dat veiligheidswinst in principe ten goede komt aan de partij die deze</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
effecten van een ongeval.	winst realiseert. Als de vervoerders door extra maatregelen te treffen, veiliger vervoeren kunnen zij de veiligheidswinst dus gebruiken om meer te vervoeren zonder dat de omgevingsrisico's groter worden. Volgens artikel 14, derde lid, van de Wet basisnet kan de winst van veiligheidsmaatregelen ook ten goede komen aan het gebruik van de ruimte langs de infrastructuur en aan de veiligheid voor omwonenden. Om dit mogelijk te maken, bevat de wet een bepaling over de wijziging van de risicoplafonds. Zolang plafonds niet zijn gewijzigd, komt de winst van veiligheidsmaatregelen ten goede aan het vervoer.
29.3 Participant heeft bezwaar tegen de stelling dat wijziging van de risicoplafonds in beginsel niet aan de orde is, maar dat er omstandigheden denkbaar zijn waarin aanpassing noodzakelijk zal zijn.	Het Basisnet heeft tot doel een robuust evenwicht te creëren en te handhaven tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorlijnen en vaarwegen, de bebouwing langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Frequente aanpassing van risicoplafonds zou in strijd zijn met dat doel. Niettemin zijn er omstandigheden denkbaar dat aanpassing nodig is. Zo kan het bijvoorbeeld noodzakelijk zijn om de tabellen met de risicoplafonds aan te passen om nieuw aangelegde infrastructuur toe te voegen aan het Basisnet. Ook veiligheidsmaatregelen kunnen aanleiding zijn om de risicoplafonds te verlagen, zodat de veiligheidswinst, bedoeld in artikel 14, derde lid, van de Wet basisnet, niet alleen ten goede komt aan het vervoer, maar ook aan het gebruik van de ruimte langs de infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden.
29.4 Participant is van mening dat het achteraf compenseren van overschrijding van een risicogrens met een mogelijk bereikte veiligheidswinst, leidt tot een akkoordbevinding van de overschrijding. Tevens geeft participant aan dat daardoor een sterke behoefte ontstaat om een maatregel sneller als veiligheidswinst te zien.	Risicoplafonds stimuleren vervoerders om veiligheidsmaatregelen te treffen. Binnen hetzelfde risicoplafond kan dan meer worden vervoerd. Vervoerders hebben dan direct rendement op hun investering, zonder dat de omgevingsrisico's voor omwonenden toenemen. Voorwaarde is wel dat de veiligheidswinst gekwantificeerd kan worden en in de rekenmethodiek wordt opgenomen. Omdat de rekenmethodiek één keer in de vijf jaar wordt aangepast, wordt een werkwijze gevolgd waarbij de winst van door het vervoer getroffen veiligheidsmaatregelen direct kan worden toegepast bij de toetsing van het vervoer aan de risicoplafonds. Concreet betekent dit dat indien in enig jaar naar aanleiding van de monitoring van de naleving van de risicoplafonds een (dreigende) overschrijding van één of meer risicoplafonds wordt geconstateerd, de rekenuitkomsten zullen worden gecorrigeerd met de factor waarmee het risico als gevolg van een getroffen veiligheidsmaatregel is afgenomen. Kwantificering van veiligheidsmaatregelen en aanpassing van de rekenmethodiek vindt pas plaats na toetsing door het onafhankelijke instituut RIVM en na een zware procedure.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>29.5 Participant heeft bezwaar tegen het vanwege de beleidsmatige consequenties toetsen van aanpassingen van de rekenmethodiek bij belanghebbende (branche)organisaties voor draagvlak.</p>	<p>Het Basisnet is tot stand gekomen in nauwe samenwerking en in afstemming met provincies, gemeenten, vervoerders en verladers. In het verlengde daarvan is het logisch dat eventuele aanpassingen van de systematiek met mogelijk grote consequenties, eerst worden getoetst bij diezelfde partijen.</p>
<p>29.6 Participant is van mening dat de wijze van berekenen niet transparant is, omdat (a) de vervoershoeveelheden in werkelijkheid groter kunnen zijn dan aangegeven in bijlagen I tot en met III, (b) de toename van de omvang van het vervoer gecompenseerd kan worden met veiligheidsmaatregelen, (c) de hoeveelheden worden uitgedrukt in ketelwagenequivalenten.</p>	<p>Begrenzen van het vervoer op basis van <i>hoeveelheden</i> zou louter geredeneerd vanuit het oogpunt van transparantie de voorkeur hebben boven begrenzen op <i>risico</i>. Hoeveelheden laten zich simpel vergelijken terwijl voor bepaling van het risico ingewikkelde berekeningen nodig zijn. In het Basisnet is er bewust voor gekozen om het omgevingsrisico te begrenzen en niet de vervoershoeveelheden. Hiermee wordt bereikt dat - binnen de risicoplafonds - de vervoerders flexibel kunnen opereren (economisch belang) en gestimuleerd worden om extra veiligheidsmaatregelen te treffen. Bij de keuze voor deze systematiek is als consequentie geaccepteerd dat op transparantie wordt ingeleverd. In de memorie van toelichting bij de Wet basisnet is hier nader op ingegaan.</p> <p>De keuze voor ketelwagenequivalenten maakt dat de risico's van het vervoer van containers niet wordt onderschat.</p>
<p>29.7 Participant is van mening dat BLEVE-vrij rijden niet voldoende is om de veiligheid te waarborgen. Participant is van mening dat afspraken om treinen zo veel mogelijk warme BLEVE-vrij te laten rijden, verdwijnen indien een lange tijd geen ernstige incidenten zijn gebeurd. Tevens stelt participant dat wanneer een ketelwagen met toxische stoffen naast een ketelwagen met brandbare gassen staat, tegenstrijdige richtlijnen gelden hoe te handelen bij een incident.</p>	<p>Het warme BLEVE-vrij rijden wordt apart gemonitord. Er is geen reden om er vanuit te gaan dat afspraken omtrent warme BLEVE-vrij rijden niet worden nageleefd. Tevens zullen bij het niet nakomen van deze afspraken de vastgestelde risicoplafonds worden overschreden, met tot gevolg de wettelijke consequenties voortvloeiend uit de Basisnet-regelgeving.</p> <p>Het is juist dat in geval van een incident de gewenste wijze van handelen van omwonenden en hulpverleningsdiensten afhankelijk is van de soort stof die bij het incident is betrokken.</p>
<p>29.8 Participant geeft aan dat niet is geregeld wie Prorail controleert bij het zorgvuldig verzamelen en monitoren van de gegevens omtrent de samenstelling van het vervoer en de rapportering aan de minister.</p>	<p>Primair ziet het ministerie van IenM toe op het zorgvuldige verzamelen van de monitoringgegevens. Secundair ziet de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toe op alle handelingen die ProRail uitvoert in opdracht van IenM.</p>
<p>29.9 Participant maakt bezwaar dat niet is vastgelegd hoe de verplichting van artikel 4, lid 1 onder c van het Besluit spoorverkeer wordt gehandhaafd.</p>	<p>Op basis van artikel 4 van het Besluit spoorverkeer wordt de vervoerder verplicht om voor het vertrek van een trein met gevaarlijke stoffen het UN-nummer en het gevaaridentificatienummer van gevaarlijke stoffen te melden aan de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur. Die beheerder (nu ProRail) is daardoor ook verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van de verplichting tot inleveren van deze wagenlijsten. In de praktijk wordt het een trein niet</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	toegestaan om te vertrekken wanneer deze informatie niet is doorgegeven aan ProRail.
<p>30.1 Participant geeft aan niet te willen vertrekken uit zijn woning, maar de mogelijkheid daartoe wel te willen behouden. Derhalve vraagt de participant om schadeloosstelling of om uitgekocht te worden voor een bedrag dat de waarde van de hypotheek minimaal evenaart.</p>	<p>Alleen woningen die binnen de risicozone liggen komen voor aankoop door het Rijk in aanmerking. Deze aankoop geschiedt tegen onteigeningswaarde. Dat houdt in dat de waarde wordt getaxeerd door een onafhankelijk taxateur en dat de waarde wordt vergoed die in geval van onteigening door de rechter zou worden toegekend, vermeerderd met de kosten van verhuizing en inrichting van een gelijkwaardige alternatieve woning en eventueel, binnen bepaalde grenzen, de kosten van een overbruggingshypotheek. Zie verder reactie 3.2.</p>
<p>30.2 Participant vindt het vreemd dat het plasbrandaandachtsgebied gemeten wordt vanaf de buitenste spoorstaven, terwijl de veiligheidszone vanaf het midden van het spoor wordt gemeten.</p>	<p>Het plasbrandaandachtsgebied is een <i>effect</i>gebied. Dat wil zeggen dat wordt gekeken tot op welke afstand mensen het dodelijk slachtoffer kunnen worden van een brandende ketelwagen of vrachtauto. Die grens ligt op 30 meter vanaf de rand van de weg of de spoorlijn.</p> <p>De veiligheidszone is een <i>risico</i>gebied. Dat betekent dat wordt gekeken welk risico iemand loopt die op een bepaalde afstand van de infrastructuur staat. Het risico is het hoogst op het midden van de infrastructuur. Iemand die zich op een weg met twee rijbanen of een spoorlijn met twee sporen zou bevinden tussen beide rijbanen of sporen, staat even ver af van de vervoerstream die de ene kant op gaat als van de stream die de andere kant op gaat. Indien iemand zich aan de rand van de weg of spoorlijn bevindt, staat hij nog even dicht als de persoon in het midden bij de vervoerstream die de ene richting op gaat, maar veel verder weg van de stream die aan de overkant van de weg of spoorlijn de andere richting op gaat. Het risico langs de kant van de weg of spoorlijn is daardoor lager dan op het midden van de weg of spoorlijn. Naarmate de persoon zich verder verwijderd van de weg of spoorlijn neemt het risico af.</p>
<p>30.3 Participant vindt het onbegrijpelijk dat het ministerie ervan uitgaat dat zijn woning bestaat uit een hoofdgebouw met aangrenzende aan- cq uitbouw in plaats van één geheel is.</p>	<p>Volgens jurisprudentie van de Raad van State hoeft een bijgebouw dat los van het hoofdverblijf staat niet te worden betrokken bij de beoordeling of een kwetsbaar object, zoals een woning, binnen of buiten een risicozone ligt.</p>
<p>30.4 Participant stelt dat als een woning binnen de 12,5 meter grens valt, deze als onveilig wordt beschouwd, maar indien een woning net buiten deze grens valt, de bewoner alleen maar geïnformeerd hoeft te worden, maar geen maatregelen hoeven worden getroffen.</p>	<p>Zie reactie 5.2.</p>
<p>30.5 Participant geeft aan dat het plasbrandaandachtsgebied is vastgesteld op 30 meter, wat betekent dat zijn gehele</p>	<p>Zie reacties 13.4 en 13.5.</p>

