

**ONDERZOEK EXTERNE VEILIGHEID
AANPASSING TNT LOCATIE**

GEMEENTE WEERT

12 september 2013
077281164:A - Definitief
D01011.000854.0100



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Wetgeving en beleid	5
2.1	Wettelijk kader	5
2.2	Basisbegrippen	5
2.3	Beleidsontwikkeling Basisnet weg en spoor	6
3	Uitgangspunten	8
3.1	Studiegebied	8
3.2	Bevolkingsdichtheid	9
3.3	Risicoinventarisatie	10
3.3.1	Spoortraject Eindhoven – Roermond	10
3.4	Overige parameters	11
4	Externe veiligheidsrisico's	12
4.1	Plaatsgebonden risico	12
4.2	Groeprisico	12
4.3	Toetsing Basisnet Spoor	13
5	Bouwstenen verantwoordingsplicht groepsrisico	14
5.1	Externe veiligheidsrisico's	14
5.2	Incidentscenario's	14
5.3	Risicoverlagende maatregelen	15
5.4	Mogelijkheden hulpverlening en zelfredzaamheid	15
5.4.1	Hulpverlening	15
5.4.2	Zelfredzaamheid	17
Bijlage 1	Referenties	18
Colofon		19

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

In het kader van de opknapbeurt van de Weerter Boulevard zal ook de huidige TNT-locatie aangepast worden. Hiervoor wordt het huidige pand deels gesloopt en vervangen door een nieuw pand. Daarnaast is sprake van de bouw van een nieuw pand. De geplande ontwikkelingen liggen in de buurt van risicobronnen die mogelijk externe veiligheidsrisico's opleveren voor de mensen in het plangebied. Dit is onder meer het spoortraject Eindhoven – Roermond waar transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Bij dergelijke ontwikkelingen dient onderzocht te worden in hoeverre de risicobron risico's opleveren en of deze daarmee beperkingen kunnen opleggen aan de geplande ontwikkelingen. ARCADIS Nederland NV is gevraagd deze externe veiligheidsrisico's te onderzoeken. Afhankelijk van de hoogte van de risico's dient het bevoegd gezag (de gemeente) de verschillende stappen van de verantwoordingsplicht groepsrisico te doorlopen.

1.2 DOEL

Doel van dit rapport is het in kaart brengen van de externe veiligheidsrisico's ten behoeve van de aanpassing van de TNT locatie en het aangeven van bouwstenen voor de verantwoordingsplicht groepsrisico.

1.3 LEESWIJZER

Het volgende hoofdstuk beschrijft de relevante wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten die gehanteerd zijn voor de risicoberekeningen beschreven. In hoofdstuk 4 worden de externe veiligheidsrisico's behandeld, waarna in hoofdstuk 5 de bouwstenen voor de verantwoordingsplicht groepsrisico worden weergegeven.

2

Wetgeving en beleid

In dit hoofdstuk is de van toepassing zijnde wet- en regelgeving beschreven. Daarnaast wordt ingegaan op de recente ontwikkelingen betreffende het Basisnet weg en spoor.

2.1 WETTELIJK KADER

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in de richtlijnen voor stationaire bronnen en transportassen. De richtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRnvgs) [1].

2.2 BASISBEGRIPPEN

Plaatsgebonden risico

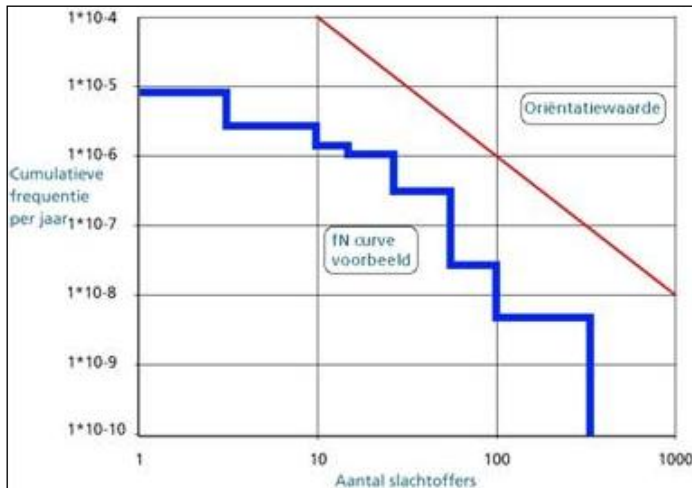
Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische jaarlijkse kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Dit risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer, de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie.

