

Onderzoek Externe Veiligheid bestemmingsplan "Oostelijke ontsluitingsweg Bedum"

Opdrachtgever: provincie Groningen, J. Lingbeek
Opgesteld door: K. Probst, Omgevingsdienst Groningen
Collegiale toets: K. Stijkel
Zaak nr: 2017-00015677
Datum: 5-12-2017

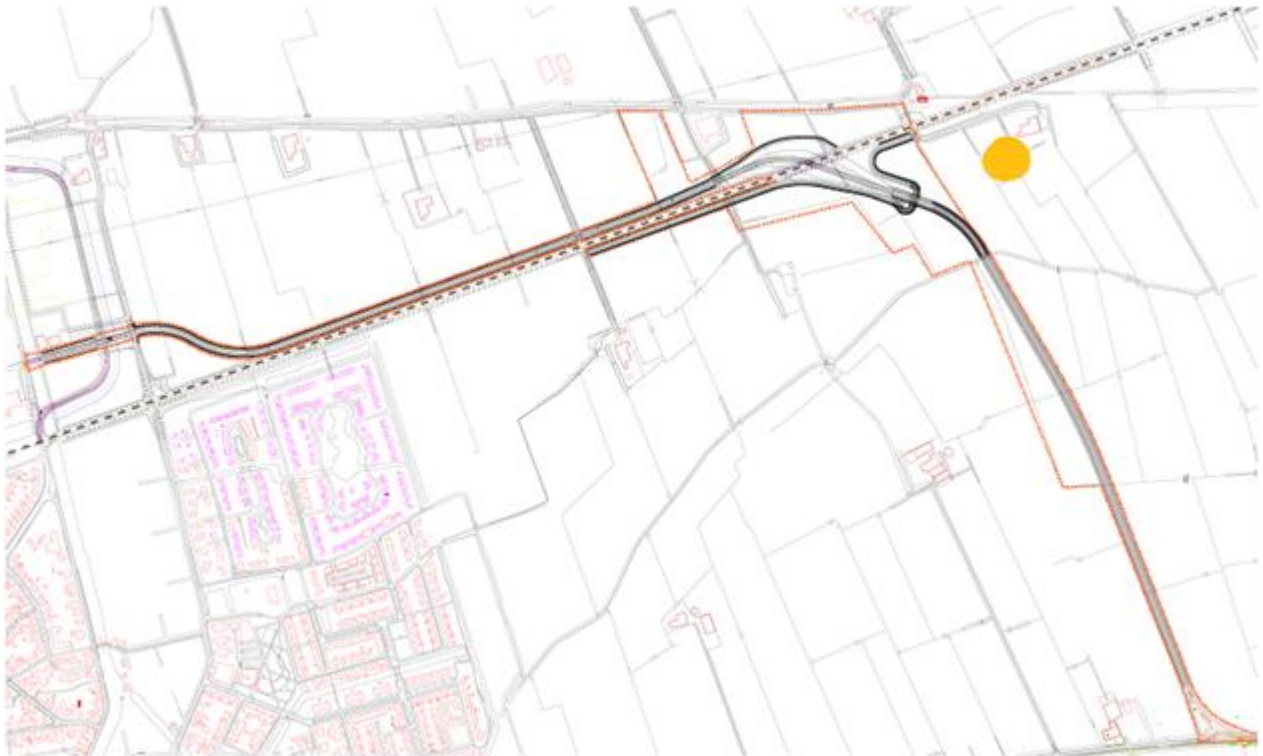
Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Doel	3
2	Externe Veiligheid	4
2.1	Plaatsgebonden risico (PR)	4
2.2	Groepsrisico (GR)	4
2.3	Verantwoordingsplicht	4
3	Juridisch beleidskader	6
3.1	Vervoer gevaarlijke stoffen	6
3.1.1	Basisnetten weg, water, spoor	6
3.1.2	Plasbrandaandachtsgebied	6
3.2	Provinciaal Basisnet	6
3.2.1	30 meter zone	6
4	Planbeschrijving	8
5	Uitgangspunten risicoberekening transport	9
5.1	Vervoer over de weg huidige situatie	9
5.1.1	Berekeningsmodel	9
5.1.2	Trajectgegevens weg	9
5.1.3	Vervoerscijfers	9
5.1.4	Bevolking	9
5.2	Vervoer over de omleidingsroute	10
5.2.1	Trajectgegevens weg	10
5.2.2	Vervoerscijfers	10
5.2.3	Bevolking	10
5.3	Spoorvervoer	10
6	Resultaten vervoer gevaarlijke stoffen N995 en omleidingsroute	11
6.1	Plaatsgebonden risico N995	11
6.2	Groepsrisico	12
7	Verantwoording Groepsrisico	13
7.1	Inleiding	13
7.2	Aspecten van de verantwoording	13
7.2.1	Personendichtheid	13
7.2.2	De hoogte van het groepsrisico	13
7.2.3	Alternatieven met een lager groepsrisico	13
7.2.4	Bestrijdbaarheid	13
7.2.5	Zelfredzaamheid	14
8	Conclusie	15

1 Inleiding

PS van Groningen hebben op 22-11-2016 ingestemd met een realisatiebesluit voor de aanleg van een oostelijke ontsluitingsweg rond Bedum. Deze weg dient als oplossing voor het toenemend vrachtverkeer in de bebouwde kom van Bedum. Dat verkeer is afkomstig van onder meer Friesland Campina.