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	woning hiermee gemoeid is. Participant is van mening dat dit gegeven genegeerd wordt.	
30.6	Participant geeft aan dat het aantal treinen met gevaarlijke stoffen minimaal wordt vertienvoudigd, met als gevolg mogelijke scheuren in de muren en afbrokkelingen.	Zie reacties 3.1 en 10.3.
30.7	Participant geeft aan dat zijn woning onverkoopbaar is door de extreme toename van het aantal treinen met gevaarlijke stoffen. Participant stelt dat wanneer de hypotheek over een aantal jaar afloopt, geen enkele bank een verdere hypotheek zal willen verstrekken omdat er geen onderpand van waarde aanwezig is.	Zie reactie 3.2.
31.1	Participant heeft bedenkingen tegen de vaststelling van de PR-10 ⁻⁶ van 18 meter ter plaatse van zijn woning. Participant geeft aan dat voor de berekening van het PR gebruik moet worden gemaakt van het softwareprogramma RBM-II en HART. Van RBM-II is alleen de verouderde versie 2.2 beschikbaar en van HART alleen een concept van 1 november 2011. Participant geeft aan dat het niet mogelijk is op basis van deze software een PR-10 ⁻⁶ zone te bepalen en dat deze is vastgesteld op basis van een conceptversie van HART.	De op dit moment geldende versies van RBM-II en HART zijn in de Regeling vastgelegd door middel van het versienummer. De verplichting om RBM-II en HART te gebruiken, gaat gelden zodra de Regeling in werking treedt. Naar verwachting zal dit op 1 juli 2014 zijn. Vanaf die datum moeten de in de Regeling voorgeschreven versies van RBM-II en HART worden gebruikt. Dat neemt niet weg dat bij de vormgeving van het Basisnet al gebruik is gemaakt van deze versies. Indien bij de vormgeving van het Basisnet op een andere wijze zou zijn gerekend dan na de inwerkingtreding van de Regeling verplicht is, zou dat tot verschillen in rekenuitkomsten kunnen leiden.
31.2	Participant geeft aan dat in de documenten "Uitgangspunten Risicoberekening Basisnet Spoor versie 10" en in "Invloed uitgangspunten risicoberekening" opgesteld door AVIV wordt voorgesteld geen overwegtoeslag toe te passen. Participant stelt dat beide documenten niet worden voorgeschreven in de Regeling en daarom niet van toepassing zijn. Participant geeft aan dat in zowel HART als in de bijlage HART de overwegtoeslag niet wordt uitgesloten in de berekening. Participant geeft aan dat uit het document "Invloed uitgangspunten risico-berekeningen" tevens blijkt dat op het baanvak Kijfhoek-België de overwegtoeslag een significante invloed heeft op de berekening van de PR-10 ⁻⁶ zone. Participant is van mening dat de overwegtoeslag ten onterechte niet wordt meegenomen in de vaststelling van de PR-10 ⁻⁶ zone en dat daardoor ten onterechte	Zie reactie 21.7.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>een minder brede PR-10⁻⁶ zone is vastgesteld ter plaatse van zijn woning.</p>	
<p>31.3 Participant stelt dat in HART wordt beschreven dat voor een verhoogde ligging van het baanvak alsook voor complexe situaties, gerekend dient te worden met de gegevens voor de vrije baan, waardoor risico's mogelijk iets onderschat worden. Beide situaties zijn van toepassing op zijn woning.</p>	<p>Er is conform HART gerekend met de gegevens die gelden voor de vrije baan.</p>
<p>31.4 Participant is van mening dat ATBvv in de berekening van de PR-10⁻⁶ zone ten onterecht wordt opgenomen als een faalkansvermindering, omdat ATBvv niet fail safe is. Participant geeft tevens aan dat uit de brief van het ministerie van IenM aan de Tweede Kamer van 28 juni 2013 blijkt dat het aantal STS-passages in 2012 is toegenomen.</p>	<p>Het is juist dat ATBvv niet fail-safe is, omdat elke techniek kan falen. In de risicomethodiek wordt rekening gehouden met de kans op het niet juist werken van een techniek.</p>
<p>31.5 Participant geeft aan dat in de rapportage van de subgroep Maatregelen mogelijke maatregelen staan beschreven om risico's te reduceren, waaronder het controleren van de directe omgeving van de spoorbaan op objecten die een ketelwagen bij ontsporing kunnen doorboren. Participant geeft aan dat achter zijn woning een oude duiker is gelegen waarvan een betonnen muur boven het maaiveld uitsteekt. Participant is derhalve van mening dat er onvoldoende gevolg is gegeven aan het reduceren van de onveiligheid rondom het spoor.</p>	<p>De toestand van het spoor en de spoorbaan daaromheen wordt door ProRail periodiek gecontroleerd en getoetst aan de daarvoor geldende eisen. De situatie achter de woning van participant voldoet aan de geldende eisen. De genoemde maatregel is bedoeld als mogelijke extra veiligheidsmaatregel in situaties waar een risico-analyse aangeeft dat daarvoor specifieke redenen kunnen zijn.</p>
<p>31.6 Participant geeft aan dat het derde spoor in Oudenbosch een inhaalspoor is dat tevens als wachtspoor wordt gebruikt. Participant geeft aan dat in het document van RWS "achtergronddocument RBM-II versie 2.0" staat dat volgens het protocol de risico's van een wachtspoor behoren tot het risico van de vrije baan. Echter, in het hoofdstuk met betrekking tot de vrije baan vermeldt het protocol niet hoe met wachtspooren moet worden omgegaan. Participant stelt dat derhalve het stilstaan van treinen met gevaarlijke stoffen niet is opgenomen in de risicoberekening. Participant is van mening dat aan het stilstaan (andere) risico's zijn verbonden dan aan het voorbij rijden, zoals het aanzienlijk verschil in tijdsduur dat de gevaarlijke stoffen in de nabijheid van</p>	<p>Het risico op intrinsiek falen bij stilstaande treinen is laag en is verwaarloosbaar klein ten opzichte van risico's van rijdende treinen. Om die reden zal het risico als gevolg van stilstaan op het wachtspoor niet bijdragen aan het totale risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het traject.</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	kwetsbare objecten aanwezig zijn.
<p>31.7 Participant stelt dat door de verhoogde ligging en de korte afstand van de woning ten opzichte van het baanvak in geval van een plasbrand de gehele woning omringd zal zijn. Participant is van mening dat vanuit het ministerie afdoende maatregelen voor bestaande bouw moet worden opgenomen om ook bestaande bouw te beschermen in het plasbrand-aandachtsgebied.</p>	Zie reactie 13.4.
<p>31.8 Participant stelt dat omdat sprake is van wijziging van een tracébesluit van een landelijke spoorweg als bedoeld in de Tracéwet, de beleidsregel trillinghinder spoor van toepassing is. Participant geeft aan dat in zijn woning de trillingen voel- en hoorbaar zijn als gevolg van passerende (goederen)treinen en dat de trillingshinder als gevolg van toename van het aantal goederentreinen zal toenemen. Participant geeft aan dat de oplevertoets, die is voorgeschreven in artikel 8, niet is uitgevoerd aan zijn woning.</p>	Bij de vaststelling van het Basisnet is geen sprake van een tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet. Het Basisnet heeft betrekking op de bestaande infrastructuur en het gebruik dat daar nu van kan worden gemaakt. Het Basisnet legt een extra beperking op aan dat gebruik door grenzen te stellen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Als participant trillinghinder ondervindt van passerende (goederen)treinen kan hij/zij zich wenden tot ProRail.
<p>31.9 Participant stelt dat omdat sprake is van wijziging van een tracébesluit van een landelijke spoorweg als bedoeld in de Tracéwet, de Wet milieubeheer van toepassing is. Participant stelt dat de hierin vastgestelde voorkeurswaarden en maximale waarden voor de geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten ter plaatse van zijn woning worden overschreden. Participant geeft aan dat de geluidsbelasting op de woning is vastgesteld op 84dB(A), aangetoond met definitieve raillijst gemeente Halderberge van 16 februari 2000, waar de Wet milieubeheer maximaal 70dB(A) voorschrijft. Een overschrijding van 5x een verdubbeling van het geluid. Participant geeft aan dat een verdubbeling van het aantal treinen zal resulteren in een verdubbeling van het geluid. Dat is op basis van de huidige situatie volgens de Wet milieubeheer niet realiseerbaar. Tevens geeft participant aan dat wanneer de burens gebruik zullen maken van de saneringsregeling, een geluidsbuffer zal wegvallen, met als gevolg een verdere toename van de geluidsbelasting op de woning.</p>	Zie reactie 3.1.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>31.10 Participant geeft aan dat een makelaar bevestigt dat de invoering van de Regeling nadelige gevolgen heeft voor de verkoopbaarheid en waarde van de woning. Participant geeft aan door de waardedaling gebonden te zijn aan de huidige hypotheekverstrekker, omdat hij bij ieder andere hypotheekverstrekker middels een taxatierapport zal moeten aantonen dat de waarde van de woning minimaal gelijk is aan de benodigde hypotheek. Participant geeft aan hierdoor geen gebruik te kunnen maken van concurrerende rentes bij andere hypotheekverstrekkers.</p>	<p>Zie reactie 3.2.</p>
<p>31.11 Participant geeft aan dat er sprake is van een gashoofdleiding onder het baanvak en de overweg in de nabijheid van zijn woning. Volgens participant is beschadiging of breuk van de gasleiding door toename van de hoeveelheid goederentreinen niet ondenkbaar, hetgeen tot een ramp zou kunnen leiden.</p>	<p>Op grond van NEN 3654 worden bij buisleiding doorkruisingen van railverbindingen maatregelen genomen om beïnvloeding van de buisleiding te voorkomen. Daarnaast moeten een aardgas-transportleiding voldoen aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen waar het de externe risico's betreft.</p>
<p>31.12 Participant geeft aan dat door toename van de hoeveelheid goederenverkeer de dichtligtijden van overwegen toenemen. De wachtrijen met stationair draaiende motoren die hierdoor ontstaan bij de overwegen zullen leiden tot een verhoging van de al aanwezige hoeveelheid fijnstof.</p>	<p>Zie reactie 11.3.</p>
<p>31.13 Participant is van mening dat er met twee maten wordt gemeten. De minister van Economische Zaken heeft in een brief aan de Tweede Kamer meegedeeld dat huishoudens die onder hoogspanningsverbindingen wonen een aanbod kunnen krijgen om uitgekocht te worden, ondanks dat er geen sprake is van een onveilige situatie of dat wetenschappelijk bewezen is dat er sprake is van gezondheidsschade. Participant is van mening dat er langs de routes van het Basisnet Spoor wel degelijk een onveiligere situatie ontstaat, terwijl voor deze omwonenden geen vergelijkbare regeling bestaat. Participant vraagt om uitleg over de grote verschillen in regelingen binnen de ministeries over het wegnemen van wel of geen onveilige situaties van burgers.</p>	<p>Zie reactie 3.2. In aanvulling daarop: Bij de behandeling van de Wet basisnet in de Eerste Kamer kwam de vraag aan de orde waarom het Rijk geen integraal, objectief en vergelijkbaar instrument gebruikt voor de afweging van de te nemen veiligheidsmaatregelen in de verschillende domeinen. Aan de Kamer is toegezegd dat de staatssecretaris van IenM in 2014 zal komen met een proeve voor een afwegingskader voor veiligheids- en risicovraagstukken (op het terrein van infrastructuur, ruimte en milieu) die een gezonde en veilige fysieke leefomgeving in de weg kunnen staan.</p>
<p>31.14 Participant is van mening dat de Regeling niet voldoet aan de normen met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
gezondheid en verzoekt het ministerie derhalve om met een voorstel te komen deze te waarborgen, alvorens de regeling in werking te laten treden.	
31.15 Participant doet een verzoek om een geluidberekening op te laten stellen en een geluidmeting uit te laten voeren naar de te verwachten en werkelijke geluidsbelasting op de gevel van zijn woning.	Zie reactie 4.4.
31.16 Participant stelt het ministerie van IenM aansprakelijk voor alle door de Participant te leiden schade bij de inwerkingtreding van de Regeling.	Zie reactie 3.2.
31.17 Participant geeft aan dat er door RWS een bouwkundig onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om de woningen van hem en zijn buurman van elkaar te scheiden. Participant geeft aan dat geen onderzoek is gedaan naar de fundering van de woningen. Er wordt slechts vermeld dat de woningen op staal zijn gefundeerd volgens informatie van de gemeente Halderberge. Participant stelt verder dat de fundering van de woning van de burens ten opzichte van het maaiveld dieper is gelegen dan de fundering van zijn woning. Derhalve heeft het eventueel verwijderen van de fundering van de woning van de burens invloed op de draagkracht van de bodemgesteldheid en daarmee invloed op de fundering van zijn woning.	Het uitgevoerde bouwkundig onderzoek had tot doel om uitsluitel te krijgen of beide woningen in beginsel te scheiden zijn. Zodra de eigenaar van de woning die is gelegen in de risicozone, te kennen geeft gebruik te willen maken van de aankoopregeling, zal in overleg met participant een diepgaander onderzoek worden uitgevoerd.
31.18 Participant geeft aan dat in de rapportage van RWS wordt vermeld dat na het verwijderen van de woning van zijn burens het terrein zal moeten worden aangevuld en ingezaaid. Participant wijst op een bodemonderzoek (beschikbaar bij provincie Noord-Brabant) waarin is geconstateerd dat er sprake is van grondvervuiling als gevolg van een historische ophoging waarbij het niet ondenkbaar is dat dit een groter gebied betreft dan alleen zijn woning. Participant geeft aan dat mocht als gevolg van de verwijdering van de woning van zijn burens het noodzakelijk zijn om de grond ter plaatse te saneren, dit verdere risico's oplevert voor de draagkracht van de ondergrond en de fundering van zijn woning. Participant maakt zich zorgen verplicht te worden om te participeren	Zie reactie 31.17. In aanvulling daarop: Daarbij zal ook het door de provincie Noord-Brabant uitgevoerde onderzoek worden betrokken.

