

concept Besluit transportroutes externe veiligheid

Ambtelijk concept - november 2008

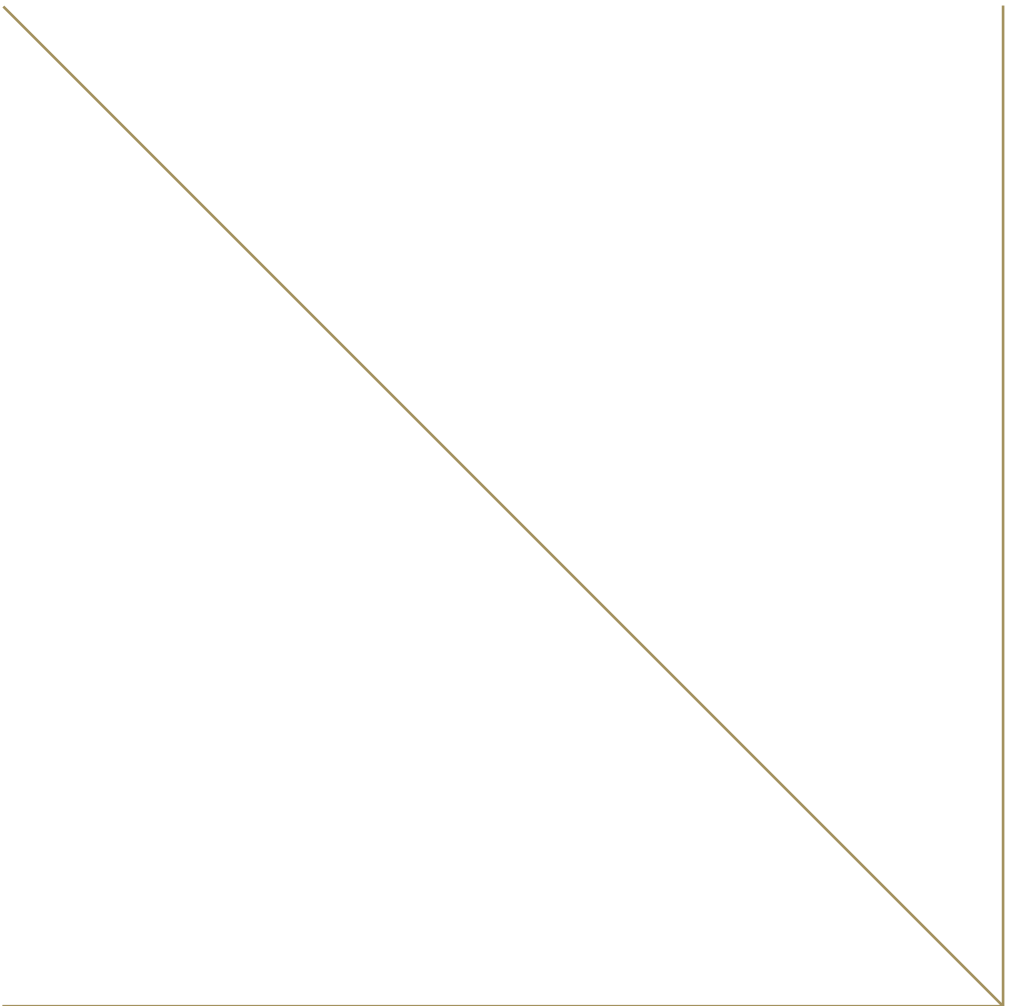




Ambtelijk concept - november 2008

Concept Besluit transportroutes externe veiligheid

Ambtelijk concept - november 2008

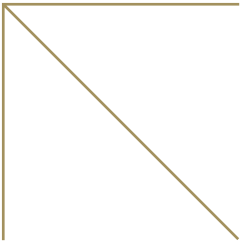




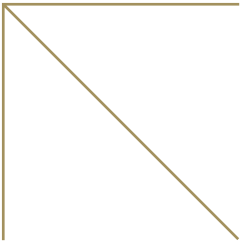


Opmerkingen vooraf

1. De voorliggende versie van het Besluit transportroutes externe veiligheid is een ambtelijk concept, dat eind 2008 ter informatie is aangeboden aan de Tweede Kamer. Aan dit conceptbesluit kunnen geen rechten worden ontleend. In de komende periode zal het conceptbesluit en de daarbij behorende toelichting waar nodig worden aangepast en onder meer worden aangevuld met een saneringsparagraaf.
2. Voor zover nodig is achter elk artikel tussen vierkante haken de grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) of de Wet ruimtelijke ordening (Stb. 2006, 566) aangegeven. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is 1 juli 2008 in werking getreden.
3. Het ontwerpbesluit wordt overgelegd aan beide kamers der Staten-Generaal en in de Staatscourant en langs elektronische weg bekendgemaakt. Bij die bekendmaking wordt een termijn van ten minste vier weken gesteld waarbinnen een ieder schriftelijk of langs elektronische weg opmerkingen over het ontwerp ter kennis van de Minister van VROM kan brengen (artikel 4.3, vijfde lid, Wro).
4. Op grond van artikel 10.9 van de Wro wordt een algemene maatregel van bestuur die op die wet berust na vaststelling toegezonden aan beide kamers der Staten-Generaal en treedt zij niet eerder in werking dan met ingang van de eerste dag van de tweede kalendermaand na dagtekening van het Staatsblad waarin zij is geplaatst.
5. Op grond van artikel 21.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer geldt een bijzondere nahang voor een algemene maatregel van bestuur waarbij milieukwaliteitseisen worden gesteld. Hij treedt niet eerder in werking dan vier weken na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin hij is geplaatst. Het tijdstip van inwerkingtreding wordt bij koninklijk besluit vastgesteld.
6. In de artikelen 3 en 5 van dit conceptbesluit was aanvankelijk de toetsing aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico geregeld voor tracébesluiten en wegaanpassingsbesluiten. Die artikelen hadden betrekking op rijksinfrastructuur en provinciale wegen. De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen bevat regels voor de toetsing van tracébesluiten en weg-



aanpassingsbesluiten. In samenhang met de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt onderzocht op welke wijze die regels uit de circulaire wettelijk verankerd kunnen worden. Om die reden zijn de artikelen 3 en 5 in deze versie van het conceptbesluit weggelaten.



Besluit van ...houdende milieukwaliteits-eisen voor externe veiligheid van transportroutes milieubeheer (Besluit transportroutes externe veiligheid)

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, gedaan mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van, nr. MJZ, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op de artikelen 5.1, eerste en vijfde lid, 5.2, eerste lid, 5.3, eerste en tweede lid, en 21.8 van de Wet milieubeheer, 2.4, 3.37, 4.1, vierde lid, en 4.3, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening en 23 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van);

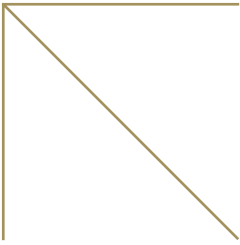
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, uitgebracht mede namens Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van, nr. MJZ, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

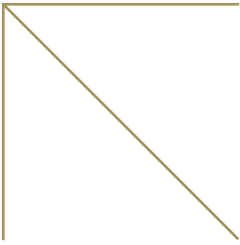
§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

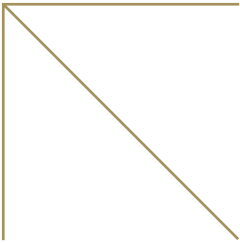
1. In dit besluit wordt verstaan onder bijlage: bijlage bij dit besluit.
2. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
 - a. aanwijzing: aanwijzing als bedoeld in de artikelen 4.2, eerste lid, en 4.4, eerste lid, onderdeel a, van de Wet ruimtelijke ordening;
 - b. beperkt kwetsbaar object:
 - 1°. verspreid liggende woningen, woon-schepen en woonwagens met een dichtheid van maximaal twee wonin-gen, woonschepen of woonwagens per hectare;
 - 2°. dienst- en bedrijfswoningen;
 - 3°. kantoorgebouwen, voor zover zij niet onder onderdeel j, onder 5°, vallen;
 - 4°. hotels en restaurants, voor zover zij niet onder onderdeel j, onder 5°, vallen;
 - 5°. winkels, voor zover zij niet onder onderdeel j, onder 5°, vallen;
 - 6°. sporthallen, sportterreinen, zwem-baden en speeltuinen;
 - 7°. bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet onder onderdeel j, onder 5°, vallen;



- 8°. kampeerterrinen en andere terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet onder onderdeel j, onder 6°, vallen;
- 9°. objecten en terreinen die met de onder 1° tot en met 6° en 8° genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbaar object zijn;
- 10°. objecten met een hoge infrastructuurwaarde, waartoe in elk geval behoren een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;
- c. bestemmingsplan: plan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;
- d. geprojecteerd (beperkt) kwetsbaar object: nog niet aanwezig (beperkt) kwetsbaar object dat op grond van het voor het desbetreffende gebied geldende bestemmingsplan, projectbesluit of inpassingsplan toelaatbaar is;
- e. gevaarlijke stof: gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
- f. grenswaarde: grenswaarde als bedoeld in artikel 5.1, derde lid, van de wet ten aanzien van het niveau van het plaatsgebonden risico;
- g. groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval voorval, als bedoeld in artikel 17.1 van de wet, op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is;
- h. invloedsgebied: bij regeling van Onze Minister vastgesteld gebied waarin personen worden meegeteld voor de toepassing van de artikelen 6 en 7;
- i. inpassingsplan: plan als bedoeld in de artikelen 3.26, eerste lid, en 3.28, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;
- j. kwetsbaar object:
 - 1°. woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens als bedoeld in onderdeel b, onder 1° of 2°;



- 2°. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of personen met een lichamelijke of geestelijke beperking, waartoe in elk geval behoren:
 - I ziekenhuizen;
 - II verzorgingstehuizen;
 - III verpleeghuizen;
 - IV scholen en
 - V gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- 3°. opvangcentra als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet Centraal Orgaan opvang asielzoekers;
- 4°. penitentiaire inrichtingen en gevangnissen;
- 5°. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in elk geval behoren:
 - I kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object;
 - II complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt en
 - III winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt, warenhuis of weidewinkel is gevestigd, en
- 6°. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;
- k. oriëntatiewaarde: waarde voor het groepsrisico waarbij de kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers ten hoogste 10⁻⁴ per jaar, de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers ten hoogste 10⁻⁶ per jaar en de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers ten hoogste 10⁻⁸ per jaar is;
- l. plaatsgebonden risico: risico op een plaats buiten een transportroute, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval, als bedoeld in artikel 17.1 van de wet, op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is;



- m. projectbesluit: besluit als bedoeld in de artikelen 3.10, eerste lid, 3.27, eerste lid, en 3.29, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;
 - n. referentiepunt: bij regeling van Onze Minister vastgesteld meetpunt aan of bij een (beperkt) kwetsbaar object, geprojecteerd (beperkt) kwetsbaar object of bij een transportroute;
 - o. ramp of zwaar ongeval: ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;
 - p. richtwaarde: richtwaarde als bedoeld in artikel 5.1, derde lid, van de wet ten aanzien van het niveau van het plaatsgebonden risico;
 - q. transportroute: in bijlage 1 aangegeven weg, vaarweg of spoorweg, met inbegrip van de bij die weg, vaarweg of spoorweg behorende infrastructuur;
 - r. wet: Wet milieubeheer;
 - s. woning: gebouw of gedeelte van een gebouw dat voor bewoning is bestemd;
 - t. woonschip: schip dat uitsluitend of in hoofdzaak voor bewoning is bestemd, en
 - u. woonwagen: woonwagen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Woningwet.
3. Voor de toepassing van de artikelen 2 tot en met 5 worden inrichtingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het

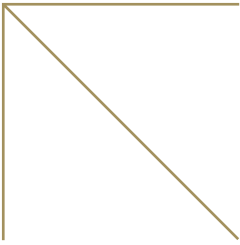
Besluit externe veiligheid inrichtingen, niet beschouwd als kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

§ 2. Plaatsgebonden risico

§ 2.1 Ruimtelijk relevante besluiten en transportroutes

Artikel 2 [art. 3.22, vierde lid, 3.23, derde lid, en 4.3, eerste lid, Wro; art. 5.1, eerste lid, en 5.2, eerste lid, Wm]

1. Het bevoegd gezag neemt bij:
- a. de vaststelling van een bestemmingsplan, projectbesluit of inpassingsplan;
 - b. de wijziging, uitwerking of ontheffing van een bestemmingsplan of het stellen van nadere eisen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;
 - c. de ontheffing van een bestemmingsplan, bedoeld in de artikelen 3.22, eerste lid, en 3.23, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;
 - d. de vaststelling van een beheersverordening, bedoeld in artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;
 - e. de vaststelling van een besluit inhoudende dat de beheersverordening buiten toepassing blijft, bedoeld in de artikelen



3.40, eerste lid, 3.41, eerste lid, en 3.42, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening;

- f. het geven van een aanwijzing, en
 - g. de ontheffing van een in de bouwverordening gegeven voorschrift, bedoeld in artikel 11 van de Woningwet, op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van kwetsbare objecten wordt toegelaten in de nabijheid van een transportroute, met betrekking tot die objecten de grenswaarde 10^{-6} per jaar in acht, door de afstand toe te passen die in bijlage 2 bij de desbetreffende transportroute is aangegeven.
2. Het bevoegd gezag houdt bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in het eerste lid, onderdelen a tot en met g, op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten in de nabijheid van een transportroute, met betrekking tot die objecten rekening met de richtwaarde 10^{-6} per jaar, door zoveel mogelijk de afstand toe te passen die in bijlage 2 bij de desbetreffende transportroute is aangegeven.