De grenswaarde van het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een kans van één op de miljoen per jaar (10^{-6} per jaar). Binnen de risicocontour van 10^{-6} per jaar zijn kwetsbare objecten niet toegestaan, beperkt kwetsbare objecten zijn alleen in uitzonderlijke gevallen toegestaan.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 personen of meer in de omgeving van deze route in één keer (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute. Het groepsrisico wordt zowel bepaald door de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongeval- en uitstromingsfrequentie als het aantal aanwezigen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn.

Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet (zie afbeelding 1).



Afbeelding1: Voorbeeld fN-curve.

Bij het bepalen van het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde (de rode lijn in afbeelding 1). Dit is geen harde norm, maar geldt als richtwaarde. In de CRnvgs [3] is hierover het volgende opgenomen: *'Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening.'*

Het bevoegd gezag bepaalt zelf of zij een groepsrisico in een bepaalde situatie acceptabel vindt of niet. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten aan langs een transportroute en nabij stationaire risicobronnen waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen.

De verantwoordingsplicht groepsrisico bestaat uit de volgende stappen en is zodanig opgebouwd dat deze in een bestemmingsplan opgenomen kan worden:

- Vaststellen van de risico's van de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico na realisatie van de nieuwe plannen.
- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's.
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

De bovengenoemde besluiten, de CRnvgs en de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico [2] gaan dieper in op deze stappen.

2.3 BELEIDSONTWIKKELING BASISNET WEG EN SPOOR

In 2006 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen uitgebracht [3]. De nota is opgesteld met als doel om een toekomst vaste oplossing te bieden voor de borging van veiligheid bij toenemende ruimtelijke ontwikkelingen en vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze toekomstvastheid komt tot uiting in de vorming van het zogenaamde Basisnet voor rijkswegen, spoorlijnen en vaarwegen.

Met het Basisnet worden plasbrandaandachtsgebieden en veiligheidszones ingesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen en spoorlijnen. Een plasbrandaandachtsgebied is het gebied tot 30 meter vanaf de buitenste spoorstaaf waar, bij de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten, rekening gehouden moet worden met de effecten van een plasbrand. Een veiligheidszone is de zone langs een transportas waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan.

De veiligheidszones staan aangegeven in de CRnvgs. Hier moet aan getoetst worden bij ruimtelijke besluiten. Voor spoorwegen is aangegeven met welk transporten rekeningen gehouden moet worden en de eigenschappen van de spoortrajecten. Het beleid met betrekking tot het Basisnet wordt geformuleerd om het vervoer van deze stoffen met bronmaatregelen veiliger te maken.

Naar verwachting treedt het Basisnet in 2014 in werking via het Besluit transport externe veiligheid (Btev). Vooruitlopend op het Basisnet is de CRnvgs al wel aangepast, waar bij ruimtelijke plannen rekening mee gehouden moet worden.