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	indien een grondsanering wordt uitgevoerd. Participant geeft aan van de provincie Noord-Brabant de toezegging te hebben dat een mogelijke sanering onder voorwaarden door hen wordt uitgevoerd en bekostigd.	
31.19	Participant geeft aan dat de totstandkoming van de Regeling strijdig is met het (formele) zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb).	Zie reacties 12.3, 21.1 en 25.17. In aanvulling daarop: Hieruit blijkt dat de Basisnet-regelgeving voldoende zorgvuldig tot stand gekomen.
31.20	Participant stelt dat de Regeling op onwettige gronden tot stand is gekomen, omdat er geen rapportage bestaat zoals beschreven in HART van het baanvak ter plaatse van zijn woning.	Het gebruik van HART wordt met deze Regeling wettelijk voorgeschreven. Zolang de Regeling nog niet in werking is getreden, is er nog geen sprake van een wettelijke verplichting om HART te gebruiken. Niettemin is bij de vormgeving van het Basisnet al zoveel mogelijk conform HART gewerkt. Er is echter geen rapport zoals beschreven in HART gemaakt ter plaatse van de woning van participant om de volgende reden. HART geeft vooral aan hoe lokale risicoanalyses gemaakt moeten worden. In het kader van het Basisnet is een landelijke analyse gemaakt waarbij niet voor elke lokale situatie (d.w.z. voor elke kilometer spoorlijn) een afzonderlijk rapport is gemaakt. De resultaten van die landelijke analyse zijn neergeslagen in het rapport van de Basisnet Werkgroep Spoor, in bijlage II bij de Regeling (de tabel Spoor) en (waar de uitkomsten van de analyse daarvoor aanleiding gaven) in feitenbladen per gemeente.
31.21	Participant vindt het onacceptabel dat hij de Regeling krijgt opgelegd zonder mogelijkheid tot het indienen van een bezwaarschrift. Participant is als aanwonende van het spoortraject Roosendaal Oost - Zevenbergschenhoek van mening dat er onvoldoende maatregelen worden genomen en compensatie beschikbaar wordt gesteld. Participant is van mening dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met het individueel belang, woongenot, leefomgeving en de veiligheid van een enkele burger door de veiligheidszone alleen rekenkundig te benaderen.	Zie reacties 3.1 en 26.1.
31.22	Participant stelt dat de totstandkoming van de Regeling strijdig is met het evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4 lid 2 Awb) omdat participant als aanwonend aan het spoorbaanvak door Oudenbosch onevenredig zwaar wordt getroffen.	Artikel 3:4, tweede lid, Awb bevat het evenredigheidsbeginsel en verplicht de overheid om zorg te dragen dat nadelige gevolgen voortvloeiend uit een besluit voor een burger niet onevenredig zwaarder zijn dan het algemeen gediende doel van het besluit. Voor strijd met het evenredigheidsbeginsel moet dus duidelijk zijn dat een specifieke groep of een specifiek individu onevenredig geraakt wordt. Dat is bij de vaststelling van de Basisnet-regelgeving niet aan de