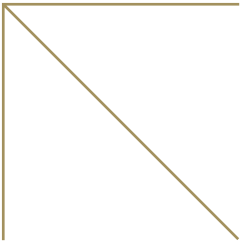
Artikel 3

Vervallen.

§ 2.2 Ruimtelijk relevante besluiten en wegen, vaarwegen en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk

Artikel 4 [art. 4.1, eerste en vierde lid, Wro]

1. Het bevoegd gezag neemt bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met g, op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van kwetsbare objecten wordt toegelaten in de nabijheid van een weg, vaarweg of spoorweg die niet in beheer is bij het Rijk en waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, met betrekking tot die objecten de grenswaarde 10^{-6} per jaar in acht.
2. Het bevoegd gezag houdt bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a tot en met g, op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten in de nabijheid van een weg, vaarweg of spoorweg die niet in beheer is bij het Rijk en waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, met betrekking tot die objecten rekening met de richtwaarde 10^{-6} per jaar.
3. Indien provinciale staten bij verordening afstanden tot wegen, vaarwegen of spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk vaststellen die met betrekking tot kwets-



bare objecten in acht genomen moeten worden en waarmee met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten rekening gehouden moet worden, dragen zij er voor zorg dat die afstanden voldoen aan de in het eerste en tweede lid genoemde grens- onderscheidenlijk richtwaarde. Bij de vaststelling van de afstanden wordt rekening gehouden met de redelijkerwijs te verwachten soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over de desbetreffende wegen of weggedeelten worden vervoerd.

4. In afwijking van artikel 13 hoeft het plaatsgebonden risico niet te worden berekend indien:
 - a. kan worden aangetoond dat de 10^{-6} contour binnen de weg, vaarweg of spoorweg ligt of
 - b. provinciale staten toepassing hebben gegeven aan het derde lid.

Artikel 5
Vervallen.

§ 3. Groepsrisico en hulpverlening

§ 3.1 Ruimtelijk relevante besluiten en transportroutes

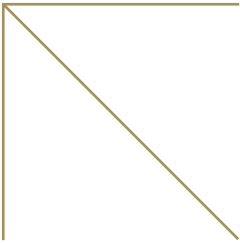
Artikel 6 [art. 3.37 Wro]

In de toelichting bij een bestemmingsplan of inpassingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een projectbesluit wordt, voor zover het gebied waarop dat plan of besluit betrekking heeft binnen het invloedsgebied van een transportroute ligt, in elk geval ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval op de desbetreffende transportroute, mede in het licht van de aangebrachte of aan te brengen ruimtelijk relevante bouwkundige voorzieningen, en
- b. voor zover dat besluit betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten, de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp of zwaar ongeval voordoet.

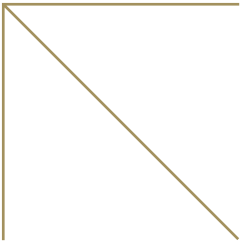
Artikel 7 [art. 3.37 Wro]

1. Indien een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transport-



route, wordt in de toelichting bij dat plan onderscheidenlijk in de ruimtelijke onderbouwing van dat besluit tevens ingegaan op:

- a. 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen, projectbesluiten daaronder begrepen, redelijkerwijs te verwachten zijn, en 2°. de als gevolg van het plan of besluit redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of besluit betrekking heeft;
 - b. het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
 - c. de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of besluit zijn overwogen en de in dat plan of besluit opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet, mogelijkheden tot het treffen van ruimtelijk relevante bouwkundige voorzieningen en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte en
 - d. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.
2. Het eerste lid mag buiten toepassing blijven indien kan worden aangetoond dat:
 - a. het groepsrisico, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
 - b. 1°. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 2°, met niet meer dan tien procent toeneemt en 2°. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet wordt overschreden.
 3. Het bevoegd gezag geeft ten hoogste eenmaal per vijf jaar toepassing aan het tweede lid, onderdeel b.
 4. Indien toepassing wordt gegeven aan het tweede lid, wordt in de toelichting bij het besluit de reden daarvan aangegeven.



Artikel 8 [art. 3.37 Wro]

Onverminderd de artikelen 6 en 7 wordt in de toelichting bij een bestemmingsplan of inpassingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een projectbesluit, voor zover dat plan of besluit betrekking heeft op een in bijlage 3 aangegeven gebied ter weerszijde van een in die bijlage aangewezen transportroute, ingegaan op de mogelijkheden om de door het plan of besluit toegelaten ruimtelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden buiten dat gebied, gelet op de mogelijke effecten van een ongeval met zeer brandbare vloeistoffen.

Artikel 9 [art. 3.37 Wro]

Het bevoegd gezag kan in de toelichting bij het bestemmingsplan of inpassingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van het projectbesluit verwijzen naar een structuurvisie als bedoeld in de artikelen 2.1 of 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening, voor zover die structuurvisie of structuurvisies een beschrijving bevat of bevatten van de gewenste planologische ontwikkeling van het gemeentelijk grondgebied in relatie tot ruimtelijke maatregelen ter voorkoming of bestrijding van een ramp of zwaar ongeval en in die structuurvisie of structuurvisies aandacht is besteed aan de onderwerpen, genoemd in de artikelen 7, eerste lid, onderdelen c en d, en 8.

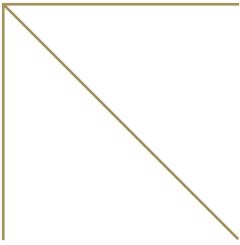
Artikel 10 [art. 3.37, eerste lid, Wro]

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit als bedoeld in artikel 6, stelt het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer of het bestuur van de veiligheidsregio in wiens gebied onderscheidenlijk regio het gebied ligt waarop dat besluit betrekking heeft, in de gelegenheid advies uit te brengen over de in de artikelen 6 en 7 genoemde onderwerpen.

§ 3.2 Ruimtelijk relevante besluiten en wegen, vaarwegen en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk

Artikel 11 [art. 3.37, eerste lid, Wro]

1. De artikelen 6 en 7 zijn van overeenkomstige toepassing met betrekking tot bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten als bedoeld in de artikelen 6 en 7, in gevallen waarin het risico mede veroorzaakt wordt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk.
2. Artikel 10 is van overeenkomstige toepassing op besluiten als bedoeld in het eerste lid, indien het groepsrisico hoger is dan de drempelwaarden genoemd in artikel 7, tweede lid.



§ 4. Wijze van meten en berekenen

Artikel 12 [art. 5.2, eerste lid, tweede volzin, Wm]

1. De afstanden, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, worden gemeten vanaf de bij regeling van Onze Minister voor transportroutes vastgestelde referentiepunten tot aan de bij die regeling voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vastgestelde referentiepunten.
2. De grenswaarde, genoemd in artikel 4, eerste lid, wordt in acht genomen op de bij regeling van Onze Minister voor kwetsbare en geprojecteerde kwetsbare objecten vastgestelde referentiepunten.
2. Met de richtwaarde, genoemd in artikel 4, tweede lid, wordt rekening gehouden op de bij regeling van Onze Minister voor beperkt kwetsbare en geprojecteerde beperkt kwetsbare objecten vastgestelde referentiepunten.
3. De afstand, genoemd in de aanhef van artikel 7, eerste lid, wordt gemeten vanaf de referentiepunten die bij regeling van Onze Minister voor transportroutes en wegen, vaarwegen en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk zijn vastgesteld.

Artikel 13 [art. 5.3, eerste en tweede lid, Wm]

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend volgens bij regeling van Onze Minister gestelde regels.

§ 5. Overige bepalingen

Artikel 14 [art. 5.2, derde lid, Wm]

Artikel 5.2, derde lid, eerste zin, van de wet is niet van toepassing op de grenswaarde, genoemd in artikel 4, eerste lid en de richtwaarde, genoemd in artikel 4, tweede lid.

Artikel 15 [art. 3.37 Wro]

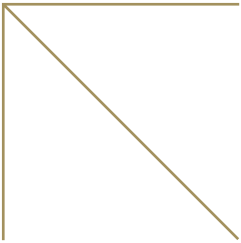
Het bevoegd gezag draagt bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit ervoor zorg dat in een zo vroeg mogelijk stadium van voorbereiding de gevolgen van dat plan of besluit voor de externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over een transportroute worden onderzocht.

Artikel 16

Een ministeriële regeling als bedoeld in de artikelen 12 en 13 wordt in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

Artikel 17 [art. 5.1, vijfde lid, Wm]

Onze Minister geeft voor [datum nader in te



vullen; tijdstip binnen acht jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit] aan in hoeverre de bij dit besluit gestelde grenswaarden, richtwaarden en afstanden herziening behoeven.

Artikel 18 [art. 23 Spoorwegwet]

Het Besluit spoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 22 wordt na het derde lid een lid toegevoegd, luidende:
 4. Een aanvraag om een vergunning als bedoeld in artikel 19 van de wet ten behoeve van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object in de zin van het Besluit externe veiligheid transportroutes wordt niet in behandeling genomen, indien het bestemmingsplan voor de bouw, vestiging of aanleg van een zodanig object geen titel bevat.
2. In artikel 24 wordt de zinsnede "22, eerste en derde lid" vervangen door: 22, eerste, derde en vierde lid.

§ 6. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 19

De artikelen 6 tot en met 8 en 11 zijn niet van toepassing op een bestemmingsplan, projectbesluit of inpassingsplan, waarvan het ontwerp voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit ter inzage is gelegd.

Artikel 20 [art. 21.6, vijfde lid, derde volzin, Wm]

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 21

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit transportroutes externe veiligheid.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,



Bijlage 1

Transportroutes (= kaart Basisnet, per vervoersmodaliteit)

PM



Bijlage 2

Afstanden tot transportroutes

PM

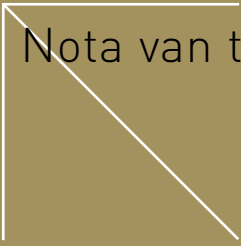


Bijlage 3

Gebieden die aandacht verdienen in verband met de mogelijkheid van plasbrand

PM





Nota van toelichting

Ambtelijk concept - november 2008









1. Beleidskader externe veiligheid

In dit besluit zijn milieukwaliteitseisen en andere regels op het gebied van externe veiligheid gesteld die van belang zijn voor de ruimtelijke inrichting van gebieden in de omgeving van wegen, waterwegen en spoorwegen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dit hoofdstuk wordt het beleidskader geschetst dat de basis vormt voor dit besluit.

1.1 Nota Vervoer gevaarlijke stoffen

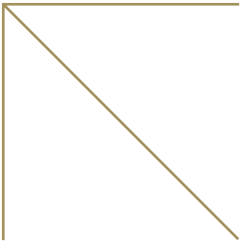
Door ruimtelijke ontwikkelingen langs de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, maar ook door verder toenemend vervoer, neemt de spanning tussen de belangen van ruimtelijke ontwikkeling, vervoer van gevaarlijke stoffen en externe veiligheid op een aantal plaatsen in Nederland toe. Tegelijkertijd is er in de samenleving sprake van een toenemende zorg over de veiligheid van personen die wonen, werken en recreëren in de directe nabijheid van routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Om deze spanning beter beheersbaar te maken heeft het toenmalige kabinet in het vierde nationaal milieubeleidsplan beleidsvoornemens geformuleerd met betrekking tot de beperking van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze voornemens

hadden betrekking op de wettelijke verankering van de normen voor het plaatsgebonden risico, de doorwerking van die normen op het gebied van de ruimtelijke ordening en bij de aanleg van infrastructuur evenals op een duidelijke afweging van het groepsrisico bij ruimtelijk relevante besluiten. Daarnaast werd beleid aangekondigd met het oog op de beperking van het aantal transportroutes voor gevaarlijke stoffen en de vaststelling van veiligheidszones langs routes die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Kamerstukken II 2000/01, 27 801, nr. 1, hfst. 9).