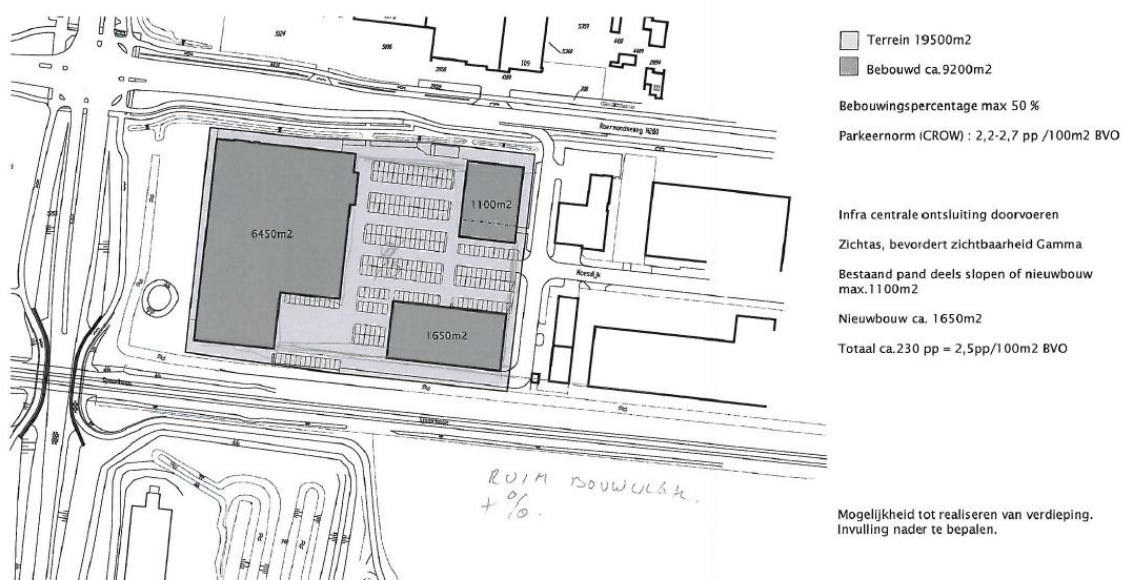
3

Uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geplande ontwikkeling en de uitgangspunten voor de risicoberekeningen van het spoortraject Eindhoven - Roermond.

3.1 STUDIEGEBIED

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven zal er deels sprake zijn van vervanging van het huidige TNT-kantoor en is er ruimte voorzien voor een nieuw pand. Afbeelding 2 geeft de plankaart [4] weer van de geplande ontwikkeling. Zoals in de afbeelding te zien is, ligt ten zuiden van het plangebied op iets meer dan 30 meter afstand de spoorlijn Eindhoven – Roermond.



Afbeelding2: Plankaart locatie TNT [4].

Het linker vlak is de bestaande Gamma. Het bovenste rechter vlak geeft de nieuwe locatie weer van het TNT-kantoor. Het onderste rechter vlak geeft de nieuwbouwlocatie weer. In totaal hebben de drie vlakken een oppervlakte van 9.200 m². De locaties geven ruimte voor circa 230 (werkende) personen. Hierbij wordt uitgegaan van 2,5 personen per 100 m² bruto vloeroppervlakte [4].

3.2 BEVOLKINGSDICHTHEID

De bevolkingsdichtheid is geïnventariseerd met behulp van het Populatiebestand groepsrisicoberekeningen¹. Dit is een web-applicatie die in opdracht van het Ministerie van VROM is ontwikkeld. Met behulp van deze applicatie kan op basis van meerdere bestanden het aantal mensen in de buurt van risicobronnen worden geïnventariseerd. Deze applicatie is door het ministerie aangewezen als hulpmiddel om de bevolkingsdichtheden te inventariseren. Het bestand is geschikt voor alle rekenprogramma's. Voor ontbrekende gegevens is gebruik gemaakt van de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico [2].

Tot 200 meter vanaf het spoor zijn de vigerende bestemmingsplannen geïnventariseerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van de website <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>. Uit de inventarisatie bleken er verschillende bestemmingsplannen in de buurt van het studiegebied te liggen. Bij een aantal van deze bestemmingsplannen was sprake van een verandering in de bevolkingsdichtheid, anders dan de gemodelleerde bestaande situatie. Deze zijn weergegeven in afbeelding 3. Met behulp van de uitgangspunten uit de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico [2] is de bevolkingsdichtheid van deze bestemmingsplannen bepaald. In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de geïnventariseerde plannen, inclusief het plan dat behoort tot het studiegebied.

Nr.	Plan	Functie	Omvang	Aantal personen	
				Overdag	's Nachts
1	Locatie TNT Weert [4]	Kantoren	9.200 m ²	230	0
2	Projectbesluit Moesdijk 8 Weert [5]	Winkelvoorziening	3.000 m ²	300 ²	0
3	BP Roermondseweg Zuid-Oost I [6]	Tankstation	Klein bedrijf	5	0
4	Bestemmingsplan "Twee Ruimte voor Ruimte woningen aan de Breijbaan te Weert" [7]	Wonen	Twee woningen	2,4 ³	4,8

Tabel1: Bestemmingsplannen

¹ Bron: <http://www.populatiebestandgr.vrom.nl>

² Uitgaande van één persoon per 30 m² bruto vloeroppervlakte met een aanwezigheid van 100% overdag en 0% 's nachts.

