

**Opdrachtgever:** Kragten  
**Contactpersoon:** dhr. M. Kersten

**Uitgevoerd door:** WINDMILL  
Milieu I Management I Advies  
Postbus 5  
6267 ZG Cadier en Keer  
Tel. 043 407 09 71  
Fax. 043 407 09 72

**Contactpersoon:** drs. O.A.M. Beckers

**Datum:** 15 maart 2016

**Rapportnummer:** P2015.215.04-2

Onderzoek externe veiligheid ten behoeve van het  
bestemmingsplan Randweg Boekel

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Wettelijk kader en beoordeling</b> .....	<b>4</b>
2.1	Inleiding.....	4
2.2	Wettelijk kader .....	4
2.2.1	Risiconormen.....	4
2.2.2	Onderzoeksgebied.....	4
2.3	Beoordeling transport over wegen.....	5
2.3.1	Randweg N605 Boekel.....	6
<b>3</b>	<b>Conclusie</b> .....	<b>7</b>

# 1 Inleiding

In opdracht van Kragten is door Windmill Milieu en Management een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanprocedure ten behoeve van de Randweg Boekel.

Op basis van een Tracéstudie en een m.e.r.-procedure is een Voorkeursalternatief voor een randweg om Boekel gekozen. Door de aanleg van de randweg worden verkeersgerelateerde problemen in de kern opgelost. Om deze randweg aan te kunnen leggen, is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

In deze rapportage is het effect van de alternatieve route rondom de kern van Boekel voor het aspect externe veiligheid beoordeeld.

## Tracé

In de huidige situatie, de nul situatie, loopt het tracé door de kern van Boekel, waarbij aan weerszijde van het tracé sprake is van een relatief dichte bebouwing. In de beoogde situatie wordt het tracé naar de westzijde van de kern verplaatst. Op onderstaande figuur middels een blauwe structuur weergegeven. In de beoogde situatie gaat de weg door minder een minder bebouwde omgeving.



Figuur 1.1: situering plangebied

# 2 Wettelijk kader en beoordeling

## 2.1 Inleiding

Eén van de aandachtspunten bij het ontwikkelen van een plan waar mensen verblijven, zoals de voorgenomen ontwikkeling, zijn de externe veiligheidsrisico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. Bepaald dient te worden of het vervoer van gevaarlijke stoffen consequenties kan hebben voor de gewenste ontwikkeling.

## 2.2 Wettelijk kader

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in de richtlijnen voor stationaire bronnen en transportassen. De regelgeving rond de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen volgt per 1 april 2015 uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS, Stb. 2013, nr. 307). De WVGS vervangt de nota en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs). In de WVGS en het besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) worden normwaarden gegeven voor twee verschillende typen risico's, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de bijlagen van de Regeling Basisnet is opgenomen voor welke transportroutes de externe veiligheidsrisico's bepaald moeten worden. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen berekend en geanalyseerd moeten worden.

### 2.2.1 Risiconormen

Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De hoogte van het GR representeert de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

### 2.2.2 Onderzoeksgebied

Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de HART (paragraaf 2.1) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een doorgaande route of tracé voor het transport van gevaarlijke stoffen ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied. De ligging van het invloedsgebied per modaliteit is in navolgende tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1: Invloedsgebied per stofcategorie

Stofcategorie		Invloedsgebied 1%-letaliteitsafstand (m)		
Weg, water	Spoor	Spoor	Weg	Water
LF1			45	35 <sup>1</sup>
LF2	C3	35	45	35
LT1	D3	375	730	600
LT2			880	880
LT3	D4	>4000	>4000	n.v.t. <sup>2</sup>
LT4			n.v.t. <sup>2</sup>	n.v.t. <sup>2</sup>
GF1			40	n.v.t. <sup>2</sup>
GF2			280 <sup>3</sup>	65
GF3	A	460 <sup>3</sup>	355 <sup>3</sup>	90
GT2			245	n.v.t. <sup>2</sup>
GT3	B2	995	560	1070
GT4	B3	>4000	>4000	n.v.t. <sup>2</sup>
GT5	B3	>4000	>4000	n.v.t. <sup>2</sup>

### 2.3 Beoordeling transport over wegen

Ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn uitsluitend de transportassen van belang waar structureel vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan. In beginsel zijn dit A- en N-wegen.

Het huidige plan voorziet in het aanleggen van een randweg rondom de kern van Boekel. De bestaande route van de N605 gaat in de huidige situatie door de kern. De nieuwe randweg zal het doorgaande verkeer uit de kern onttrekken en leiden over de nieuwe randweg. Als zodanig kan voor de intensiteiten voor het transport van gevaarlijke stoffen op de nieuw aan te leggen weg, worden uitgegaan van de gevaarlijke transporten die over de huidige weg door de kern gaan.

### **2.3.1 Randweg N605 Boekel**

Tellingen van gevaarlijke stoffen over de weg worden in Nederland uitgevoerd en beheerd door Rijkswaterstaat. De N605 maakt geen deel uit van het Basisnet. Daarnaast zijn ook geen aanvullende tellingen uitgevoerd op de betreffende weg. Dit betekent dat de weg geen doorgaande route of tracé voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg betreft.

Geconcludeerd wordt dat over deze weg geen structurele transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het transport met gevaarlijke stoffen over de N605 zal dan ook uitsluitend bestemmingsverkeer betreffen. Bij dergelijk incidenteel transport is sprake van verwaarloosbare, niet te kwantificeren, externe veiligheidsrisico's. Als zodanig kan de planvorming dan ook geen aanleiding geven om tot een kwantitatief onderzoek naar de hoogte van het groepsrisico en is geen (beperkte) verantwoordingsplicht groepsrisico van toepassing.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N-wegen geen beperkingen gelden voor het plan en deze risico's verder geen aandacht behoeven.

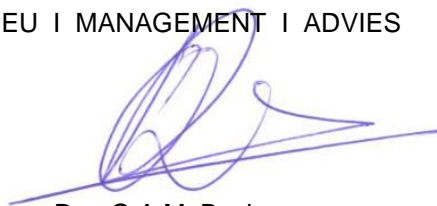
# 3 Conclusie

Op basis van een kwalitatieve beschouwing van het beoogde tracé en de bestaande situatie van de N605 door de kern van de Boekel, heeft een beoordeling plaatsgevonden van de toekomstige situatie.

Uit de beoordeling volgt dat de N605 niet is opgenomen in het basisnet en niet gebruikt wordt als doorgaande route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Als zodanig is geen sprake van relevante externe veiligheidsrisico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De weg kan gebruikt worden voor lokaal bestemmingsverkeer van gevaarlijke stoffen, daarvoor is echter geen kwantitatieve beschouwing van het extern veiligheidsrisico of een verantwoording daarvan noodzakelijk. Het aspect externe veiligheid vanwege transport van gevaarlijke stoffen over de weg vormt dan ook geen belemmering voor het voorliggende plan.

WINDMILL

MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES



Drs. O.A.M. Beckers