Naar aanleiding daarvan heeft het toenmalige kabinet zich in de Nota Ruimte (Kamerstukken II 2003/04, 29 435, nrs. 1 en 2) uitgesproken voor de invoering van een reguleringsstelsel met een indeling van transportroutes in drie categorieën.

In vervolg hierop is in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II 2004/05, 29 644, nr. 14) en de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen (Kamerstukken II 2005/06, 30 373, nrs. 1 en 2) de vaststelling aangekondigd van een zogeheten Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. Het Basisnet strekt er toe de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke ontwikkeling en de externe veiligheid



duurzaam met elkaar in evenwicht te brengen. Daarmee is het Basisnet een nadere invulling van het eerder voorgenomen reguleringssysteem. In de volgende paragraaf is verder ingegaan op het Basisnet.

1.2 Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het Basisnet heeft alleen betrekking op de rijksinfrastructuur. Inhoudelijk gezien is het Basisnet een routingstelsel waarbij de routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, over de weg en over het binnenwater in categorieën is ingedeeld. Deze indeling is gebaseerd op de mate waarin het Basisnet mogelijkheden biedt voor enerzijds ruimtelijke ontwikkelingen en anderzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen. In beginsel is bij de categorisering van transportroutes uitgegaan van drie hoofdcategorieën. Aan iedere categorie is een gebruiksruimte en een zone met ruimtelijke beperkingen gekoppeld. De gebruiksruimte voor de desbetreffende transportroutes zal – op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen - worden vastgesteld op basis van risico-overwegingen, vervoersprognoses en de ruimtelijke situatie. Door het vastleggen van de gebruiksruimte wordt het risico van het vervoer van

gevaarlijke stoffen begrensd. Deze begrenzing houdt in dat het vervoer van gevaarlijke stoffen gebonden is aan een maximaal risico, zowel ten aanzien van het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Bij ruimtelijke afwegingen voor nieuwe bestemmingen moet rekening gehouden worden met de externeveiligheidsrisico's die behoren bij een volledig gebruik van de gebruiksruimte. De gebruiksruimte fungeert daardoor als een plafond voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De omvang van de gebruiksruimte wordt bepaald door de maximale 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico bij een gegeven vervoersintensiteit. De bij deze contour behorende afstand tot de desbetreffende transportroute is maatgevend voor ruimtelijke ontwikkelingen bij die transportroute.

Naar zijn juridische vorm is het Basisnet een reguleringssysteem op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening, dat uit de volgende met elkaar samenhangende onderdelen bestaat:

1. De aanwijzing van routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, over de binnenwateren en over de weg.
2. De vaststelling van een bij elke aangewezen transportroute behorende gebruiksruimte voor dat vervoer.



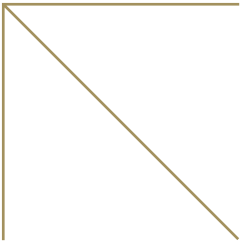
3. De doorwerking van de bij de gebruiksrui-
mte behorende afstand in ruimtelijk
relevante besluiten.
4. Een systeem waarbij zowel op systeemni-
veau als in juridische zin gewaarborgd is
dat de risico's van het vervoer van gevaar-
lijke stoffen binnen de grenzen van de
gebruiksruimte blijft.

Met dit besluit wordt uitvoering gegeven
aan het hierboven onder punt 3 aangegeven
onderdeel van het Basisnet.

Hierboven is al aangegeven dat het Basisnet
alleen betrekking heeft op rijksinfrastruc-
tuur. In het verlengde daarvan ziet dit besluit
op ruimtelijk relevante besluiten die betrek-
king hebben op de omgeving van rijksinfra-
structuur en besluiten ten behoeve van de
ruimtelijke inpassing van rijksinfrastructuur.
Daarnaast is dit besluit van toepassing op
besluiten met betrekking tot ruimtelijke ont-
wikkelingen in de omgeving van provinciale
en gemeentelijke infrastructuur, zij het dat
voor deze infrastructuur – anders dan voor
de transportoutes die tezamen het Basisnet
vormen - geen afstanden met betrekking tot
de maximale 10^{-6} contour van het plaatsge-
bonden risico zijn opgenomen. Indien provin-
ciale belangen dat met het oog op een goede
ruimtelijke ordening noodzakelijk maken,
kunnen provinciale staten bij of krachtens

verordening regels stellen met betrekking
tot de inhoud van bestemmingsplannen en
projectbesluiten alsmede met betrekking tot
de inhoud van beheersverordeningen. Die
regels kunnen inhouden dat bij de vaststel-
ling van een bestemmingsplan een bepaalde
afstand in acht genomen moet worden tot
de daarbij aangegeven wegen, vaarwegen
en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het
Rijk. Daarnaast kunnen zij regels stellen met
betrekking tot de inhoud van de bij een plan of
projectbesluit behorende toelichting respec-
tiefelijk ruimtelijke onderbouwing.

De in dit besluit gegeven regels verplichten
het desbetreffende bevoegde gezag er toe
om een ruimtelijk relevant besluit te toetsen
aan grens- en richtwaarden voor het plaats-
gebonden risico respectievelijk aan de in
bijlage 2 aangegeven afstanden. Daarnaast
moet het bevoegd gezag in de toelichting bij
een bestemmingsplan of inpassingsplan en
in de ruimtelijke onderbouwing van een pro-
jectbesluit het groepsrisico verantwoorden en
ingaan op de gevolgen van het voorgenomen
besluit voor de bestrijdbaarheid bij een ramp
en de zelfredzaamheid van de bevolking. Op
al deze aspecten wordt hieronder in de para-
grafen 2.1.2 tot en met 2.1.4 respectievelijk in
paragraaf 2.2 nader ingegaan.



1.3 Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In 1996 hebben de toenmalige Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 1995-1996, 24 611, nrs. 1 en 2). Blijkens deze nota werd de risicobenadering, in aansluiting op het rijksbeleid ten aanzien van de risicobeheersing bij inrichtingen, ook voor de beoordeling van de risico's in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen wenselijk geacht. Het doel van de nota was er voor te zorgen dat ook in de toekomst zowel de ontwikkeling van het vervoer als ruimtelijke ontwikkelingen bij transportroutes op een verantwoorde wijze mogelijk zouden blijven. In de nota werd onder meer opgemerkt dat "een zekere scheiding tussen transportroutes en werk- en woongebieden gewenst (kan) zijn". In de nota werden risiconormen voor het plaatsgebonden risico (destijds werd nog gesproken van het begrip individueel risico) en het groepsrisico ontwikkeld en onderzocht op uitvoerbaarheid en haalbaarheid.

In vervolg op de bovengenoemde nota hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

en de Staatssecretaris van VROM in 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uitgebracht (Stcrt. 2004, 147). In die circulaire is het rijksbeleid op dit gebied bekendgemaakt en is onder meer aan gemeenten en provincies gevraagd de daarin omschreven risicobenadering toe te passen bij ruimtelijk relevante besluiten. De werkingsduur van de circulaire is in 2008 verlengd (Stcrt. 2008, 137). Dit besluit borduurt voort op de circulaire. Uit een oogpunt van consistentie is in dit besluit tevens rekening gehouden met de inhoud van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.



2. Karakter van dit besluit

Dit besluit is in belangrijke mate gebaseerd op de artikelen 5.1 tot en met 5.3 van de Wet milieubeheer, voor zover het betreft de in dit besluit opgenomen milieukwaliteitseisen voor het plaatsgebonden risico. Ter uitvoering van die eisen zijn in dit besluit voor de in artikel 2 genoemde besluiten afstanden voorgeschreven. Voor enkele specifieke besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening – bestemmingsplannen, projectbesluiten en provinciale inpassingsplannen – vinden de regels met betrekking tot de toepassing van die afstanden mede hun grondslag in artikel 4.3 van die wet.

De regels ten aanzien van onder meer het groepsrisico vinden hun grondslag in artikel 3.37 van de Wet ruimtelijke ordening. In paragraaf 2.1 is dieper ingegaan op het begrip milieukwaliteitseisen. In de daarop volgende paragraaf komt de verantwoordingsplicht met betrekking tot externe veiligheid aan de orde.

2.1 Milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid

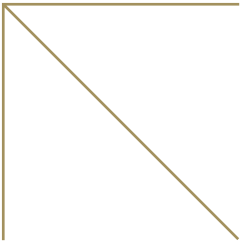
2.1.1 Grondslag

Van de bevoegdheid om bij algemene maatregel van bestuur op grond van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer milieukwaliteits-

eisen te stellen op het gebied van externe veiligheid, is in 2002 gebruik gemaakt in het Vuurwerkbesluit en in 2004 in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Op grond van artikel 4.3, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld met betrekking tot de inhoud van bestemmingsplannen en provinciale inpassingsplannen, met inbegrip van daaraan voorafgaande projectbesluiten, en beheersverordeningen. Voorwaarde daarbij is dat nationale belangen die regels met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. In hoofdstuk 1 en hierna, in paragraaf 4.4, is het nationale belang van de in dit besluit gestelde regels aangegeven. Van de hierboven genoemde delegatiegrondslag is in dit besluit gebruik gemaakt voor zover het betreft de afstanden die met betrekking tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aangehouden moeten worden.

Voor het stellen van inhoudelijke eisen aan andere ruimtelijk relevante besluiten dan de hiervoor genoemde biedt artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening geen expliciete juridische grondslag. Om die reden is dit besluit mede gebaseerd op artikel 5.1 van de Wet milieubeheer.



2.1.2 Het begrip milieukwaliteitseis

Milieukwaliteitseisen zijn wettelijke eisen die aangeven in welke toestand een bepaald onderdeel van het fysieke milieu op een bij die eis aangegeven tijdstip dient te verkeren. Deze eisen zijn gericht tot één of meer specifieke bestuursorganen. De desbetreffende eisen hebben het karakter van instructie-norm: het bij de eis aangegeven bestuursorgaan heeft tot taak om er voor te zorgen dat de gestelde milieukwaliteit in een bepaald gebied wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden.

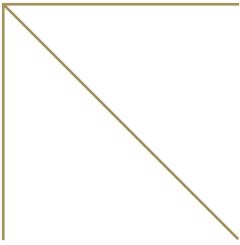
In dit besluit zijn milieukwaliteitseisen ten aanzien van het plaatsgebonden risico geformuleerd. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd verblijft op een bepaalde plaats in de omgeving van een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, overlijdt als gevolg van een ongeval met die stoffen. Deze kans mag niet hoger zijn dan één op de miljoen per jaar. Anders geformuleerd: de waarde voor het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen mag niet hoger zijn dan 10^{-6} per jaar. Deze waarde voor het plaatsgebonden risico heeft een ordenende functie. Aan de hand van deze waarde wordt namelijk vastgesteld of de bouw, aanleg of vestiging van een kwetsbaar of beperkt

kwetsbaar object op een bepaalde plaats toelaatbaar is. Daarnaast heeft deze waarde een beschermende functie. De waarde geeft namelijk het beschermingsniveau aan waarop burgers in kwetsbare objecten ten minste aanspraak mogen maken.

In artikel 5.2, derde lid, van de Wet milieubeheer is bepaald dat voor gebieden waar de milieukwaliteit beter is dan de eis aan-geeft, die hogere milieukwaliteit in de plaats treedt van de in de eis gestelde kwaliteit. Dit betekent dat opvulling tot de in de milieukwaliteitseis gestelde grens niet is toegelaten (stand still). Eén van de uitgangspunten bij de vaststelling van de gebruiksruijme is evenwel dat rekening gehouden wordt met de groei van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen tot een bepaalde grens, te weten de situatie waarbij het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar is. In artikel 5.2 van de Wet milieubeheer is tevens bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat het stand still beginsel niet van toepassing is. In artikel 14 is aan deze mogelijkheid uitvoering gegeven voor de in dit besluit gestelde grens- en richtwaarden.

2.1.3 Grens- en richtwaarden

Naar de mate waarin milieukwaliteitseisen een bestuursorgaan binden bij het nemen van



een besluit, kunnen zij worden onderscheiden in grens- en richtwaarden. Een grenswaarde geeft de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden.