³ Uitgaande van 2,4 personen per woning met een aanwezigheid van 50% overdag en 100% 's nachts.



Afbeelding3: Satellietweergave omgeving locatie TNT(bron: Google Earth Pro).

De blauwe vlakken geven de verschillende locaties van het studiegebied weer, de witte vlakken de geïnventariseerde bestemmingsplannen. De witte vlakken (plannummers 2 tot en met 4) zijn meegenomen in de risicoberekeningen van zowel de huidige als de toekomstige situatie. De TNT locatie Weert (plannummer 1) is alleen meegenomen in de toekomstige situatie. Zoals hierboven aangegeven liggen er nog andere bestemmingsplannen in de buurt van het studiegebied. Deze plannen leidden niet tot aanwezige personen, anders dan de bestaande bevolkingsdichtheid. Deze zijn daarom niet meegenomen in de risicoberekeningen. Verder is alle bestaande bebouwing meegenomen in de risicoberekeningen.

3.3 RISICOINVENTARISATIE

In de buurt van het plangebied ligt het spoortraject Eindhoven – Roermond waar transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het plan ligt in het invloedsgebied van het spoortraject. Dit is de reden dat de externe veiligheidsrisico's van het spoortraject onderzocht worden. Verder ligt aan de Roermondseweg ten oosten van het plangebied een LPG-tankstation. De geplande ontwikkeling ligt buiten het invloedsgebied (afstand > 150 meter) van het tankstation en behoeft daarom geen nadere beschouwing.

3.3.1 SPOORTRAJECT EINDHOVEN – ROERMOND

Zoals in afbeelding 3 is aangegeven ligt de beoogde locatie van het plangebied relatief dichtbij het spoor. Het transport van gevaarlijke stoffen over dit spoor levert externe veiligheidsrisico's op voor de mensen in het plangebied. De hoogte van deze risico's is onder meer afhankelijk van de aard en intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen. De transportintensiteiten van dit spoortraject zijn gebaseerd op de CRnvgs[1] en weergegeven in tabel 2.

Stofcategorie	Omschrijving	Intensiteit	Warme / Koude Bleve-verhouding ⁴
A	Brandbare gassen	1.500	0
B2	Toxische gassen	2.300	0,73
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	4.600	n.v.t.
D3	Toxische vloeistoffen	3.750	n.v.t.

Tabel2: Transport gevaarlijke stoffen spoortraject Eindhoven – Roermond.

3.4 OVERIGE PARAMETERS

Voor de risicoberekeningen voor weg en spoor is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het rekenprogramma RBMII versie 2.2 voorgeschreven. In het rekenmodel wordt uitgegaan van de volgende invoergegevens:

- Weerstation: Eindhoven.
- Type transportas: Hoge snelheid.
- Breedte transportas: 10 meter.
- Ongevalsequentie: $2,772 \times 10^{-8}$ vtg/km.
- Wissels zijn niet aanwezig.

⁴ Met het in werking treden van de CRnvg is er sprake van een wijziging in het kader van de Warme / Koude Bleveverhouding. Hierbij is uitgesloten dat wagens met de stofcategorie A direct aangesloten zijn op wagons met de stofcategorie C3. Een Bleve is een soort explosie die kan voorkomen als een houder (tank) met een vloeistof onder druk openscheurt.

4

Externe veiligheidsrisico's

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de risicoberekeningen van het spoortraject Eindhoven - Roermond weergegeven. De volgende situaties zijn berekend:

1. Huidige situatie: huidige bebouwing, bestemmingsplannen tot 200 meter vanaf het spoor en de transportcijfers op basis van de CRnvgs.
2. Toekomstige situatie: huidige bebouwing, bestemmingsplannen en de aanpassing van de TNT locatie en de Gamma en de transportcijfers op basis van de CRnvgs.