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	<p>orde. Het Basisnet wijst wegen, spoorwegen en vaarwegen aan waarop de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden begrensd, waar voorheen geen grenzen golden voor die risico's. Het doel van de Basisnet-regelgeving is om door begrenzing van het risico in het gehele land alle omwonenden van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd hetzelfde basisbeschermingsniveau te bieden.</p>
<p>31.23 Participant wenst gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheid om gehoord te worden, alvorens een besluit op het bezwaarschrift wordt genomen.</p>	<p>Zie reactie 26.1. In aanvulling daarop: Omdat tegen de Regeling geen bezwaar en beroep open staat, is er geen wettelijke verplichting tot horen.</p>
<p>31.24 Participant geeft aan erop te vertrouwen dat de overheid naar aanleiding van de Awb zich zal inspannen om de situatie te corrigeren ten aanzien van de grens van (on)behoorlijk bestuur, dan wel het plegen van een onrechtmatige overheidsdaad.</p>	<p>Zie reacties 31.19 en 31.22.</p>
<p>32.1 Participant is eigenaar van een woonboerderij en overige opstallen die circa 35 meter van het spoorgedeelte Lage Zwaluwe - Roosendaal zijn gelegen. Participant geeft aan sinds 2009 in overleg te zijn met de gemeente Halderberge om het bestemmingsplan gewijzigd te krijgen en is nu in afwachting van de onherroepelijkheid van het plan. Participant geeft aan dat het Basisnet Spoor desastreuze invloed heeft op zijn plannen. Wijziging van de bestemming agrarisch naar paardenhouderij en de verbouwing van een opslagloods naar kantoorruimte is dan niet meer mogelijk.</p>	<p>Als het bestemmingsplan wordt vastgesteld voordat de Basisnet-regelgeving in werking treedt, dan geldt het toepassen van de risicoafstanden bij het vaststellen van een bestemmingsplan voor een gemeente nog niet als een harde juridische verplichting. Wel is aan de gemeenten gevraagd met die risicoafstanden, die sinds 31 juli 2012 zijn opgenomen in de Circulaire risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen, rekening te houden bij het opstellen van bestemmingsplannen. Vanaf het tijdstip dat de Basisnet-regelgeving in werking treedt (naar verwachting op 1 juli 2014), moet de gemeente bij het vaststellen van een bestemmingsplan de risicoafstand toepassen die in de bijlage bij de Regeling is vermeld. Dat betekent dat binnen die afstand geen nieuwe kwetsbare objecten, zoals aaneengesloten woonbebouwing, scholen of kinderdagverblijven mogen worden toegelaten. In het geval van de participant lijkt het er op dat het bestemmingsplan een wijziging van de bestemming inhoudt die er op neerkomt dat aan de desbetreffende grond een zogeheten beperkt kwetsbare bestemming wordt gegeven. Een paardenhouderij annex kantoorruimte valt niet onder de categorie kwetsbare objecten maar onder de categorie beperkt kwetsbare objecten. Deze objecten zijn in elk geval toegelaten <i>buiten</i> de risicozone, die op het betreffend traject varieert van 12 tot 18 meter vanaf het midden van het spoor. Een gemeente mag zelfs de bouw of vestiging van een beperkt kwetsbaar object <i>binnen</i> de risicozone in het bestemmingsplan mogelijk maken indien daar gewichtige redenen voor zijn. Die redenen moeten dan wel in de toelichting bij het plan zijn aangegeven.</p>
<p>32.2 Participant stelt dat het aantal wissels per traject moet worden aangegeven en dat</p>	<p>Bij risicoberekeningen moet op een baanvak de wisseltoeslag worden toegepast over een lengte van</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	alleen wanneer er op het hele tracé geen wissels voorkomen, de waarde 'nee' kan worden ingevoerd. Participant geeft aan dat de waarde 'nee' is ingevoerd terwijl er wissels op het tracé aanwezig zijn.
32.3	Participant is van mening dat in de berekening het aantal overwegen/sporen bewust en onterecht niet is meegenomen en derhalve de besluitvorming onzorgvuldig en onvolledig is.
32.4	Participant vraagt zich af of de (in 1854 gebouwde) draaispoorbrug naast zijn woning een groter risico vormt dan de (moderne) wissels of overgangen.
32.5	Participant geeft aan dat bij bijv. koperdiefstal van aarde- en bovenleiding de spoorbomen sluiten en alarmbellen rinkelen, maar de alarmdiensten niet komen opdraven. Terwijl de treinen, in verband met veiligheidsregels door blijven rijden, gaan auto's, vrachtwagens, motoren en fietsen tussen de gesloten spoorbomen door.
32.6	Participant vraagt zich af of het klopt dat er geen (nieuwe) kwetsbare objecten mogelijk zijn binnen de risicozone. Participant stelt dat er voorts sprake is van aanvullende bouweisen met betrekking tot objecten binnen de risicozone.
32.7	Participant stelt dat volgens de gegevens van ProRail er ongeveer 300 goederentreinen per maand reden over het spoorgedeelte Lage Zwaluwe-Roosendaal. Participant geeft aan dat doordat het traject is opgenomen in het Basisnet er 216 treinen per dag op dit traject zullen rijden. Participant stelt dat momenteel zijn perceel 15,7 seconden per uur trilt, echter door de Regeling zal dit worden verhoogd