Een richtwaarde geeft de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden (artikel 5.1, derde lid, Wet milieubeheer).

Het begrip grenswaarde houdt in dat het bestuursorgaan waaraan de eis is gericht deze waarde bij de uitoefening van een relevante bevoegdheid in acht moet nemen.

Dit houdt in dat het bevoegd gezag niet van de grenswaarde mag afwijken. Het begrip richtwaarde betekent dat het bevoegd gezag met die waarde rekening moet houden. Het overschrijden van een richtwaarde is slechts om gewichtige redenen toegestaan. In de motivering van het besluit waarbij van een richtwaarde wordt afgeweken, moeten deze gewichtige redenen worden vermeld (artikel 5.2, vierde lid, Wet milieubeheer). Het begrip gewichtige redenen is niet nader ingevuld. De beoordeling van de toelaatbaarheid van afwijking van een richtwaarde zal aan de hand van het concrete geval moeten plaats vinden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij het

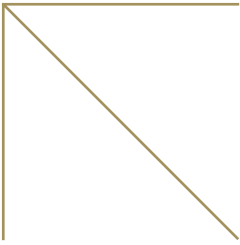
bevoegd gezag dat het besluit vaststelt waarbij van de richtwaarde wordt afgeweken.

Wel kan in zijn algemeenheid worden opgemerkt dat alleen zwaarwegende belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening, het vervoer of de economie een afwijking van een richtwaarde kunnen rechtvaardigen. Daarnaast kan afwijking van een richtwaarde aan de orde zijn bij het opvullen van kleine open gaten in bestaand stedelijk gebied of bij vervangende nieuwbouw in het kader van de herstructurering van stedelijk gebied.

De hierboven genoemde milieukwaliteitseis of risicowaarde 10^{-6} per jaar is in dit besluit voor kwetsbare objecten geformuleerd als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde.

2.1.4 Vaste afstanden

Bij het nemen van een besluit waarop deze algemene maatregel van bestuur van toepassing is, kan het bevoegd gezag door het toepassen van een vaste afstand voldoen aan de gestelde grens- en richtwaarde. Dit is geregeld in artikel 2. In zoverre kan dat artikel worden aangemerkt als een regel met betrekking tot de wijze waarop uitvoering moet worden gegeven aan de in het besluit geregelde verplichting om de grenswaarde in acht te nemen en met de richtwaarde rekening te



houden, derhalve als een regel in de zin van artikel 5.1, eerste lid, tweede volzin, van de Wet milieubeheer.

Eerder is opgemerkt dat aan de rijksinfrastructuur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (de in bijlage 1 bij dit besluit aangegeven transportroutes) een gebruiksruimte zal worden toegekend met het oog op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het vaststellen van bestemmingsplannen en andere relevante ruimtelijke besluiten is die gebruiksruimte ruimtelijk vertaald in een contour op een vaste afstand tot een transportroute. De bij de transportroutes behorende afstanden zijn vastgelegd in bijlage 2.

2.1.5 Aanwijzing bevoegdheden

Op grond van artikel 5.2 van de Wet milieubeheer moeten in het besluit waarin een milieukwaliteitseis wordt gesteld de bevoegdheden worden aangewezen bij de uitoefening waarvan de grenswaarde in acht moet worden genomen of met de richtwaarde rekening moet worden gehouden. De achtergrond van dit voorschrift is dat een milieukwaliteitseis meebrengt dat een zodanige eis door het desbetreffende bestuursorgaan moet worden vertaald in bronmaatregelen, effectmaatregelen of een combinatie daarvan. Een voorbeeld van een effectmaatregel is het ruimtelijk scheiden

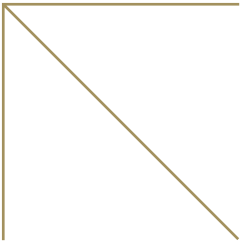
van gevaarzettende activiteiten en gevoelige functies (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten).

De in dit besluit aangewezen besluiten van het bevoegd gezag zijn besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten.

Zoals hiervoor is aangegeven, moet aan de verplichting om ten aanzien van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten een grens- respectievelijk een richtwaarde toe te passen, bij de vaststelling van besluiten krachtens de Wet ruimtelijke ordening uitvoering worden gegeven door toepassing van een vaste afstand.

2.2 Verantwoordingsplicht met betrekking tot externe veiligheid

Voor andere onderwerpen die verband houden met externe veiligheid zijn geen milieukwaliteitseisen gesteld. In plaats hiervan is in dit besluit een verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag opgenomen. In de toelichting bij bepaalde ruimtelijk relevante besluiten moet het bevoegd gezag inzicht geven in de afweging die bij de voorbereiding van het besluit is gemaakt met betrekking tot een



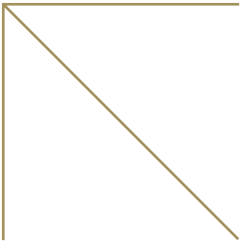
aantal onderwerpen die verband houden met externe veiligheid. Artikel 3.37 van de Wet ruimtelijke ordening biedt hiervoor de grondslag. Deze verantwoording heeft in elk geval betrekking op de mogelijkheden voor rampbestrijding en hulpverlening en de zelfredzaamheid van de bevolking in het gebied dat door een ongeval op een transportroute kan worden getroffen. Daarnaast moet in beginsel het groepsrisico worden verantwoord. Tot slot moet specifiek aandacht worden gegeven aan de onderbouwing van ruimtelijke ontwikkelingen in zogeheten plasbrandaandachtsgebieden. In de volgende paragrafen zijn deze drie onderwerpen kort toegelicht.

2.2.1 Rampbestrijding en hulpverlening

Het is van belang dat de mogelijkheden voor rampbestrijdings- en hulpverleningsdiensten om bij een ongeval adequaat te kunnen optreden alsmede de zelfredzaamheid van personen worden betrokken bij besluiten die voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom zijn eisen gesteld aan de toelichting van dergelijke besluiten die betrekking hebben op (gronden binnen) het invloedsgebied van transportroutes. In de toelichting bij artikel 6 is hierop nader ingegaan.

2.2.2 Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor het risico van een activiteit (met gevaarlijke stoffen) in zijn omgeving, uitgedrukt in de kans op het overlijden van een groep van meer dan tien personen die niet bij die activiteit betrokken is in geval van een ongeval met die activiteit. Behoudens enkele uitzonderingen moet het groepsrisico worden berekend bij de vaststelling van de in artikel 2 genoemde besluiten. Een berekening moet worden uitgevoerd in overeenstemming met de regels die daartoe door de Ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat zijn vastgesteld. Het groepsrisico wordt bepaald door zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen op die plaats (route) als de omgeving. Die omgeving is in veel gevallen onderhevig aan verandering. Voor een goede beoordeling van het groepsrisico is het daarom van belang dat niet alleen het aantal personen in bestaande bebouwing wordt meegerekend, maar ook het aantal personen dat redelijkerwijs in een bepaald gebied aanwezig zal zijn wanneer de op grond van het vigerende bestemmingsplan toegelaten bestemmingen (geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) zijn gerealiseerd. Het bevoegd gezag moet bij de vaststelling van een relevant besluit jegens belanghebbenden verantwoorden op welke wijze het groepsrisico is meegewogen bij de belangen-



afweging waarvan het besluit het resultaat is. Daarmee maakt het bevoegd gezag tevens de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk door het uitvoeren van een berekening. De (buitenwettelijke) oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is hierbij een ijkpunt voor de kans dat tien of meer personen overlijden als gevolg van een ongeval op de transportroute. Bij de verantwoording van het groepsrisico moet specifiek worden ingegaan op een aantal onderwerpen. Deze onderwerpen zijn genoemd in artikel 7, eerste lid.

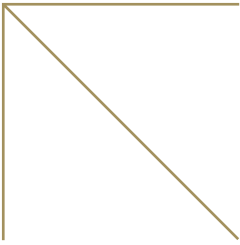
2.2.3 Plasbrandaandachtsgebied

Naast het groepsrisico moet ook worden ingegaan op mogelijke alternatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die getroffen kunnen worden door een ongeval met zeer brandbare vloeistoffen, zoals benzine. Wanneer een zeer brandbare vloeistof uit een tank lekt en in brand geraakt, ontstaat een zogeheten plasbrand. Het veiligheidsrendement van maatregelen op lokaal niveau tegen de effecten van een plasbrand is naar verwachting hoger dan maatregelen voor andere soorten ongevallen. Dit komt doordat ten opzichte van andere soorten ongevallen de kans op het optreden van een plasbrand groter is en bovendien de effecten beperkter van omvang zijn. Dit beleid is alleen effectief voor – nader aangewezen – transportroutes

waarover substantiële hoeveelheden zeer brandbare vloeistoffen worden vervoerd. Voor een verdere toelichting op dit onderwerp zij verwezen naar de toelichting bij artikel 8.

De extra aandacht voor de toelating van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in een plasbrandaandachtsgebied is nieuw ten opzichte van het huidige beleid zoals dat is geformuleerd in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Met deze aanvulling op het externe-veiligheidsbeleid wordt invulling gegeven aan de doelstelling zoals geformuleerd in de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen om (ook) op het gebied van de ruimtelijke ordening te streven naar een permanente verbetering van de veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze permanente verbetering is in die nota aangeduid met spoor 2.

De wijze waarop gemeenten uitvoering hebben gegeven aan de verplichting tot verantwoording indien zij binnen een plasbrandaandachtsgebied ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken, zal drie jaar na de inwerkingtreding van dit besluit worden geëvalueerd.



2.3 Risicocommunicatie

In bijlage 3 zijn plasbrandaandachtsgebieden bij transportroutes aangegeven. Hoewel van burgers in het algemeen mag worden verwacht dat zij zich laten informeren over de risico's die samenhangen met (het vervoer van) gevaarlijke stoffen in het gebied waarin zij wonen, is een actieve houding van de overheid op het gebied van risicocommunicatie niet alleen wenselijk maar ook verplicht.

Op grond van het Besluit informatie inzake rampen en zware ongevallen verschaffen burgemeester en wethouders de bevolking informatie over mogelijke rampen. Deze informatie omvat in ieder geval, onder meer, gegevens die inzicht verschaffen in de oorsprong, de omvang en de te verwachten gevolgen van een ramp voor de bevolking en het milieu, de maatregelen die de bevolking moet treffen om de schadelijke gevolgen zoveel mogelijk te beperken en de te volgen gedragslijn bij een ramp.

Het betreft hier een algemeen geformuleerde informatieverplichting die niet gekoppeld is aan een specifiek type ramp.

Gelet op de mogelijke effecten van een ongeval met zeer brandbare vloeistoffen is het van belang dat gemeentebesturen bij de voorlichting van de bevolking over mogelijke

rampen en zware ongevallen tevens aandacht besteden aan de mogelijke gevolgen van een plasbrand bij een ongeval op een transportroute.



3. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

3.1 Uitvoerbaarheid

In paragraaf 2.1.5 is uiteengezet dat dit besluit gericht is tot overheden die bevoegdheden uitoefenen die van invloed kunnen zijn op de externe veiligheid in het invloedsgebied van een transportroute. De bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet waar het hier om gaat, zijn genoemd in artikel 2.

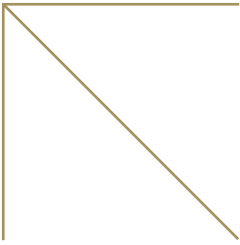
De bekendheid met de risicobenadering binnen de sector ruimtelijke ordening op gemeentelijk en provinciaal niveau is relatief groot. Dat komt mede doordat gemeenten, provincies en samenwerkingsverbanden in hun ruimtelijk beleid bij activiteiten met gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en bij transportroutes al de nodige ervaring hebben opgedaan. In wezen verschilt de toepassing van die benadering bij ruimtelijk relevante besluiten die betrekking hebben op een gebied in de nabijheid van een transportroute niet van die waarbij het risico wordt veroorzaakt door een bedrijf waar gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen. Daar komt bij dat het plaatsgebonden risico niet berekend hoeft te worden. In plaats daarvan kan worden volstaan met een vaste afstand die in bijlage 2 bij dit besluit is opgenomen. Het toepassen van milieugerelateerde afstanden in ruimtelijke besluiten is een bekend fenomeen.

In de bij dit besluit behorende ministeriële regeling is in beginsel één rekenmethodiek voor de uitvoering van risicoanalyses voorgeschreven. Dit komt de uitvoerbaarheid ten goede aangezien daarmee discussies over de uitkomsten van de analyse worden beperkt.