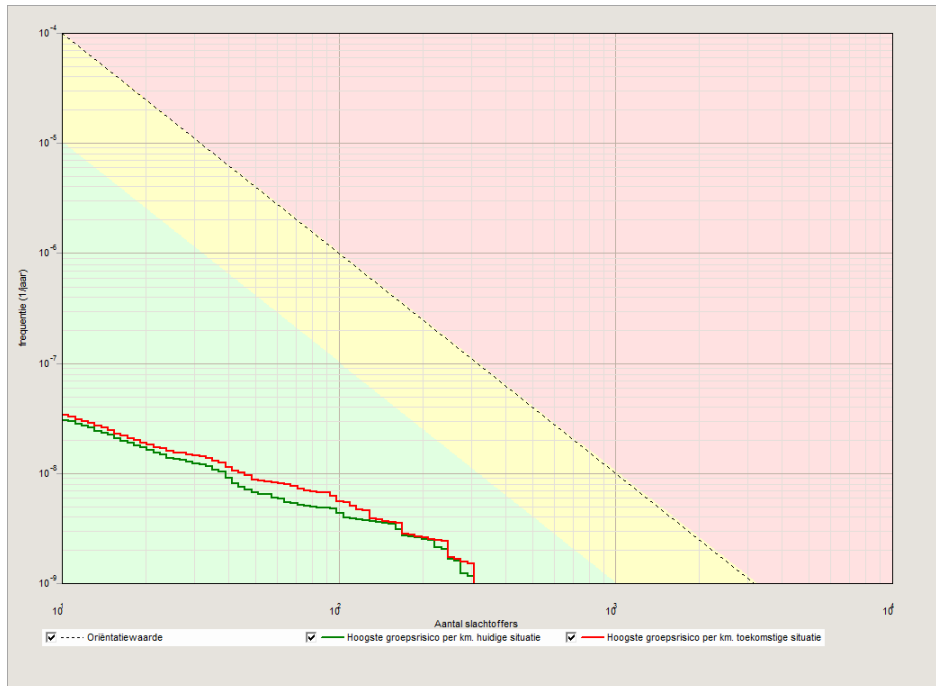
In het weergeven van de risico's wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

4.1 PLAATSGEBONDEN RISICO

De hoogte van het plaatsgebonden risico wordt beïnvloed door de aard en intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen en de kenmerken van het spoortraject. In de CRnvgs staat aangegeven dat het traject een PR 10^{-6} contour heeft van maximaal 5 meter. Dit is gelijk aan de veiligheidszone waar aan getoetst moet worden. De uitbreiding van het TNT kantoor en het nieuwe pand liggen buiten deze veiligheidszone. Het plaatsgebonden risico levert daarom geen beperkingen op.

4.2 GROEPRISICO

De hoogte van het groepsrisico wordt beïnvloed door de aard en intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen, de kenmerken van het spoortraject en het aantal mensen in het invloedsgebied van het spoor. Het groepsrisico in de huidige situatie komt uit op 0,013. In de toekomstige situatie is dit 0,15. Afbeelding 4 geeft de fN-curves weer van het groepsrisico per kilometer weer in de huidige (groene lijn) en toekomstige situatie (rode lijn).



Afbeelding4: hoogste GR per kilometer huidige (groene lijn) en toekomstige situatie (rode lijn).

Uit de berekeningen blijkt sprake te zijn van een lichte stijging van het groepsrisico. De stijging wordt veroorzaakt door het nieuwe gebouw dat relatief dichtbij het spoor ligt en een mogelijke toename van het aantal mensen in het studiegebied.

4.3 TOETSING BASISNET SPOOR

Zoals in hoofdstuk 2 uitgelegd dient getoetst te worden of de veiligheidszone en het plasbrandaandachtsgebied geen beperkingen kunnen opleggen aan de geplande ontwikkeling. Het plan ligt buiten de veiligheidszone van vijf meter. Daarnaast ligt het plan, buiten het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter.