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	naar 5,5 minuten per uur. Participant is van mening dat deze toename in geluids- en trillingsoverlast onevenredig nadelig is voor gebouwen en gezondheid. Participant geeft aan dat het RIVM sinds 1 oktober gestart is met een onderzoek naar de schadelijkheid van trillingen op de gezondheid.	
32.8	Participant geeft aan dat het aantal goederentreinen (incl. gevaarlijke stoffen) enorm toeneemt vanwege het Basisnet Spoor en vraagt derhalve welke maatregelen er getroffen worden om de geluids- en trillingschade voor gebouwen en gezondheid te beperken.	Zie reactie 3.1.
32.9	Participant wijst op artikel 3:4 lid 2 van de Algemene Wet Bestuursrecht. Participant is van mening dat hij en zijn gezin niet met onevenredige nadelige gevolgen geconfronteerd zouden moeten worden door de besluitvorming van de overheid.	Zie reactie 31.22.
32.10	Participant verzoekt de overheid om deze Regeling niet in te voeren. Indien dit wel gebeurt, stelt participant dat de overheid alle schade die hij en zijn gezin hierdoor lijden, dient te vergoeden.	Zie reactie 3.2.
33.1	Participant is van mening dat de vervuiler, in dit geval de chemie industrie, de prijs moet betalen door een spoorlijn aan te leggen in een omgeving waar geen mensen wonen, door een andere manier van vervoer te kiezen of door te zorgen voor compensatie waar de belanghebbenden zich in kunnen vinden.	Zie reactie 3.1.
34.1	Participant geeft aan dat zijn reactie betrekking heeft op Route 50 en met name op de trajecten A en B tussen het raccordement DSM en Lutterade. Participant geeft aan dat bij arrest van de Raad van State van 27 juni 2012 (20101874/1/A4) werd bepaald dat vervoer over traject A tot vervoer binnen de inrichting moet worden gerekend en derhalve niet onder het Basisnet Spoor kan vallen.	In de aangehaalde uitspraak oordeelt de Raad van State dat het verkeer buiten de inrichting maar gaande naar of komende van de inrichting bij de vergunningverlening betrokken had moeten worden. De Raad van State spreekt zich echter niet uit over de vraag of het vervoer van en naar de inrichting over het buiten de inrichting gelegen spoor onder het Basisnet Spoor kan vallen.
34.2	Participant stelt dat voor traject A op Route 50 een wisseltoeslag dient te worden verdisconteerd met als gevolg dat de contouren hogere waarden behoren te krijgen.	Er is recent een wissel aangelegd op het terrein van Chemelot dat effect heeft op de lengte van het wisseltraject buiten de poort. Dat zal iets langer moeten worden. De coördinaten van het betreffende baanvak in bijlage II zijn hier op aangepast.
34.3	Participant heeft twijfels omtrent de juistheid van het rekenen met de	Deze wijze van rekenen is conform HART.

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>kwalificatie 'lage snelheid' aangezien de praktijk is dat treinen zo lang zijn dat de locomotief van een vertrekkende trein zich reeds op traject C van Route 50 bevindt wanneer de wagons zich nog op traject A bevinden, met als gevolg dat de trein veel harder begint te rijden dan de op traject A (en traject B) geldende maximum snelheid.</p>	
<p>34.4 Participant geeft aan dat de waarde van 1 meter voor de PR 10^{-6}-contour voor zowel traject A als traject B op Route 50 niet is berekend maar is vastgesteld.</p>	<p>De constatering dat de waarde van 1 meter niet het resultaat is van een berekening, is juist. Indien voor een traject een PR lager dan 10^{-6} is berekend maar er sprake is van een plasbrandaandachtsgebied langs dat traject, is het PR-plafond standaard op 1 meter vastgesteld. Dit met als doel te voorkomen dat de infrastructuur zou kunnen worden overbouwd. Uit artikel 3 van het Bevt vloeit namelijk voort dat indien het PR-plafond groter is dan 0 er geen kwetsbare objecten boven de betreffende route gebouwd mogen worden.</p>
<p>34.5 Participant vraagt zich af of er rekening is gehouden met het feit dat er rangeeractiviteiten plaatsvinden naast traject A op Route 50 op 15 tot 25 meter vanaf de dichtstbijzijnde woning.</p>	<p>In het Basisnet wordt geen rekening gehouden met rangeeractiviteiten, aangezien deze activiteiten door middel van een vergunning worden gereguleerd.</p>
<p>34.6 Participant geeft aan dat de GR-contouren langs traject A en B op Route 50 reeds jaren worden overschreden terwijl de PR 10^{-6}-contour van Chemelot tot aan de woningen reikt zonder rekening te houden met het transport over traject A. Participant refereert hiervoor aan het arrest van de Raad van State van 27 juni 2012 (2011101774/1/A4) waarvan de uitkomst is dat transport over traject A tot de inrichting wordt gerekend, hetgeen niet door Chemelot in de milieuberekeningen was verdisconteerd en leidde tot vernietiging van de vervoersvergunning. Participant geeft aan dat de in bijlage II (tabel Spoor) opgenomen vervoershoeveelheden over de trajecten A en B veel hoger zijn dan de in de vigerende vergunning voor het vervoer van/naar Chemelot opgenomen hoeveelheden.</p>	<p>Vanaf de inwerkingtreding van de Regeling zullen voor de genoemde trajecten risicoplafonds gaan gelden, waar het vervoer binnen moet blijven. De regimes van het Basisnet en de vergunning staan naast elkaar. Het vervoer dient aan de grenzen die voortvloeien uit beide regimes te voldoen.</p>
<p>34.7 Participant geeft aan dat de provincie Limburg sinds 2006 de vervoersaantallen weigert te handhaven.</p>	<p>Van deze opvatting is kennis genomen. Participant wordt geadviseerd hierover contact op te nemen met de provincie.</p>
<p>34.8 Participant stelt dat de gemeente Sittard-Geleen geld heeft ontvangen in het kader van ISV-2 teneinde geluidsoverlast voor op de A-lijst staande woningen aan te</p>	<p>Van deze opvatting is kennis genomen. Participant wordt geadviseerd hierover contact op te nemen met de gemeente.</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>pakken. Participant stelt dat de gemeente onderzoek liet verrichten en bestekplannen voor isolatie heeft laten maken, maar al sinds 2010 weigert dat geld aan isolatie te besteden ondanks dat er geen bestemmingsplanwijzing in voorbereiding is. Participant is van mening dat de gemeente Sittard-Geleen de bewoners probeert weg te pesten met 'ernstige milieuoverlast' als motivering en in de media heeft aangekondigd de woningen te willen slopen.</p>	
<p>34.9 Participant geeft aan dat trajecten A en B op Route 50 uitsluitend worden gebruikt voor goederentransport van meldplichtige en niet-meldplichtige stoffen van en naar het Chemelotterrein. Participant geeft aan dat de bewoners sinds 1979 reeds 3 ongelukken hebben meegemaakt. Derhalve vindt participant het gepast dat adequate maatregelen genomen en gehandhaafd worden.</p>	<p>Incidenten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen, maar zijn niet uit te sluiten. Het Basisnet zorgt voor een begrenzing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.</p>
<p>35.1 Participant geeft aan dat het kenbaar maken van wensen en bedenkingen met name is bedoeld ter ondersteuning van de eigenaren van woningen in de gemeente Ridderkerk gelegen in de risicozone, die in hun belangen worden geraakt. Participant heeft wensen en bedenkingen ten aanzien van de aankoopregeling, omdat deze een direct verband heeft met het aanwijzen van de veiligheidszones waarbinnen het ministerie geen kwetsbare objecten wil. Participant geeft aan dat de eigenaren van de betreffende woningen voor een dilemma staan na het aflopen van de termijn van 5 jaar, omdat zij voor de onteigeningswaarde geen vergelijkbare woning kunnen terugkopen. Participant geeft aan dat het Basisnet de verkoop van de woningen bemoeilijkt. Participant vraagt derhalve om de termijn van 5 jaar zo te verlengen dat de eigenaren gebruik kunnen maken van de aankoopregeling op een voor hen natuurlijk moment.</p>	<p>Zie reactie 20.9.</p>
<p>36.1 Participant geeft aan geen bericht te hebben gehad, terwijl zijn woning in Hoeven binnen de 18 meter grens is gelegen, op 7,5 meter van de scheiding van de spoorwegovergang.</p>	<p>Door Hoeven lopen twee verschillende spoorlijnen. De eerste spoorlijn betreft het traject Roosendaal - Lage Zwaluwe. Op dit traject is de basisnetafstand 18 of 12 meter, wat betekent dat er geen huizen mogen staan binnen de risicozone van 18 of 12 meter. De tweede spoorlijn betreft het traject Roosendaal- Breda. Op dit traject is de basisnetafstand 0 meter, wat betekent dat</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	huizen tot aan het spoor kunnen staan. De woning van participant is gelegen aan de laatste spoorlijn.
36.2 Participant geeft aan reeds in 2000 een bezwaar te hebben getekend tegen de drastische toename van trillings- en geluidsoverlast.	Zie reactie 3.1.
36.3 Participant geeft aan dat de trillingen tevens diverse scheuren in de muren hebben veroorzaakt. Participant geeft aan dat in de tuin het glaswerk in het windscherm meerdere malen is vervangen. Derhalve vraagt de participant iemand ter plaatse te laten kijken.	Zie reactie 10.3.
37.1 Participant geeft aan dat er niets is gedaan aan de afscheiding tussen het spoor en zijn perceel ondanks de aangekondigde intensivering van het transport van gevaarlijke stoffen. Participant verwacht dat de aarden wal van enkele centimeters, gelegen tussen het perceel en het spoor, geen ontsprende ketelwagen zal kunnen tegenhouden. Participant vraagt om een aanzienlijke verhoging van de afscheiding tussen het spoor en zijn perceel.	De aarden wallen voorkomen de verspreiding van brandbare vloeistoffen en zijn effectief als extra maatregel tegen plasbranden. Het blijkt dat een rand van 40 cm hiervoor al voldoende is.
37.2 Participant is verbaasd door de gemeente geïnformeerd te worden over de gevolgen van het Basisnet Spoor in plaats van door het ministerie.	<p>Omdat het Basisnet landelijk de wegen, spoorwegen en binnenwateren aanwijst waar een grens wordt gesteld aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, zou iedereen die in Nederland nabij een basisnetroute woont, tot de te informeren doelgroep behoren. Het feit dat het Basisnet de ruimte voor het vervoer niet verruimt maar beperkt en niet leidt tot veranderingen in andere milieuaspecten afwegend tegenover de omvang van de doelgroep, is er voor gekozen burgers die langs basisnetroutes wonen niet individueel te informeren, maar dit over te laten aan de gemeenten.</p> <p>Van dit uitgangspunt is afgeweken op enkele spoortrajecten waar de invoering van het Basisnet gevoelig bleek te liggen. In samenwerking met de betrokken gemeenten zijn informatieavonden in West-Brabant en Oost-Nederland georganiseerd waar de bewoners zijn geïnformeerd over de (mogelijke) gevolgen van het Basisnet en waar gelegenheid was tot het stellen van vragen. Bij deze avonden waren steeds één of meerdere ambtenaren van het ministerie aanwezig. In Oost-Nederland was het geven van informatie over het Basisnet onderdeel van de informatieavonden die in het kader van het PHS-project Goederenroute Oost-Nederland zijn georganiseerd.</p> <p>Verder zijn voorafgaand aan de publicatie van de</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	ontwerp-Regeling waarin de risicoafstanden zijn vastgelegd, de bewoners van kwetsbare objecten die zich binnen de afstanden bevinden, individueel geïnformeerd.
37.3 Participant geeft aan dat zijn perceelgrens plm. 18 meter uit het hart van de spoorbundel ligt, waardoor het woongenot ernstig is aangetast.	Zie reactie 3.1.
37.4 Participant geeft aan dat zijn perceel in een plasbrandaandachtsgebied ligt, waardoor participant ernstig wordt belemmerd ten aanzien van eventuele verbouwingen.	De aanvullende bouweisen gelden alleen voor nieuw te bouwen bouwwerken, niet bij verbouw. Zie ook reactie 13.4.
66.1 Participant is van mening dat de voorgenomen toename van transport per trein, waaronder vervoer van gevaarlijke stoffen, op het spoortraject Dordrecht - Roosendaal dwars door diverse bebouwde kommen (Zevenbergen, Oudenbosch, Roosendaal), qua risico voor de bevolking feitelijk onaanvaardbaar en ongewenst is. Participant geeft aan dat de toename van het gebruik aanzienlijke geluidsoverlast en hinderlijke trillingen zal opleveren. Participant stelt dat er vooralsnog geen sprake is van mitigerende maatregelen en wordt hierdoor aangetast in haar woongenot.	Zie reactie 3.1.
66.2 Participant stelt dat bewoners mogen verwachten dat ook aan hun belangen en rechten wordt gehecht. Participant stelt dat de aanleg van lijn 11 (RoBel-lijn), een goederenspoorlijn van het Sloegebied naar Dordrecht/Rotterdam, de beste oplossing is en er wellicht nog andere alternatieven zijn.	Zie reactie 12.8.
66.3 Participant geeft aan dat enkele jaren geleden in de kern van Oudenbosch enkele wagons met chloorgas ontspoorde en vraagt zich af of eerst een ramp moet gebeuren voordat het gezonde verstand wordt gebruikt. Participant eist van de overheid maatregelen om een ramp te voorkomen.	Het Basisnet begrenst de risico's van het vervoer, waar deze voorheen onbegrensd waren. De risicoplafonds zijn zo vastgesteld dat overal in het land hetzelfde basisbeschermingsniveau aan omwonenden wordt geboden. Hoewel de kans op een ongeluk klein is, kan een ongeluk nooit geheel worden uitgesloten. Daarom bevat het Basisnet in aanvulling op de <i>risicoplafonds</i> , die gelden voor alle gevaarlijke stoffen gezamenlijk, ook maatregelen gericht op het beperken van de <i>effecten</i> indien onverhoopt een ongeluk mocht gebeuren met <i>specifieke</i> gevaarlijke stoffen. Chloor is zo'n specifieke gevaarlijke stof waarvan het vanwege de mogelijke effecten gewenst is het vervoer over het spoor waar mogelijk te beperken. De Wet basisnet verplicht daarom de minister om een specifiek besluit te nemen of, en zo ja waar, dit vervoer is