3.2 Toezicht op de naleving

Een goede uitvoerbaarheid van wettelijke regels draagt in belangrijke mate bij aan de handhaafbaarheid daarvan. Hierboven is al gewezen op het verschijnsel externe veiligheidsafstanden en op de eenduidigheid van de rekenmethodiek. Deze aspecten zullen een positief effect hebben op de handhaafbaarheid van dit besluit. Onder handhaving moet in dit verband voornamelijk het toezicht op de naleving worden verstaan.

Voor het groepsrisico is het beeld genuanceerder. Het feit dat de waarde voor het groepsrisico in dit besluit, evenals in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, geen wettelijke status in de vorm van een grens- of richtwaarde heeft gekregen, leidt ertoe dat het toezicht op dit onderdeel van het besluit zal moeten aansluiten bij het karakter van de regeling betreffende het groepsrisico. Het gaat hierbij onder meer om het verschaffen



van duidelijke informatie over het groepsrisico en de over het groepsrisico gemaakte afwegingen. De handhaving zal ten aanzien van het groepsrisico meer gericht moeten zijn op de kwaliteit en transparantie van het besluitvormingsproces. Daarbij speelt ook het al dan niet voldoen aan de zorgplicht van artikel 15 een belangrijke rol. Het bestuursorgaan moet op grond van deze bepaling ervoor zorgen dat in een zo vroeg mogelijk stadium van voorbereiding van een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit de gevolgen voor de externe veiligheid zichtbaar worden gemaakt. Een goede naleving van deze zorgplicht voorkomt dat de verantwoording van het groepsrisico het karakter krijgt van rechtvaardiging achteraf van beleidskeuzen waarbij het externe veiligheidsbelang in feite geen of een ondergeschikte rol heeft gespeeld.

De VROM-Inspectie is belast met het toezicht op de naleving van dit besluit. Dit toezicht zal in het bijzonder worden uitgeoefend bij de beoordeling van ruimtelijke plannen in het stadium van de voorbereiding daarvan. In concreto gaat het hierbij om een beoordeling van de toetsing aan de milieukwaliteits- respectievelijk de toepasselijke afstand en de wijze van verantwoording van het groepsrisico en de toepassing van de rekenmethodiek. Voorts zal van de toetsende rol van de

bestuursrechter een corrigerende werking kunnen uitgaan. Aangezien milieukwaliteits-eisen wettelijke normen zijn die gericht zijn tot overheden, zal een belanghebbende bij het niet in acht nemen van een grenswaarde of bij een niet voldoende draagkrachtige motivering bij afwijking van een richtwaarde, het besluit met succes bij de rechter kunnen aanvechten.



4. Gevolgen van het besluit

4.1 Gevolgen voor de met uitvoering en handhaving belaste overheden

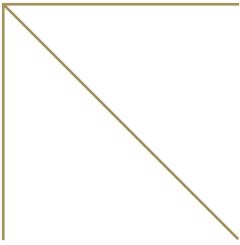
Gemeenten en de VROM-Inspectie zullen als gevolg van dit besluit nog nadrukkelijker en in een vroeg stadium van het besluitvormingsproces aandacht moeten besteden aan het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van transportroutes waarvoor ruimtelijke beperkingen gelden.

Omdat volstaan kan worden met het toepassen van de bij regeling voorgeschreven, uit de milieukwaliteitseis voortvloeiende afstand, zal dit besluit een verlichting van de bestuurlijke lasten ten opzichte van de huidige uitvoeringspraktijk bij toepassing van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen meebrengen. Voor bestemmingsplannen en andere ruimtelijk relevante besluiten vloeit de taak om de risico's te onderzoeken al voort uit de onderzoeksverplichting die in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht is opgenomen, naar welke verplichting in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt verwezen. Ondanks het feit dat de bestuurlijke lasten enerzijds afnemen doordat onnodig rekenwerk is vermeden en in beginsel één uniforme rekenmethodiek is voorgeschreven, zullen deze lasten anderzijds

toenemen door de in artikel 15 neergelegde zorgplicht en de extra aandacht voor de mogelijke effecten van een ongeval waarbij zeer brandbare vloeistoffen vrijkomen. De betrokkenheid van de VROM-Inspectie bij (het voorbereidend overleg over) ontwerpbestemmings- en andere ruimtelijke plannen met betrekking tot gronden in de nabijheid van een transportroute zal aan belang winnen. Dat geldt in voorkomende gevallen eveneens voor de betrokkenheid van de infrabeheerders Rijkswaterstaat en ProRail.

Voor de periode tot en met 2010 zijn aan de provincies middelen ter versterking van de uitvoering van het externe-veiligheidsbeleid beschikbaar gesteld in het kader van de subsidieregeling programmafinanciering EV-beleid voor andere overheden 2006-2010. Die middelen zijn mede bedoeld om eventuele bestuurslasten op grond van dit besluit te dragen. Voor de periode na 2010 geldt dat de middelen die ten behoeve van de uitvoering van het externe-veiligheidsbeleid worden overgeheveld naar het provinciefonds en gemeentefonds ook bedoeld zijn om eventuele extra bestuurslasten op grond van dit besluit te dragen.

De adviesbevoegdheid voor de regionale brandweer/veiligheidsregio met betrekking



tot de mogelijkheden voor rampbestrijding en zelfredzaamheid van de bevolking in het kader van de verantwoording door het bevoegd gezag van het groepsrisico is in formele zin nieuw. In de praktijk is de brandweer al in veel gevallen betrokken bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en andere relevante ruimtelijke besluiten.

4.2 Gevolgen voor het bedrijfsleven

Als zodanig vloeien uit dit besluit geen directe gevolgen voor het bedrijfsleven voort. Afhankelijk van het bruto vloeroppervlak zijn kantoorgebouwen en winkelcomplexen aange-merkt als kwetsbaar of als beperkt kwetsbaar object. Eigenaren en exploitanten van kwetsbare objecten kunnen wel indirect geconfronteerd worden met de gevolgen van dit besluit. Bij de vaststelling van een besluit dat de bouw, vestiging of aanleg mogelijk maakt van een kwetsbaar object moet de grenswaarde, die is vastgelegd door middel van een afstand, in acht genomen worden. Dit betekent dat de vestiging van bijvoorbeeld kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object en winkels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per winkel niet is toegestaan binnen die afstand. Het bovenstaande geldt in beginsel ook voor

beperkt kwetsbare objecten, zoals kantoren en winkels met een kleiner bruto vloeroppervlak dan de hiervoor genoemde.

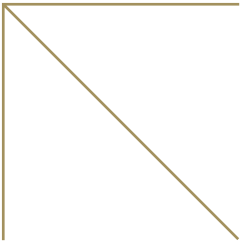
Als gevolg van de met het Basisnet beoogde toekomstvast verdeling van de beschikbare ruimte in termen van een risico- of gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en gebieden met ruimtelijke beperkingen anderzijds, zullen ruimtelijke ontwikkelingen niet eenzijdig kunnen leiden tot een beperking van de aan het vervoer toegewezen ruimte.

4.3 Administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de burger

Zoals hierboven al is aangegeven, bevat dit besluit alleen instructienormen voor bestuursorganen. In dit besluit zijn geen rechtsreeks werkende regels voor bedrijven of burgers opgenomen. Uit dit besluit vloeien daarom geen administratieve lasten voor bedrijven of burgers voort.

4.4 Milieu-effecten

Met dit besluit wordt uitvoering gegeven aan (de ruimtelijke aspecten van) het voornemen van het toenmalige kabinet dat in het vierde



nationaal milieubeleidsplan is geformuleerd met betrekking tot de beperking van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in nieuwe situaties. Zoals in paragraaf 1.2 is gememoreerd, ligt aan dit besluit kabinetsbeleid ten grondslag waarbij de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkeling en externe veiligheid voor de lange termijn op elkaar zijn afgestemd. Op basis daarvan wordt met dit besluit bij ruimtelijke ontwikkelingen een basisbeschermingsniveau gegarandeerd voor burgers in de directe omgeving van een transportroute. Het gaat hierbij om de bescherming van mensen in of bij kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten tegen de gevolgen van een ongeval op een transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

In het kader van het Basisnet is, voor zover nodig, voor transportroutes een afstand vastgesteld. Binnen deze afstand zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegelaten, zoals woningen in aaneengesloten bebouwing, scholen, ziekenhuizen en kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object. Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt dat deze in beginsel niet zijn toegelaten binnen deze afstand.

Bij de vaststelling van de besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet die in artikel 2 zijn genoemd, kan worden volstaan met toetsing aan een vaste afstand. De bij de verschillende transportroutes behorende afstanden zijn aangegeven in bijlage 2.



5. Inspraak en samenhang met andere regelgeving

5.1 Voorbereiding van het besluit

Dit besluit is voorbereid met vertegenwoordigers van het IPO, de VNG, spoorweg-, vaarweg- en wegbeheerders, brandweerorganisaties, het vervoerend bedrijfsleven en het bedrijfsleven op het gebied van de productie en op- en overslag van gevaarlijke stoffen.

Het ontwerp van dit besluit is niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), aangezien hieruit geen administratieve lasten voor bedrijven voortvloeien.

5.2 Inspraak

PM

5.3 Samenhang met andere regelgeving

In hoofdstuk 1 is uiteengezet dat dit besluit een onderdeel is van verschillende met elkaar samenhangende regelingen.

Verder laat dit besluit onverlet dat met het oog op de verwezenlijking van milieukwaliteitseisen op andere gebieden dan externe veiligheid (luchtkwaliteit; geluid) afstanden moeten worden aangehouden met betrekking

tot gevoelige bestemmingen. Op het gebied van luchtkwaliteit is thans regelgeving in voorbereiding. Deze uit andere hoofde aan te houden afstanden kunnen groter zijn dan de op grond van het onderhavige besluit door de Ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat vastgestelde afstanden.





II Artikelsgewijs



Artikel 1 (begripsbepalingen)

Tweede lid, onderdelen b en j

In paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting is gememoreerd dat voor de definitie van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Thans wordt een wijziging van het Besluit externe veiligheid inrichtingen voorbereid waarin de categorie kwetsbare objecten wordt aangevuld met asielzoekerscentra, penitentiaire inrichtingen en gevangnissen. Daarnaast worden woonwagens en woonschepen toegevoegd aan de begripsbepalingen. Ook op deze punten is aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Evenals de weg, waterweg en spoorweg zelf valt ook de bij een transportroute behorende infrastructuur buiten de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar object. Bij deze infrastructuur moet gedacht worden aan perrons, laad- en loswegen, bruggen en tunnels, installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor stations evenals dienstgebouwen voor de infrastructuur. Stationsgebouwen zijn als zodanig geen onderdeel van de spoorweg (vgl. de memorie van toelichting bij de Spoorwegwet, Kamerstukken II, 2000/01, 27 482, nr. 3). Een stationsgebouw is niet als zodanig aange-

merkt als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Wel kunnen daarin kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten voorkomen, bijvoorbeeld een kantoor of winkelcomplex.

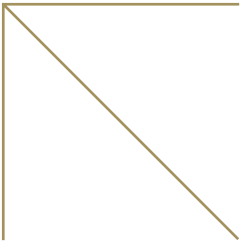
Onder dienst- en bedrijfswoningen vallen ook bunkerstations (mobiele tankstations voor schepen) die (gedeeltelijk) als bedrijfswoning in gebruik zijn.

Tweede lid, onderdeel h

Het begrip invloedsgebied is van belang voor de beantwoording van de vraag tot welke afstand van een transportroute het groepsrisico berekend moet worden. Daarnaast dient binnen deze afstand aandacht te worden geschonken aan de mogelijkheden van bestrijding en beperking van de omvang van een ongeval. Bij de verantwoording van de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen bij het ongeval op de transportroute gaat het om de zelfredzaamheid van personen in nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen het gebied waarop het desbetreffende besluit betrekking heeft (bij bestemmingsplannen: het plangebied).

Tweede lid, onderdeel q

Het begrip transportroute is een van de kernbegrippen uit dit besluit. Hierboven is al toegelicht dat het Basisnet bestaat uit een



geheel van op elkaar aansluitende routes voor het vervoer voor gevaarlijke stoffen over de weg, over de binnenwateren en per spoor en de vaststelling van een bij elke route behorende gebruiksruimte voor dat vervoer. In bijlage 1 zijn de voor dit besluit relevante transportroutes opgenomen. De bij die transportroutes behorende afstanden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden, zijn opgenomen in bijlage 2.