5

Bouwstenen verantwoordingsplicht groepsrisico

Doordat hier sprake is van een omgevingsbesluit dat in een invloedsgebied ligt van een risicobron dient de gemeente de verantwoordingsplicht groepsrisico te doorlopen. De zwaarte van deze verantwoording is afhankelijk van de uitkomsten van de risicoberekeningen.

5.1 EXTERNE VEILIGHEIDSRISICO'S

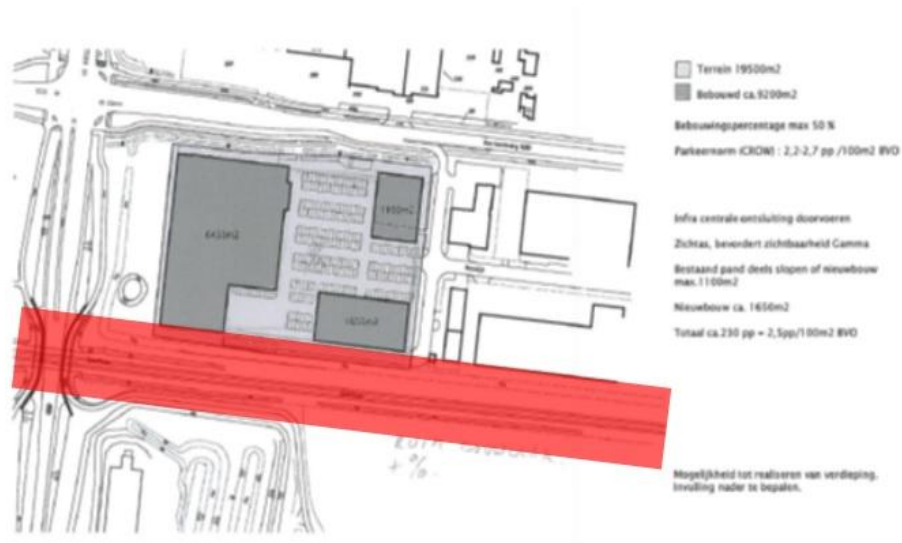
Zoals in hoofdstuk 4 aangegeven is er volgens de CRnvgs sprake van een veiligheidszone van maximaal vijf meter. De geplande bebouwing ligt buiten deze veiligheidszone. Deze levert daarom geen beperkingen op. Uit de berekeningen blijkt dat er sprake is van een lichte stijging van het groepsrisico (van 0,013 naar 0,015). De stijging wordt veroorzaakt door een mogelijke toename van het aantal mensen in het plangebied en de beoogde locatie van het nieuwe gebouw aan de zuidzijde van het plangebied. De gemeente dient daarom in het kader van de verantwoordingsplicht groepsrisico rekening te houden met de mogelijke incidentscenario's en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. In onderstaande paragrafen worden hiervoor de bouwstenen geleverd.

5.2 INCIDENTSCENARIO'S

Door de aard van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn bij een treinongeval de volgende incidentscenario's mogelijk:

- Een plasbrand als gevolg van ongeval met brandbare vloeistoffen.
- Explosiegevaar als gevolg van een ongeval met brandbare gassen.
- Vrijkomen gaswolk als gevolg van een ongeval met toxische gassen.
- Vrijkomen giftige vloeistoffen als gevolg van een ongeval met toxische vloeistoffen.

Het plasbrandaandachtsgebied is het gebied van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Het gebouw dat is gepland aan de zuidzijde van het plangebied (langs het spoor) ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied (zie afbeelding5).



Afbeelding5: Ligging plangebied t.o.v. plasbrandaandachtsgebied spoor [4]

5.3 RISICOVERLAGENDE MAATREGELEN

De nieuwe bebouwing wordt gesitueerd buiten het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter.

Om de effecten van bijvoorbeeld een plasbrand te beperken kan overwogen worden bij de realisatie van de gebouwen die eventueel toch binnen de zone van 30 meter bij het spoor liggen de volgende (bouwtechnische) maatregelen in acht te nemen:

- Hitte- of brandwerende gevels.
- Het voorkomen van ramen aan de spoorzijde van het pand of in ieder geval hittewerend glas.
- Het voorkomen van in- en uitgangen aan de spoorzijde van het pand.