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	toegestaan. Dit besluit zal na in werking treding van de Wet basisnet worden genomen. De hoofdlijnen van dit nog te nemen besluit zijn beschreven in de memorie van toelichting op de Wet basisnet.
<p>125.1 Participant stelt dat de spoorlijn door Zevenbergen, op korte afstand van de woning van participant, niet aangelegd is voor en berekend is op toename van het goederenvervoer. Met name goederentreinen zorgen voor trillingen en geluidsoverlast. De toename is onevenredig belastend en geeft onaanvaardbare risico's voor de kern Zevenbergen in het algemeen en het welzijn en de veiligheid van participant in bijzonder.</p>	Zie reacties 3.1. en 4.8.
<p>125.2 Participant vraagt om af te zien van goederenverkeer met gevaarlijke stoffen door de kern van Zevenbergen en in plaats daarvan te investeren in alternatieven als de RoBel-lijn.</p>	Zie reactie 12.8.
<p>125.3 Participant wil graag dat er voor een andere oplossing wordt gekozen dan het kopmaken van de treinen te Lage Zwaluwe door rechtstreeks vervoer van Vlissingen naar Antwerpen mogelijk te maken via infrastructurele aanpassingen. Dit scheelt duizenden vervoersbewegingen door kernen per jaar.</p>	<p>Vanzelfsprekend heeft het de voorkeur dat treinen van Vlissingen naar Antwerpen kopmaken te Roosendaal. Kopmaken is echter een risicoverhogende activiteit, waarvoor de risicoruimte op het rangeeremplacement in de stedelijke bebouwing van Roosendaal maar beperkt beschikbaar is. Daarom is er in het Basisnet rekening mee gehouden dat sommige treinen zullen moeten doorrijden naar Lage Zwaluwe om daar kop te maken. Dat betreft hooguit enkele treinen per week. Hoeveel treinen daadwerkelijk jaarlijks van deze "heen-en-weer-omweg" gebruik zullen gaan maken, is onbekend: dat hangt af van de marktontwikkelingen en de mate waarin in Roosendaal kop kan worden gemaakt. De extra afstand leidt tot kostenverhoging van het vervoer, waardoor dit economisch minder aantrekkelijk wordt.</p> <p>Zie verder reactie 12.9.</p>
<p>125.4 Participant vraagt om in 2013/2014 te starten met het MIRT-onderzoek naar het langetermijnperspectief voor het spoor-goederenvervoer na 2020, waarin de ROBEL-lijn is meegenomen.</p>	<p>Het onderzoek waar de participant naar vraagt, is in 2012 uitgevoerd. Zie het rapport "Lange termijn-perspectief voor het spoorgoederenvervoer", TNO, 2012. Dat rapport is in juli 2012 door de minister van IenM naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 32404, nr.57). Uit dat onderzoek is gebleken dat er op de bestaande spoorlijn Rotterdam-België zeker tot 2040 voldoende capaciteit is voor zowel al het verwachte reizigersvervoer, alsook voor al het verwachte goederenvervoer.</p>
<p>125.5 Participant vraagt de tijd tot de aanleg van een speciale goederenspoorlijn door West-Brabant te overbruggen door het treffen van extra locatiespecifieke maatregelen, zoals nieuwe wissels, seinen</p>	<p>Het Basisnet heeft betrekking op de bestaande infrastructuur en de wijze waarop die infrastructuur op dit moment is vorm gegeven en gebruikt kan worden. Aan dat gebruik worden beperkingen gesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de vorm van</p>