Derde lid

Risicovolle bedrijven waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is, vallen alleen onder de werking van dit besluit voor zover het gaat om het groepsrisico. Een dergelijk bedrijf wordt dus niet beschouwd als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Het gevolg daarvan is dat bij de vaststelling van een besluit dat in de artikelen 2 en 4 is genoemd, niet getoetst hoeft te worden aan de grens- of richtwaarde respectievelijk de ter uitvoering daarvan vastgestelde afstand. De reden hiervan is dat het plaatsgebonden risico voor de in risicovolle bedrijven aanwezige personen in overwegende mate wordt bepaald door de activiteiten met gevaarlijke stoffen in het desbetreffende bedrijf en niet of nauwelijks wordt beïnvloed door de aanwezigheid van een transportroute. Wel moeten de werknemers van risicovolle

bedrijven worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico, bij besluiten die ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een transportroute mogelijk maken.

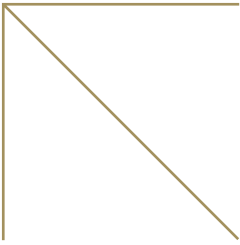
Artikelen 2 en 4 (plaatsgebonden risico)

In deze artikelen zijn de bevoegdheden aangewezen bij de uitoefening waarvan een grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico of afstanden tot transportroutes dan wel tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten moeten worden toegepast.

Artikel 2 (ruimtelijk relevante besluiten)

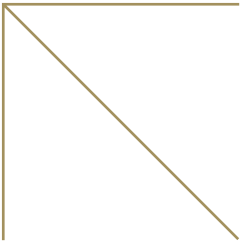
Bij de uitoefening van een aantal bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet het bevoegd gezag voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten afstanden toepassen teneinde te voldoen aan de in dit besluit gestelde grens- respectievelijk richtwaarde voor het plaatsgebonden risico, uitgaande van een bepaalde vervoersintensiteit. Deze bevoegdheden zijn de volgende:

- de vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 3.1, eerste lid);
- (dientengevolge tevens:) het opnieuw, binnen een periode van tien jaar vanaf de datum van vaststelling van het bestem-



- mingsplan, vaststellen van de bestemming van gronden en de met het oog daarop gestelde regels (artikel 3.1, tweede lid);
- de wijziging, uitwerking en ontheffing door burgemeester en wethouders van een bestemmingsplan evenals het stellen van nadere eisen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen door burgemeester en wethouders (artikel 3.6, eerste lid);
 - de vaststelling door de gemeenteraad van een projectbesluit ten behoeve van de verwezenlijking van een project van gemeentelijk belang (artikel 3.10, eerste lid);
 - de ontheffing voor een bepaalde termijn van een bestemmingsplan (artikel 3.22, eerste lid);
 - de ontheffing van een bestemmingsplan ten behoeve van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen (artikel 3.23, eerste lid; 'kruimelgevallen');
 - de vaststelling door provinciale staten van een inpassingsplan (artikel 3.26, eerste lid);
 - de vaststelling door provinciale staten van een projectbesluit ten behoeve van de verwezenlijking van een project van provinciaal belang (artikel 3.27, eerste lid);
 - de vaststelling door de Minister van VROM van een inpassingsplan (artikel 3.28, eerste lid);
 - de vaststelling van een projectbesluit ten behoeve van de verwezenlijking van een project van nationaal belang (artikel 3.29, eerste lid);
 - de vaststelling door de gemeenteraad van een beheersverordening voor die delen van het grondgebied van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien (artikel 3.38, eerste lid);
 - de vaststelling van een besluit inhoudende dat de beheersverordening buiten toepassing blijft ten behoeve van de verwezenlijking van een project van gemeentelijk, provinciaal of nationaal belang (artikelen 3.40, eerste lid, 3.41, eerste lid, respectievelijk 3.42, eerste lid);
 - de aanwijzing door gedeputeerde staten aan de gemeenteraad om binnen een daarbij bepaalde termijn een bestemmingsplan vast te stellen (artikel 4.2, eerste lid) en
 - de aanwijzing door of in overeenstemming met de Minister van VROM aan de gemeenteraad om binnen een daarbij bepaalde termijn een bestemmingsplan vast te stellen (artikel 4.4, eerste lid, onderdeel a).

Blijkens de formulering van artikel 2 moet het gaan om bestemmingsplannen en andere



besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening op grond waarvan de bouw, vestiging of aanleg van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de nabijheid van een transportroute wordt toegelaten. Hiertoe worden ook besluiten gerekend waarbij de in feitelijke of juridische zin (bestemmingsplancapaciteit) bestaande planologische situatie wordt vastgelegd.

De bevoegdheid tot vaststelling van een beheersverordening is opgenomen nu een dergelijk besluit niet alleen gebruikt kan worden voor het vastleggen van een feitelijk bestaande planologische situatie, maar daarin tevens het planologisch toegestaan gebruik of bouwen kan worden opgenomen. In het laatste geval kan er sprake zijn van een ruimtelijke ontwikkeling die niet in overeenstemming is met dit besluit. Een besluit tot vaststelling van een beheersverordening die een gebruik van de grond toestaat dat strijdig is met het Besluit, kan niet worden genomen.

De in het eerste lid genoemde besluiten mogen niet worden vastgesteld tenzij met betrekking tot kwetsbare objecten voldaan is aan de in bijlage 2 bij de desbetreffende transportroute aangegeven afstand. Met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten geldt dat met de daar vermelde afstand reke-

ning gehouden moet worden. Dit houdt in dat behoudens gewichtige redenen aan die afstand moet worden voldaan. Deze afstanden zijn afhankelijk van de per categorie vastgestelde gebruiksruimte voor de drie verschillende vervoersmodaliteiten. Gelet op de systematiek van het Basisnet zijn de afstanden alleen relevant voor transportroutes waarvoor ruimtelijke beperkingen gelden. Voor transportroutes waarover geen of nageenog geen gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden, zijn geen afstanden aangegeven. De in bijlage 2 opgenomen afstanden zijn de afstanden waarbij het plaatsgebonden risico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn. In dit besluit is een overgangsbepaling opgenomen (artikel 19) voor op het tijdstip waarop dit besluit in werking treedt al in procedure zijnde besluiten tot vaststelling van een bestemmingsplan, projectbesluit of inpassingsplan.

Artikel 3 (tracé- en wegaanpassingsbesluiten op rijksniveau)

Vervallen.



Artikel 4 (ruimtelijk relevante besluiten en andere dan rijksinfrastructuur)

In het algemeen deel van deze nota van toelichting is al aangegeven dat dit besluit betrekking heeft op besluiten met betrekking tot de ruimtelijke inrichting van gebieden in de nabijheid van transportroutes die tezamen het Basisnet vormen.

Ingevolge artikel 4 zijn de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico van toepassing op besluiten met betrekking tot de ruimtelijke inrichting van gebieden in de nabijheid van provinciale wegen, vaarwegen en spoorwegen en gemeentelijke wegen en vaarwegen.

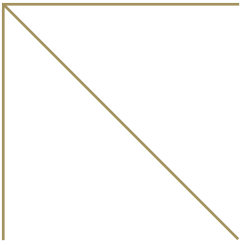
Daarmee is aangesloten bij de normstelling die in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen.

In artikel 4 is verder geregeld dat provinciale staten bij verordening afstanden kunnen vaststellen die ten opzichte van wegen, vaarwegen en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk moeten worden aangehouden. In dat geval moet aan die afstanden worden getoetst bij de vaststelling van de in artikel 2 genoemde besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de bouw, vestiging of aanleg van voor kwetsbare en beperkt kwetsbare

objecten wordt toegelaten. De afstanden moeten zodanig zijn dat bij een redelijkerwijs te verwachten groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Voor kwetsbare objecten mag niet van die afstanden worden afgeweken. Voor beperkt kwetsbare objecten mag dat alleen indien gewichtige redenen daartoe aanleiding geven. Hebben provinciale staten dergelijke afstanden vastgesteld, dan hoeft het plaatsgebonden risico niet meer te worden berekend. Dat is eveneens het geval indien kan worden aangetoond dat de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico binnen de weg, vaarweg of spoorweg ligt. De wijze waarop dit wordt aangetoond is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. In twijfelgevallen is daarvoor een berekening nodig.

Artikel 4 strekt niet zover dat op grond daarvan een provinciaal basisnet kan worden ingesteld. Voor de toedeling van een gebruiks- of risicoruimte aan provinciale wegen is een grondslag nodig in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Een zodanige grondslag ontbreekt thans.

Ingevolge artikel 11 geldt de verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico,



de bestrijdbaarheid bij een ramp en de zelfredzaamheid van de bevolking ook voor de hier bedoelde besluiten. Ook in dit opzicht is aangesloten bij de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

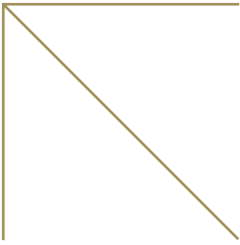
Artikelen 6 tot en met 8 (bestrijdbaarheid, zelfredzaamheid en groepsrisico)

De artikelen 6 tot en met 8 betreffen veiligheidsaspecten die bij de besluitvorming betrokken en verantwoord moeten worden. Deze verantwoording geschiedt doordat in de toelichting bij dat besluit wordt uiteengezet op welke wijze deze aspecten bij de besluitvorming zijn betrokken. Bij bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten met betrekking tot een gebied dat ligt binnen het invloedsgebied van de transportroute moet in de toelichting bij of in de ruimtelijke onderbouwing van dat besluit aandacht worden geschonken aan de (gevolgen van het vast te stellen besluit voor de) bestrijdbaarheid van een ongeval binnen het invloedsgebied. Daarnaast moet de zelfredzaamheid van personen binnen het plangebied worden verantwoord. In de toelichting bij artikel 6 is hier nader op ingegaan. In aanvulling op deze verantwoordingsplicht dient bij deze plannen en besluiten ook aandacht te worden geschonken aan het groepsrisico voor zover

het plan betrekking heeft op een gebied dat binnen 200 meter van een transportroute ligt. Zie hierover nader de toelichting bij artikel 7. In aanvulling op het laatstgenoemde artikel dient ook aandacht te worden geschonken aan de effecten van een plasbrand voor zover het plan of besluit betrekking heeft op een gebied binnen het zogeheten plasbrandaandachtsgebied. In de toelichting bij artikel 8 is op dat aspect nader ingegaan.

Voor de goede orde zij er op gewezen dat de zwaarte van de verantwoordingsplicht evenredig is aan de mogelijke gevolgen die uit het voorgenomen besluit voor de externe veiligheid voortvloeien. Het is aan het betreffende bevoegd gezag om prudent met de verantwoordingsplicht om te gaan.

Paragraaf 3 is niet van toepassing op tracé- en wegaanpassingsbesluiten met betrekking tot transportroutes (rijksinfrastructuur) en besluiten inzake de aanleg of wijziging van provinciale en gemeentelijke wegen. Voor deze besluiten blijft de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gelden totdat deze onderwerpen analoog aan de regeling voor besluiten op grond van de Wro zijn geregeld.



Artikel 6 (bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid)

De gevolgen van het voorgenomen besluit voor de mogelijkheden voor de rampbestrijding en de zelfredzaamheid van mensen in het invloedsgebied van de transportroute moeten worden onderzocht en verantwoord. De verantwoording van de laatstgenoemde aspecten moet plaatsvinden bij besluiten waarbij het plangebied binnen de grens van het invloedsgebied ligt. Uit de berekeningsmethodiek volgt dat de grens van het invloedsgebied de afstand is waar nog 1% van de op die afstand aanwezige mensen overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op een transportroute. In onderdeel a gaat het om de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval op de transportroute. De ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied kunnen een negatieve invloed hebben op deze mogelijkheden. In de toelichting bij het ruimtelijk besluit wordt aangegeven op welke wijze deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen. Bouwkundige voorzieningen kunnen een belangrijke rol spelen bij de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Artikel 6 is gebaseerd op artikel 3.37 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit betekent dat eisen aan de plantoelichting en de onderbou-

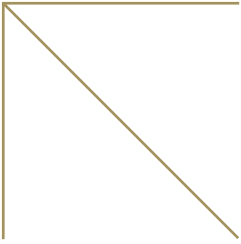
wing van het projectbesluit alleen mogelijk zijn voor zover zij betrekking hebben op ruimtelijk relevante onderwerpen. Ook bouwkundige voorzieningen kunnen hierbij van betekenis zijn, in zoverre deze de mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten en de zelfredzaamheid van de bevolking in positieve of juist in negatieve zin kunnen beïnvloeden.