Er kunnen ook maatregelen aan het spoor getroffen worden die de uitstroom van brandbare vloeistoffen te beperken, zoals:

- Een barrière of wand langs het spoor die de uitstroom van vloeistoffen kan voorkomen en de effecten van hittestraling kan beperken.

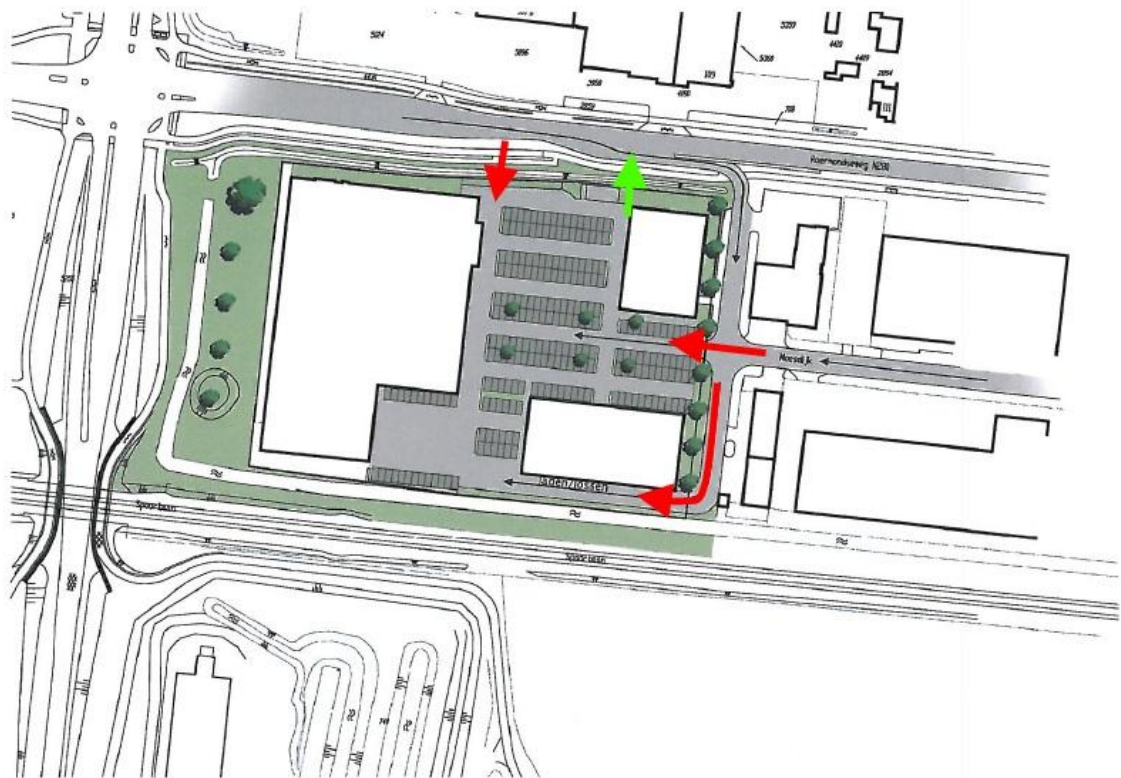
5.4 MOGELIJKHEDEN HULPVERLENING EN ZELFREDZAAMHEID

5.4.1 HULPVERLENING

De mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten om op te treden bij een calamiteit worden bepaald door de bereikbaarheid van het plangebied, de bluswatervoorzieningen, de aanwezigheid van opstelplaatsen en de hulpverleningscapaciteit.

Bereikbaarheid

Het plangebied moet voldoende bereikbaar zijn voor hulpverleningsvoertuigen. Het plangebied is zowel via de Moesdijk te bereiken als via de Roermondseweg. Afbeelding 6 geeft de bereikbaarheid van het plangebied weer.