Volgnr. Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
<p>en ontsporingsgeleiding op het gehele traject Roosendaal - Dordrecht.</p>	<p>risicoplafonds. Om tot risicoplafonds te kunnen komen die voldoen aan de uitgangspunten (zie paragraaf 2.2) zijn generieke, d.w.z. voor het gehele spoorweg-netwerk geldende, veiligheidsmaatregelen getroffen. Op enkele spoorlijnen, waaronder de spoorlijn tussen Kijfhoek en Roosendaal, is een deel van de veiligheids-winst van deze maatregelen ingeleverd door de risicoplafonds hoger vast te stellen dan mogelijk zou zijn geweest. Dit is gedaan om optimaal gebruik te kunnen maken van de Betuweroute en routes door dichtbevolkt gebied te ontzien. Vanwege deze landelijke afweging is aan de drie betrokken gemeenten Halderberge, Roosendaal en Moerdijk een bedrag van € 5 miljoen beschikbaar gesteld om lokaal aanvullende veiligheidsmaatregelen te treffen.</p>
<p>125.6 Participant vraagt om samen met de veiligheidsregio na te denken over de gevolgen van de vervoerstoename voor de bestrijdbaarheid van eventuele calamiteiten op en rondom het spoor en zo nodig te investeren in extra voorzieningen.</p>	<p>Zie reactie 125.5.</p>
<p>125.7 Het is voor de participant onduidelijk welke uitgangspunten zijn gehanteerd om de basisnetafstand bepalen. Participant vraagt om duidelijkheid over de woningen die komen te vallen onder de sanerings-/planschaderegeling.</p>	<p>Zie reactie 5.2.</p>
<p>125.8 Participant vraagt om compensatie te bieden aan de gemeenten voor het verankeren van het Basisnet Spoor in ruimtelijke plannen en de hieruit voortvloeiende kosten.</p>	<p>Voor het verankeren van het Basisnet spoor in bestemmingsplannen hoeven gemeenten geen extra kosten te maken omdat de planwijziging meegenomen mag worden met de reguliere periodieke aanpassing. Voor zover de wijziging planschade tot gevolg heeft, komt die voor rekening van het Rijk als aan de criteria uit de wet en jurisprudentie voor vergoeding is voldaan. Zie ook reactie 26.9.</p>
<p>125.9 Participant vraagt om een garantie dat de toename van het goederenvervoer niet zal leiden tot een verslechtering van de dienstregeling op de stations Roosendaal, Oudenbosch, Zevenbergen en Lage Zwaluwe.</p>	<p>De dienstregeling voor het personenverkeer wordt niet gereguleerd binnen het Basisnet. Zie verder reactie 125.4.</p>
<p>138.1 Participanten geven aan dat het aannemelijk is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Roosendaal - Breda, waar zij op circa 35 meter afstand woonachtig zijn, zal toenemen en daarmee een verhoogd veiligheidsrisico gepaard gaat.</p>	<p>Zie reactie 3.1.</p>
<p>138.2 Participant geeft aan dat met name de geluidsoverlast van de spoorlijn tussen</p>	<p>Zie reactie 4.4.</p>

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	Roosendaal en Breda als zeer hinderlijk wordt ervaren.	
138.3	Participant vreest voor een toename van de trillingen door langere en zwaardere goederentreinen die naar verwachting schade zullen veroorzaken aan de woning en stellen het ministerie van IenM aansprakelijk voor deze schade.	Zie reactie 10.3.
138.4	Participant vraagt waar zij een tegemoetkoming in de waardedaling van hun woning, als gevolg van de Regeling kunnen claimen.	Zie reactie 3.2.
138.5	Participant verzoekt het ministerie van IenM om hun belangen, en die van anderen, goed in overweging te nemen alvorens de Regeling in werking te laten treden.	De Rijksoverheid, en daarmee ook het ministerie van IenM, is verplicht om alle belangen af te wegen bij haar werkzaamheden. Dit geldt voor zowel het opstellen van wet- en regelgeving, als voor andere activiteiten. Ook bij het opstellen van de regelgeving omtrent het Basisnet zijn alle belangen meegenomen en afgewogen. Het Basisnet heeft tot doel een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, de bebouwde omgeving langs deze infrastructuur en de veiligheid van omwonenden. Om dit evenwicht te bereiken, zijn de verschillende belangen van omwonenden, gemeenten, vervoerders en beheerders van de infrastructuur afgewogen. Het resultaat is opgenomen in de regelgeving. De ontwerp-Regeling is op 25 november 2013 voorgepubliceerd in de Staatscourant. Burgers konden op basis hiervan wensen en bedenkingen naar voren brengen. Deze wensen en bedenkingen zijn in aanmerking genomen bij het vaststellen van de definitieve tekst van de Regeling.
140.1	Participant verzoekt de N44 op te nemen in het Basisnet.	De N44 is toegevoegd aan het Basisnet Weg

4.2 Standaardbrief met beantwoording

In veel gevallen is door participanten gebruik gemaakt van de standaardbrief die door de Vereniging Alternatief Goederenspoor en de Klankbordgroep Spoor gemeente Moerdijk is opgesteld. In deze paragraaf staan de reacties van de staatssecretaris op de wensen en bedenkingen uit deze standaardbrief.

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
SB.1	Participant geeft aan dat de uitvoeringsregelingen, waarmee de gevolgen van de Wet basisnet pas echt inzichtelijk werden, als een complete verrassing kwamen. Participant vindt het verontrustend dat deze regelingen vrijwel geruisloos ingevoerd konden	Zie reactie 12.3.

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	worden. Participant geeft aan dat dit heeft geleid tot ernstig geschaad vertrouwen in de wetgever.	
SB.2	Participant stelt dat rechtszekerheid is geschonden doordat aanwonenden van het spoor geen gelegenheid hebben gehad om in de voorbereidende fase inspraak te hebben op de voorgenomen plannen.	Zie reacties 12.3 en 21.1.
SB.3	Participant stelt dat burgers moeten kunnen vertrouwen op het ministerie van IenM en de overheid in het algemeen indien veiligheid, gezondheid en leefmilieu op het spel staan. Dat is hier zeker aan de orde.	Het Basisnet beoogt een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, de bebouwde omgeving langs die wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren en de veiligheid van omwonenden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de genoemde modaliteiten vindt reeds plaats. Het Basisnet maakt niet meer vervoer mogelijk dan wat in de huidige situatie al mogelijk is. Het Basisnet zorgt voor een plafond voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar dit er in de huidige situatie nog niet is. Daarmee wordt aan alle burgers die in de nabijheid van tot het Basisnet behorende routes wonen een wettelijk verankerd basisbeschermingsniveau geboden. Dit beschermingsniveau is voor het traject Moerdijk – Roosendaal hetzelfde als voor de overige spoorlijnen in Nederland. Daarnaast moet het vervoer zowel in de huidige als toekomstige situatie blijven voldoen aan de normen zoals die voor milieu-, leefbaarheids- en gezondheidsaspecten gelden. Het Basisnet brengt daar geen verandering in.
SB.4	Participant geeft aan dat motivering van het Basisnet Spoor zonder dat er inspraak van belanghebbenden heeft plaatsgevonden, onjuist is. Hierdoor is op oneigenlijke gronden, beweringen en aannames een wet voorgelegd aan beide Kamers der Staten Generaal.	Zie reacties 12.3 en 21.1.
SB.5	Participant stelt dat de handelwijze omtrent het opstellen van de Regeling in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel doordat er de afgelopen jaren geen enkel overleg is gevoerd met belanghebbenden of er de mogelijkheid van inspraak is gegeven. Daardoor hebben belanghebbenden onvoldoende tijd om zich voor te bereiden op het ten uitvoer brengen van de wet.	Zie reacties 12.3, 21.1, 25.17 en 31.19.
SB.6	Participant stelt dat de veiligheidswinst op nationaal niveau ernstige veiligheidsrisico's met zich mee brengt voor aanwonenden van het traject Moerdijk –	Zie reactie SB.3