Onderdeel b heeft betrekking op de mogelijkheden voor personen die in de toekomst kunnen verblijven in een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object waarvan de bouw of vestiging op grond van het desbetreffende besluit is toegelaten (bij een bestemmingsplan: de aan het plangebied toegevoegde bestemmingen) om zich in veiligheid te brengen indien zich een ongeval voordoet op een transportroute. De mate van zelfredzaamheid kan sterk variëren, afhankelijk van onder andere het soort object, het aantal personen dat aanwezig is en de mobiliteit van de persoon.

Artikel 7 (groepsrisico)

Artikel 7, eerste lid

Het groepsrisico hoeft niet in alle gevallen verantwoord te worden. Die verplichting geldt niet voor ruimtelijk relevante besluiten die betrekking hebben op een gebied dat in zijn geheel op meer dan 200 meter, gerekend vanaf het referentiepunt van de transportroute



ligt. Het referentiepunt is vastgelegd in een ministeriële regeling (zie artikel 12, vierde lid). Het 200-metercriterium is overgenomen uit de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Een ruimtelijke ontwikkeling op een afstand groter dan 200 meter heeft namelijk een geringe bijdrage aan de hoogte van het groepsrisico. Daarom is het niet effectief om in het gebied op een grotere afstand dan 200 meter van een transportroute mogelijkheden voor ruimtelijke maatregelen te onderzoeken om het groepsrisico te verkleinen. Op deze wijze worden onnodige bestuurlijke lasten vermeden.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het 200-metercriterium geen verband houdt met de wijze waarop het groepsrisico berekend moet worden. Bij de berekening van het groepsrisico moeten namelijk alle personen worden meegenomen tot aan de 1% letaliteitsgrens. Op grond van artikel 13 zullen voor de berekening van het groepsrisico voorschriften worden gesteld in een ministeriële regeling.

Onderdeel a

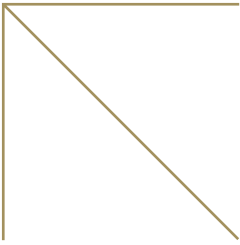
Voor de berekening van het groepsrisico is het aantal personen en de tijd dat deze op een bepaalde plaats verblijven van wezenlijk belang. Bij de toepassing van dit artikel wordt het huidige groepsrisico vergeleken met het toekomstige groepsrisico. Bij de berekening

van het huidige groepsrisico wordt het aantal personen per oppervlakte-eenheid in aanmerking genomen, zowel in termen van feitelijk aanwezige personen in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als personen die bij volledige realisatie van de ontwikkelingsmogelijkheden in het huidige bestemmingsplan in het invloedsgebied redelijkerwijs aanwezig zullen zijn. Bij de berekening van het toekomstige groepsrisico moet deze personendichtheid gecorrigeerd worden voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden binnen het plangebied waarop het besluit betrekking heeft. In de toelichting bij een ruimtelijk relevant besluit moet daarom op zowel de uitgangssituatie van de personendichtheid als de voorgenomen verandering daarvan te worden ingegaan.

In beide gevallen gaat het niet alleen om personen die geregistreerd zijn in de gemeentelijk basisadministratie, maar om alle personen die in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Onderdeel b

De oriëntatiewaarde heeft een signaalfunctie en wordt ook wel aangeduid als ijkpunt. Zowel het huidige als toekomstige groepsrisico moeten worden vergeleken met de oriëntatiewaarde.



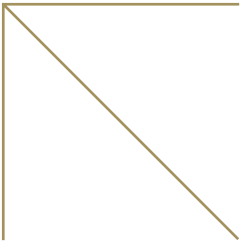
Onderdelen c en d

De onderdelen a en b omvatten de basisinformatie die nodig is voor de verantwoording van het groepsrisico. Het is daarbij van belang dat de onderdelen c en d in onderlinge samenhang worden gezien. In onderdeel c komt de voorgestane aanpak – van een schets op hoofdlijnen naar een gedetailleerde uitwerking – tot uitdrukking. Op grond van dit onderdeel moet zowel aandacht worden gegeven aan de stedenbouwkundige opzet als aan bouwkundige voorzieningen.

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht met betrekking tot het groepsrisico is het onderzoeken en vervolgens treffen van maatregelen die bijdragen aan het verkleinen van het groepsrisico of in algemene zin bijdragen aan de verbetering van de veiligheid. Om zo kosteneffectief mogelijk veiligheidsmaatregelen te kunnen treffen, is het van belang dat het onderwerp externe veiligheid zo vroeg mogelijk in het planproces aan de orde komt. Op die manier kan het plan, uitgaande van een eerste globale invulling, steeds gedetailleerder worden uitgewerkt. Om te bevorderen dat het onderwerp externe veiligheid zo vroeg mogelijk in het planproces wordt betrokken, is in artikel 15 een zorgplicht opgenomen.

Zodra gekozen wordt voor een ruimtelijke ontwikkeling binnen 200 meter van een transportroute, is de stedenbouwkundige opzet van groot belang bij de verantwoordingsplicht inzake het groepsrisico. De gehanteerde stedenbouwkundige ontwerpprincipes zijn namelijk van grote invloed op de hoogte van het groepsrisico. De belangrijkste parameters in dit verband zijn het al dan niet compact bouwen en de functionele indeling van de ruimte.

Om te bewerkstelligen dat bij ruimtelijk relevante besluiten op de meest effectieve manier veiligheidsmaatregelen worden getroffen, kan een voorkeursvolgorde worden gehanteerd. In de eerste plaats zou, gelet op de ongevalsscenario's van de overige gevaarlijke stoffen, op regio- of stadniveau onderzocht kunnen worden in hoeverre het wenselijk is om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te scheiden van het vervoer van gevaarlijke stoffen, mede gelet op de aard en kwetsbaarheid van deze ontwikkelingen. Daarna zou op wijkniveau de ruimtelijke indeling veiligheidsgeïntegreerd geordend kunnen worden door bijvoorbeeld langs een transportroute alleen functies met een lage bebouwingsdichtheid mogelijk te maken. De toegangswegen voor hulpverleningsdiensten en de zelfredzaamheid van de bevolking moeten geïntegreerd worden in het stedenbouwkundig ontwerp van een wijk. Tot slot zou op



gebouwniveau het gebouw veiligheidsgeïntegreerd ontworpen kunnen worden door het stellen van technische bouwspecificaties en eisen met het oog op de hulpverlening, de zelfredzaamheid en de beheersbaarheid van een incident.

Om het onderzoek van veiligheidsmaatregelen te vergemakkelijken heeft de Minister van VROM, in samenspraak met de Minister van Verkeer en Waterstaat en vertegenwoordigers van het IPO, de VNG, de NVBR, bedrijfsleven, Rijkswaterstaat en ProRail, eind december 2007 het rapport 'Veiligheidsgeïntegreerd ontwikkelen, ordenen en ontwerpen' uitgebracht. Dit rapport beoogt een hulpmiddel voor gemeenten te zijn bij het inventariseren en uitwerken van de mogelijkheden om bij de voorbereiding van ruimtelijk relevante besluiten van verschillende schaalgrootte het aspect externe veiligheid te integreren in de besluitvorming. Daarbij is ook aandacht geschonken aan technische parameters die van belang zijn voor het waarborgen van de veiligheid in de verschillende onderdelen van de veiligheidsketen (pro-actie, preventie en repressie).

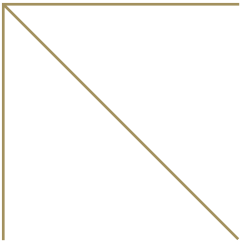
Artikel 7, tweede lid

Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden als kan worden aangetoond dat het toekomstige groepsrisico niet hoger is dan

0,1 maal de oriëntatiewaarde. Zoals eerder vermeld worden bij de berekening van het toekomstige groepsrisico zowel de feitelijk aanwezige personen in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten meegenomen als personen die daaraan worden toegevoegd indien alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden binnen het invloedsgebied (inclusief het plan waarover verantwoording wordt afgelegd) worden gerealiseerd.

Daarnaast kan de verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven als het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de situatie vóór vaststelling van het ruimtelijk besluit en het groepsrisico na vaststelling van het besluit onder de oriëntatiewaarde blijft. Om dit te kunnen beoordelen moet het maatgevende kilometertraject voor het groepsrisico worden vastgesteld. Dit is het traject waar het groepsrisico het grootst is. Met het voorgeschreven rekenprogramma (in de wandeling 'RBM II' genoemd) wordt dit automatisch bepaald.

Voor de beoordeling of onderdeel a of b van toepassing is, kan een berekening van het groepsrisico nodig zijn. Daarbij kan de nauwkeurigheid waarmee de bevolkingsgegevens worden ingevoerd, worden afgestemd op het doel van de berekening.



Artikel 7, derde lid

Voorkomen moet worden dat het groepsrisico toeneemt zonder dat daarover – door gebruik te maken van de mogelijkheid die het tweede lid in onderdeel b biedt – verantwoording wordt afgelegd. Daarom is in het derde lid geregeld dat de verantwoording van het groepsrisico alleen achterwege mag blijven, indien niet reeds eerder in een periode van vijf jaar voorgaand aan de vaststelling van het besluit van die mogelijkheid gebruik is gemaakt.

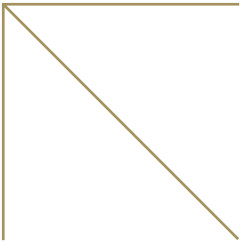
Artikel 7, vierde lid

In de toelichting bij het besluit moet worden aangegeven waarom in de gegeven situatie de verantwoording van het groepsrisico in de gegeven situatie achterwege mocht blijven. Daarbij is het van belang te verwijzen naar de hierboven bij het tweede lid genoemde berekening van het groepsrisico.

Artikel 8 (plasbrandaandachtsgebieden)

Dat het groepsrisico niet altijd verantwoord hoeft te worden, laat onverlet dat in de toelichting bij een bestemmingsplan of inpassingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een projectbesluit wel moet worden ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden waarbij een plasbrand nog effecten kan heb-

ben. In bijlage 3 zijn deze zogeheten plasbrandaandachtsgebieden aangegeven. Alvorens een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit wordt vastgesteld op grond waarvan de bouw van kwetsbare of beperkt objecten in het plasbrandaandachtsgebied is toegestaan, dient een zorgvuldige afweging van alle in het geding zijnde belangen te hebben plaatsgevonden. Deze afweging moet in de toelichting bij of de ruimtelijke onderbouwing van het besluit worden verantwoord. Een goede ruimtelijke onderbouwing van het besluit brengt mee dat de keuze om de bouw of vestiging van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object mogelijk te maken binnen een plasbrandaandachtsgebied moet worden beargumenteerd. Daarbij dient ook de mogelijkheid om dat object buiten het plasbrandaandachtsgebied te situeren in overweging te worden genomen. Daarnaast of in samenhang met deze afweging dient in ieder geval aandacht te worden besteed aan de bestrijdbaarheid van een plasbrand (hulpverlening en zelfredzaamheid mede in relatie tot effectreducerende maatregelen of brandvertragende maatregelen aan het gebouw). De verplichting daartoe is opgenomen in artikel 6 van dit besluit. De uiteindelijke besluitvorming hierover is een zaak van de gemeenten zodat lokaal maatwerk mogelijk is.



Artikel 9 (verantwoording met verwijzing naar structuurvisie)

In dit artikel is geregeld dat de gevolgen van het besluit voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid, het groepsrisico en de mogelijke alternatieven voor ontwikkelingen binnen het plasbrandaandachtsgebied niet bij elk bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit verantwoord hoeven te worden. Dat is het geval voor zover de met het besluit beoogde ruimtelijke ontwikkeling past in een (of meer) structuurvisie(s) (dat kan ook een op het onderwerp externe veiligheid toegesneden visie zijn), waarin een beschrijving is opgenomen van de gewenste planologische ontwikkeling van het gemeentelijk grondgebied in relatie tot de mogelijkheden voor preventie en bestrijding van een ramp of zwaar ongeval en in de structuurvisie(s) ten minste aandacht is besteed aan enkele specifieke onderwerpen. Het gaat hierbij om de mogelijkheden voor beperking van het groepsrisico door middel van de stedenbouwkundige opzet, de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en, bij voorgenomen ontwikkelingen binnen het plasbrandaandachtsgebied, de mogelijkheden om die ontwikkelingen buiten dat gebied te doen plaatsvinden. Het kan voorkomen dat bij de uitwerking van een structuurvisie, bijvoor-

beeld als gevolg van veranderde economische perspectieven, in een bestemmingsplan aan de grond andere bestemmingen worden toegerekend dan die waarvan in de structuurvisie is uitgegaan. In dat geval kan bij de verantwoording van de bovengenoemde aspecten niet zonder meer worden verwezen naar de structuurvisie, maar zullen de gevolgen van het besluit voor de hierboven genoemde onderwerpen in de toelichting bij het besluit moeten worden aangegeven.