Afbeelding6: Bereikbaarheid en ontvluchtingsmogelijkheden plangebied [4]

De rode pijlen geven de toegangsmogelijkheden voor de hulpverleningsdiensten weer. De toegang aan de Roermondseweg is oorspronkelijk bedoeld voor voetgangers en fietsers (rode pijl in de linker bovenhoek in afbeelding 6) en is afgezet met paaltjes. Als deze paaltjes te verwijderen zijn, is het plangebied via deze weg te bereiken voor de hulpverleningsdiensten. De toegang die weergegeven wordt met de onderste rode pijl is bedoeld voor laden en lossen. Om te voorkomen dat deze toegangen geblokkeerd worden en/of vrijgemaakt worden dienen duidelijke afspraken te worden gemaakt met de hulpverleningsdiensten. Aanbevolen wordt dergelijke punten in een overleg met de hulpverleningsdiensten en de betrokken organisaties bespreekbaar te maken.

Bluswatervoorziening en opstelplaatsen

De brandweer heeft voor de bestrijding of beperking van een brand gedurende lange tijd voldoende bluswater nodig en voldoende ruimte om de incidentlocatie te bereiken. Daarom moet het plangebied voorzien zijn van voldoende bluswatervoorzieningen - inclusief opstelplaatsen - zodat de brandweer niet alleen snel ter plaatse kan zijn, maar ook snel kan optreden bij een calamiteit.

Onderdeel van de verantwoordingsplicht is dat de (regionale) brandweer gelegenheid krijgt advies te geven over onder meer de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. Naar aanleiding van dit advies van de brandweer kan overwogen worden een overleg te organiseren waarin al dit soort aandachtspunten naar voren komen.

5.4.2 ZELFREDZAAMHEID

Bij zelfredzaamheid wordt gekeken naar de mogelijkheden waarop mensen zelfstandig kunnen besluiten en in staat zijn het gebied te ontvluchten. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat verminderd zelfredzame personen hiertoe niet of moeilijk in staat zijn. Kinderen, ouderen en minder validen (rolstoelers) zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen, maar bijvoorbeeld ook mensen met kinderwagens. Het is mogelijk dat bezoekers van de Gamma verminderd zelfredzaam zijn. Medewerkers dienen hier rekening mee te houden bij een eventuele ontruiming van het gebied.

Het gebied is te ontvluchten via de hierboven weergegeven locaties. De groene pijlen rode pijlen in afbeelding 6 geven de locaties weer waar mensen het plangebied kunnen ontvluchten. Hierbij is wel een aandachtspunt dat ontvluchten bij voorkeur gebeurt in een andere richting dan de aanrijdroute van de hulpverleningsdiensten. Hier dienen duidelijke instructies over te worden gegeven aan en door bijvoorbeeld BHV-ers van de betreffende kantoorlocaties en de Gamma en/of door middel van routemarkeringen. Aanbevolen wordt de betreffende bedrijven hierop te attenderen en eventueel een gezamenlijk overleg te organiseren met de brandweer waarin dergelijke aandachtspunten besproken kunnen worden.

Bijlage 1

Referenties

1	Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Tweede Kamer, Staatscourant januari 2010 met de laatste wijzigingen in juli 2012
2	Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, Ministerie VROM, november 2007
3	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Ministerie van V&W, 2006
4	Locatie TNT / Weert (concept), Satijn Plus Architecten
5	Projectbesluit Moesdijk 8 Ruimtelijke onderbouwing Weert, afdeling Omgevingsbeleid gemeente Weert, 17 mei 2011
6	Aanpassing Bestemmingsplan RoermondsewegZuid-Oost I, gemeente Weert, 20 juni 1989
7	Bestemmingsplan "Twee Ruimte voor Ruimte woningen aan de Breijbaan te Weert", BRO vestiging Tegelen, 9 februari 2011

Colofon

ONDERZOEK EXTERNE VEILIGHEID AANPASSING TNT LOCATIE

OPDRACHTGEVER:

Jac. Cox Vastgoed BV

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Dhr. J. van Kampen BPM

GECONTROLEERD DOOR:

Drs. M.M.A.G. Lubbers

VRIJGEGEVEN DOOR:

12 september 2013

077281164:A

ARCADIS NEDERLAND BV

Piet Mondriaanlaan 26

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Tel 033 4771 000

Fax 033 4772 000

www.arcadis.nl

Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden vervaelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.