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	Roosendaal. Willens en wetens wordt een locatie waar al veel risico's spelen, nog risicovoller gemaakt. Participant vraag zich af of de gevolgen voldoende zijn bekeken op regionaal en lokaal niveau.	
SB.7	Participant geeft aan dat de spoorlijn Moerdijk - Roosendaal oud en slecht onderhouden is. Participant geeft aan dat het bij aanleg van het spoor Moerdijk - Roosendaal niet de bedoeling is geweest om er een drukke en zwaarbelaste route van te maken.	Zie reacties 25.5 en 25.10.
SB.8	Participant geeft aan dat door de zeer beperkte ruimte langs het spoor er op diverse plaatsen geen ruimte is voor adequate veiligheidsmaatregelen.	De gemeenten Halderberge, Roosendaal en Moerdijk hebben op verzoek van het ministerie een plan van aanpak opgesteld voor de wijze waarop men gezamenlijk de € 5 miljoen wil gaan inzetten die is toegezegd door de rijksoverheid voor het treffen van lokale veiligheidsmaatregelen.
SB.9	Participant geeft aan dat langs de lijn Moerdijk - Roosendaal meer geluid-hinder en grote kans op gehoorschade ontstaat aangezien deze lijn dwars door bestaande kernen heen gaat. Ook neemt de kans op trillingsschade toe omdat de norm voor trillingen wordt overschreden.	Zie reactie 3.1.
SB.10	Het kopmaken bij Lage Zwaluwe leidt tot onnodig veel extra treinbewegingen. Het wisselen van rijrichting brengt meer risico's met zich mee en de aanliggende woonkernen worden dubbel belast.	Zie reactie 21.5.
SB.11	Participant heeft de indruk dat er bewust een afwijkende procedure is gevolgd om de invloed van gedupeerden tot een minimum te beperken. Tot aan de vaststelling in de Eerste en Tweede Kamer zijn de direct omwonenden niet of nauwelijks geïnformeerd, waardoor hen het recht is ontnomen inhoudelijk te reageren op de wet.	Zie reacties 12.3 en 21.1.
SB.12	Participant stelt dat in vergelijking met andere spoorprojecten (bijvoorbeeld de MIRT-projecten) de milieueffecten veel minder uitgebreid zijn onderzocht. Voor nieuwe trajecten worden wel alle effecten in beeld gebracht, terwijl dit voor bestaand spoor, dat tot het uiterste wordt belast, niet gebeurt.	Zie reactie 25.4.
SB.13	Participant geeft aan dat het rekenmodel RBM-II en de uitkomsten van de berekeningen meerdere malen zijn	Zie reactie 25.20.

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	aangepast op basis van zogenaamde nieuwe inzichten. Dit wekt bij participant de indruk dat naar een resultaat is toegerekend.	
SB.14	Het is voor participant niet duidelijk wat de uitgangspunten zijn voor het hanteren van de 18m afstand en waarom er over het gehele traject Moerdijk - Roosendaal verschillende afmetingen worden gehanteerd voor de gevarezone.	Zie reactie 5.2.
SB.15	Participant wil weten waarom woningen aan de Vaartweg te Oudenbosch niet zijn aangemerkt als woningen in de gevarezone, terwijl deze woningen zich op 12 meter van het spoor bevinden en nabij een spoorwegovergang en wissel.	De woning aan de Vaartweg die het dichtst bij de spoorwegovergang staat, bevindt zich binnen de aldaar van toepassing zijnde risicoafstand.
SB.16	Participant vreest voor waardedaling van onroerend goed. Participant stelt dat de bereidheid om te ontstane schade te compenseren nagenoeg nihil is en dat er geen budget is gereserveerd voor schadecompensatie.	Zie reactie 3.2.
SB.17	Participant stelt dat er als het ware een tweede Betuwelijn ontstaat zonder dat daarbij de zelfde normen voor milieu en veiligheid zijn gehanteerd.	Zie reacties 25.4 en 25.13.
SB.18	Participant stelt dat er geen serieus onderzoek is verricht naar duurzame alternatieven terwijl een apart goederenspoor van West-Brabant naar Rotterdam alle problemen langs dit traject zou oplossen. Volgens participant blijkt hieruit dat de regio West-Brabant als tweederangs wordt behandeld. Participant vraagt, vanwege de extra belasting door zwaar en gevaarlijk goederenverkeer, af te zien van invoering van het Basisnet Spoor en serieus alternatieven en omleiding-routes te overwegen zoals de RoBel-lijn en de VEZA-boog.	Zie reacties 12.8 en 12.9
SB.19	Participant geeft aan dat de compensatie alleen plaatsvindt voor woningen met het hoofdgebouw binnen 18m, waarbij er 100% gecompenseerd wordt door middel van opkopen. Staat het hoofdgebouw net buiten die zone of komt een aanbouw binnen de 18 meter, dan komt de bewoner niet of nauwelijks voor schadecompensatie in aanmerking. Participant stelt dat de beleidslijn die	Zie reactie 5.2. In aanvulling daarop: De beleidslijn 'Verwerven van woningen langs basisnetroutes' is bij brief van 14 juni 2013 aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstuk 32862, nr. 53). In de brief van 3 december 2013 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32862, nr. 54) is aangekondigd dat de beleidslijn ten aanzien van aan- en uitbouwen wordt aangepast. Mede naar aanleiding van ontvangen commentaar op

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	dat moet uitwijzen, (nog) niet bekend is.	de benadering van aan- en uitbouwen, zal nader worden gezien in welke gevallen een aan- of uitbouw grond oplevert voor aankoop van de desbetreffende woning door het Rijk. Hierbij zal ook de jurisprudentie van de Raad van State op dit punt worden betrokken. Bij deze beoordeling geldt als uitgangspunt dat het om legale woonfuncties moet gaan.
SB.20	Participant stelt dat niet is aangetoond dat alle veiligheidsmaatregelen waarmee is gerekend, ook echt werken. Er zijn recent een aantal voorbeelden te noemen waarbij de veiligheidsmaatregelen niet goed gefunctioneerd hebben.	Onduidelijk is op welke veiligheidsmaatregelen participant doelt. Zie ook reactie 31.4.
SB.21	Participant geeft aan dat terwijl voor nieuwe woningen brandwerende voorzieningen kunnen worden getroffen, huidige bebouwing hiervan niet voorzien is. Participant wil weten waarom bewoners van bestaande bebouwing minder bescherming genieten.	Zie reactie 13.4
SB.22	Participant stelt dat uitbreiding- en bouw mogelijkheden voor bestaande woningen worden beperkt na actualisatie van bestemmingsplannen. Dat betekent dat bestaande rechten worden aangetast.	Het Basisnet heeft als uitgangspunt dat bestaande rechten van omwonenden zo min mogelijk worden aangetast. Omdat het Basisnet beoogt de veiligheid van omwonenden langs het spoor te waarborgen, is het echter onvermijdelijk dat het Basisnet gevolgen voor bepaalde omwonenden kan hebben. De regering vindt het van belang dat toekomstige saneringsgevallen worden voorkómen. Daartoe kan het voorkomen dat op bepaalde plaatsen langs het spoor in de (nabije) toekomst geen uitbreiding van kwetsbare objecten tot in de risicozone meer mogelijk zal zijn.
SB.23	Participant stelt dat de invoering van het Basisnet Spoor leidt tot meer filevorming in de spits voor overgangen. Participant geeft aan een forse toename van dichtligtijden van overwegen te verwachten.	Zie reactie 11.3.
SB.24	Participant geeft aan dat Moerdijk op dit moment al de vierde meest risicovolle gemeente is van Nederland. Oudenbosch en Bosschenhoofd in de gemeente Halderberge zullen net zo risicovol worden.	Zie reactie SB.3. In aanvulling daarop: De risicosituatie in de gemeente Moerdijk wordt mede bepaald door de activiteiten op en nabij het haven- en industrieterrein Moerdijk.
SB.25	Participant stelt dat er meer onderhoud aan het huidige spoor nodig zal zijn, aangezien dit spoor onderhoudsgevoelig is en nu niet in goede staat is. Dit heeft meer uitstoot van fijnstof tot gevolg.	Dat het spoor thans niet in goede staat zou zijn, wordt niet herkend: de onderhoudstoestand van alle sporen voldoet aan de daarvoor geldende eisen. De vermeende relatie tussen de onderhoudstoestand van het spoor en de uitstoot van fijnstof is onbekend.
SB.26	Participant stelt dat de focus ligt op het met zoveel mogelijk vervoerbewegingen	De focus ligt niet op het zoveel mogelijk opvullen met vervoerbewegingen, maar op het – binnen de

Volgnr.	Samenvatting wens en/of bedenking	Reactie
	opvullen van de risicoplafonds.	vastgestelde risicoplafonds – bereikbaar houden van chemische complexen in binnen- en buitenland. Zie ook reacties 21.10 en 29.2.
SB.27	Participant vreest dat voor bewoners direct langs het spoor en in de directe woon- en leefomgeving de leefbaarheid en bruikbaarheid van de woningen ernstig wordt beperkt. Participant stelt dat tuinen direct gelegen aan het spoor praktisch ongeschikt worden om in te verblijven en ramen niet meer open gezet kunnen worden. Participant stelt dat de toename van geluidsoverlast, trillingen en fijnstof leidt tot hogere gezondheids-risico's.	Zie reactie 3.1.
SB.28	Participant vraagt om een gronding onderzoek naar de financiële gevolgen voor omwonenden van het traject Rotterdam - Roosendaal.	De gemeenten Moerdijk en Halderberge hebben geïnventariseerd in welke gevallen een aan- of uitbouw in de risicozone ligt en doen nader onderzoek naar mogelijke planschade als gevolg van de verplichte aanpassing van bestemmingsplannen.