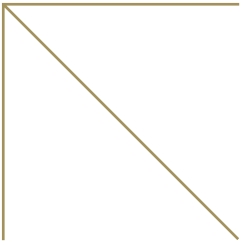
Artikel 10 (adviesrol regionale brandweer)

Burgemeester en wethouders hebben onder meer tot taak ruimtelijke besluiten voor te bereiden. In de Brandweerwet 1985 en de Wet rampen en zware ongevallen (hierna: Wrzo) zijn de taken van burgemeester en wethouders op het gebied van de brandweezorg respectievelijk de rampenbestrijding omschreven. Het wetsvoorstel met betrekking tot de instelling van veiligheidsregio's (Kamerstukken II 2006/07, 31117, nr. 2) bevat naast de bovengenoemde taakopdracht voor burgemeester en wethouders een beschrijving van de taken van het bestuur van de veiligheidsregio. Deze taak bestaat onder meer uit het adviseren van burgemeester en wethouders over de risico's van branden, rampen en crises en over de brandweezorg.

Met het oog op de uitvoering van de op grond van de Brandweerwet 1985 en Wrzo aan burgemeester en wethouders opgedragen taken, wordt de regionale brandweer (veiligheidsregio) in de gelegenheid gesteld voorafgaand aan de vaststelling van ruimtelijk relevante besluiten advies uit te brengen. Dat advies betreft de onderwerpen die genoemd zijn in de artikelen 6 en 7. Meer concreet gaat het bij die advisering om de gevolgen van het desbetreffende besluit voor:

- de mogelijkheden van het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen, mede tegen de achtergrond van de getroffen of te treffen bouwkundige voorzieningen;
- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en
- de zelfredzaamheid van personen in het gebied waarop dat besluit betrekking heeft, voor zover dat besluit de bouw, vestiging of aanleg van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt.

Aangezien ruimtelijke ontwikkelingen van invloed kunnen zijn op de hoogte van het groepsrisico, is het van belang dat aan het besluit een adequate risicoanalyse ten grondslag ligt. De wijze van uitvoering van deze risicoanalyse is dan ook aan regels gebonden. Voor de berekening van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen is de rekenmethodiek RBM II voorgeschreven. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering, juistheid en volledigheid van een risicoanalyse berust bij het bestuursorgaan dat het ruimtelijk besluit vaststelt. Ook de verantwoordelijkheid voor ruimtelijke afwegingen ligt bij datzelfde bevoegde gezag.



De brandweer baseert haar advies mede op een kwantitatieve risicoanalyse, die overeenkomstig de rekenmethodiek RBM II is uitgevoerd. Het is van belang dat de brandweer in een vroeg stadium van voorbereiding van het besluit wordt betrokken, bij voorkeur voorafgaand aan het opstellen van de risicoanalyse. Dit draagt bij aan een vlotte afwikkeling van de procedure. De brandweer kan het bevoegd gezag er in voorkomende gevallen op attenderen dat de risicoanalyse niet voldoet aan de daaraan gestelde eisen.

Artikel 11 (verantwoordingsplicht bij ruimtelijk relevante besluiten die betrekking hebben op gebieden bij andere dan rijksinfrastructuur)

Zoals bij artikel 4 is toegelicht, geldt de verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico, de bestrijdbaarheid bij een ramp en de zelfredzaamheid van de bevolking ook bij de vaststelling van bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten met betrekking tot gebieden in de nabijheid van wegen, vaarwegen en spoorwegen die niet in beheer zijn bij het Rijk. Aangezien in bijlage 3 uitsluitend plasbrandaandachtsgebieden bij transportroutes zijn aangegeven die onderdeel zijn van het Basisnet, is in dit besluit geen verantwoor-

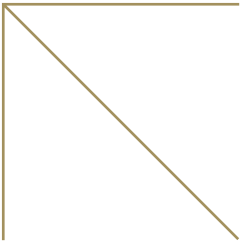
dingsplicht opgenomen ten aanzien van (ruimtelijke ontwikkelingen in) plasbrandaandachtsgebieden bij provinciale wegen en vaarwegen. Provincies hebben de bevoegdheid om daaromtrent zelf bij verordening regels te stellen.

Artikel 12 (referentiepunten)

Om in concrete gevallen te kunnen toetsen aan de grens- of richtwaarde of aan een in bijlage 2 genoemde afstand, is het van belang te regelen op welke punten bij of aan een feitelijk aanwezig of geprojecteerd kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object aan die waarde of afstand voldaan moet worden. In dit artikel is geregeld dat deze zogeheten referentiepunten bij ministeriële regeling worden vastgesteld. Deze regeling wordt gezamenlijk door de Ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

Artikel 13 (rekenvoorschriften)

Voor situaties waarin het plaatsgebonden risico of het groepsrisico berekend moet worden, moet de berekeningsmethodiek worden toegepast die is vastgelegd in een gezamenlijke regeling van de Ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat. Daarbij zal de toepassing van een risicoberekenings-



methodiek verplicht worden gesteld. Deze methodiek is bekend onder de naam RBM II.

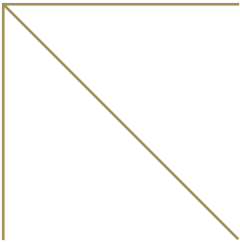
Artikel 14 (stand still niet van toepassing)

In paragraaf 2.1.2 is toegelicht dat de Wet milieubeheer in artikel 5.2 de mogelijkheid biedt om het stand still-beginsel bij een betere milieukwaliteit dan de grenswaarde aangeeft, buiten toepassing te laten. Onverkorte toepassing van dit beginsel zou er toe leiden dat er geen groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen meer mogelijk zou zijn als daardoor het plaatsgebonden of groepsrisico zou toenemen. Ook ruimtelijke ontwikkelingen bij transportroutes waardoor de risico's toenemen zouden in dat geval niet meer mogelijk zijn. Het doel van het Basisnet is een grens te stellen aan de groei van het plaatsgebonden risico en te bevorderen dat met betrekking tot het groepsrisico verantwoorde keuzen worden gemaakt, zowel bij ruimtelijk relevante besluiten als bij vervoer gerelateerde besluiten.

Artikel 15 (zorgplicht)

Deze bepaling bevat een zorgplicht voor het bevoegd gezag om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit zo vroeg mogelijk in het pro-

ces van voorbereiding de gevolgen van het voorgenomen besluit voor de externe veiligheid te onderzoeken. Bij de artikelsgewijze toelichting op artikel 7 is hierop al ingegaan. Daarnaast is het wenselijk dat ook bij de voorbereiding van structuurvisies vroegtijdig aandacht is voor het aspect externe veiligheid. Indien voor een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit een milieu-effectrapport of een strategische milieubeoordeling wordt gemaakt, wordt daarmee aan de zorgplicht voldaan. Omdat niet voor elk bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit een milieu-effectrapport of een strategische milieubeoordeling moet worden gemaakt, is het van belang dat de eventuele gevolgen voor de externe veiligheid van begin af aan worden betrokken bij de voorbereiding van het besluit. Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening worden onder meer belanghebbende diensten van het Rijk en de provincie betrokken bij het vooroverleg over bestemmingsplannen en projectbesluiten. Op grond van de artikelen 3.8 en 3.11 van de Wet ruimtelijke ordening moeten ontwerpbestemmingsplannen en ontwerpprojectbesluiten gelijktijdig met de plaatsing van de kennisgeving daarvan in de Staatscourant, worden toegezonden aan die diensten van het Rijk en de provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan of projectbesluit



in het geding zijn. Daarmee is een actieve betrokkenheid van belanghebbende Rijks- en provinciale diensten bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en projectbesluiten in beginsel gewaarborgd.

Met het oog op de specifieke wettelijke taken en verantwoordelijkheden die de (vaar)weg- en spoorwegbeheerder hebben op het gebied van de veiligheid op (vaar)wegen en spoorwegen en een goede afweging van de in het geding zijnde belangen, is het wenselijk dat ook deze instanties in een vroeg stadium bij de voorbereiding van ruimtelijk relevante besluiten worden betrokken. Vanuit zijn verantwoordelijkheid is het noodzakelijk dat de (vaar)weg- en spoorwegbeheerder tijdig wordt betrokken teneinde (ruimtelijke) ontwikkelingen te kunnen beoordelen op de gevolgen voor de functionele kwaliteit van de (vaar)weg of spoorweg.

Artikel 17 (herziening milieukwaliteitseis)

Dit artikel vloeit voort uit artikel 5.1, vijfde lid, van de Wet milieubeheer, waarin is geregeld dat in een algemene maatregel van bestuur waarin een milieukwaliteitseis is gesteld een termijn moet worden opgenomen waarbinnen de verantwoordelijke minister(s) moet(en) bepalen of de gestelde milieukwaliteitseis herziening behoeft. Indien de kwaliteitseis het

karakter heeft van een minimumnorm zoals in dit besluit, bedraagt die termijn ten hoogste acht jaar.

Artikel 18 (afstemming met Spoorwegwet)

De Spoorwegwet biedt een kader voor de toetsing van aanvragen voor vergunningen en ontheffingen voor, kort gezegd, het aanbrenge respectievelijk bouwen van bouwwerken naast, op, onder en boven een spoorweg. De aanvraag wordt getoetst aan onder meer de eis dat de spoorweg doelmatig en veilig gebruikt moet kunnen worden. Externe veiligheid (de veiligheid van aan- en omwonenden) valt buiten dat toetsingskader. Het kwam in de praktijk met enige regelmaat voor dat voor een bouwwerk een vergunning krachtens de Spoorwegwet werd aangevraagd en vervolgens verleend, terwijl het vigerende bestemmingsplan geen titel bevatte voor datzelfde bouwwerk. Mede in het licht van de aanbevelingen van de commissie Sorgdrager op het punt van het voorkomen van tegenstrijdige en overbodige besluiten, is in dit artikel een voorziening getroffen die ertoe leidt dat een aanvraag op grond van de Spoorwegwet ten behoeve van de bouw, vestiging of aanleg van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object binnen de begrenzing van een hoofdspoorweg, pas in behandeling wordt genomen indien de



bouw, vestiging of aanleg van dat object op grond van het bestemmingsplan is toegelaten. Hiermee wordt de totstandkoming van tegenstrijdige besluiten grotendeels voorkomen.

Artikel 19 (overgangsbepaling)

In het belang van de rechtszekerheid is in dit artikel geregeld dat de artikelen 6 tot en met 8, waaronder de verantwoordingsplicht betreffende het groepsrisico, en 11 niet gelden voor bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten waarvan het ontwerp voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit ter inzage is gelegd. Dit laat onverlet dat een goede ruimtelijke ordening meebrengt dat inzicht gegeven zal moeten worden in de gevolgen van het besluit voor het groepsrisico en dat moet worden toegelicht welke alternatieven zijn onderzocht met het oog op dat risico. Aangezien de meeste onderwerpen die genoemd zijn in artikel 7, eerste lid, ook al waren opgenomen in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, zal bij de bovengenoemde, in procedure zijnde besluiten in de praktijk toch grotendeels zijn voldaan aan de eisen van artikel 7.

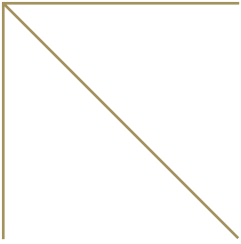
Voor de goede orde wordt opgemerkt dat aan de afstanden voor het plaatsgebonden risico in deze gevallen wél moet worden voldaan.

Artikel 20 (inwerkingtreding)

Ingevolge artikel 21.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer treedt een algemene maatregel van bestuur die gebaseerd is op artikel 5.1 van die wet in werking op een tijdstip dat bij koninklijk besluit wordt vastgesteld. Deze bepaling hangt samen met de voor dit type algemene maatregelen van bestuur voorgescreven nahanprocedure.

De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,







Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP Den Haag → www.vrom.nl

Ministerie van VROM →

staat voor ruimte, milieu, wonen, wijken en integratie. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

Nederland is klein. Denk groot.