De weg komt direct ten noorden van de spoorlijn Groningen-Delfzijl te liggen en sluit ten oosten van Bedum aan op de provinciale weg N993 (Sint Annerweg). Door de aanleg van de weg komen twee onbewaakte spoorwegovergangen te vervallen. Onder het spoor komt een tunnel (onderdoorgang).



Figuur 1 tracé rondweg Bedum

1.1 Doel

Het doel van het onderzoek is inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van de aanleg van de ontsluitingsweg voor externe veiligheid.

2 Externe Veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Voor deze categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het beleid voor transportmodaliteiten is opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en dat voor transport door buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor inrichtingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

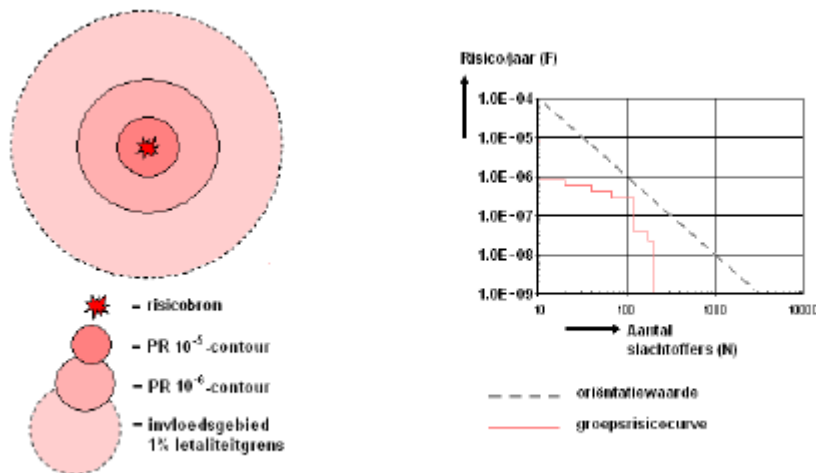
2.1 Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶/jaarcontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶/jaarcontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

2.2 Groeprisico (GR)

Het groeprisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Bij de bepaling van het invloedsgebied wordt uitgegaan van de weerklasse F1,5 (stabele atmosfeer) en een windsnelheid van 1,5 m/s.

Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 2 plaatsgebonden risicocontouren, het invloedsgebied en de grafiek van het groeprisico met de oriëntatiewaarde voor transport

2.3 Verantwoordingsplicht

In de wet- en regelgeving is een verplichting tot verantwoording van het groeprisico opgenomen. Aandacht aan de verantwoording moet worden gegeven wanneer het groeprisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groeprisico (significant) toeneemt. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groeprisico te

onderbouwen en te verantwoorden. Bij buisleidingen is de verantwoording van het groepsrisico altijd verplicht wanneer binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen.

Bij de verantwoording geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van deze kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals mogelijke bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 3 Elementen verantwoordingsplicht groepsrisico

De eindafweging (vertaald in een ruimtelijke onderbouwing) kan pas worden gemaakt wanneer ook het advies van de Veiligheidsregio is ingewonnen.

3 Juridisch beleidskader

3.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

3.1.1 Basisnetten weg, water, spoor

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg en het water. Met het Basisnet water, weg en spoor worden plafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld.

Bij de invoering van het Basisnet wordt een maximum opgelegd aan de PR 10^{-6} per jaar. Deze PR 10^{-6} per jaar kan daarmee niet meer ongelimiteerd groeien. De PR-max vormt de grens van de gebruikruimte voor het vervoer en tevens de grens van de veiligheidszone. Een veiligheidszone is een zone langs de spoorbaan of rijksweg waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. De veiligheidszone wordt gemeten vanaf het hart van de spoorbundel of het midden van de weg. In het kader van de ruimtelijke ordening dient de afstand die voor de veiligheidszone in het Basisnet is vastgesteld, te worden gehanteerd en wordt niet meer berekend. Het groepsrisico daarentegen dient wel te worden berekend en wordt daarbij de maximale benutting van groeirimte voor het vervoer toegepast die in de bijlage van de betreffende transportmodaliteit is vastgelegd.

Daarnaast moet voor bepaalde transportmodaliteiten met veel vervoer van zeer brandbare vloeistoffen in de toekomstige regelgeving rekening worden met een plasbrandaandachtsgebied (PAG).

In het provinciaal Basisnet Groningen is aanvullend op het Rijksbasisnet een zone van 30 meter aangehouden waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies wordt beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen).

Het spoortraject Groningen-Sauwerd is als route 40 opgenomen in het Basisnet.

3.1.2 Plasbrandaandachtsgebied

In het Bevt is een nieuw toetsingselement toegevoegd, het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied PAG-zone. Dit betreft een strook van 30 m (aan weerszijde van een wegvak of baanvak). Voor een wegvak wordt deze afstand gemeten vanaf de buitenste kantstrepen. Voor een baanvak wordt deze afstand gemeten vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaande verkeer. In de PAG-zone gelden geen verboden zoals bij het plaatsgebonden risico. Binnen deze zone moet worden onderzocht hoe schade en letsel ten gevolge van de warmte van een plasbrand beheerst kan worden. Het spoortraject Groningen-Sauwerd heeft een PAG-zone.

Voor vaarwegen is deze zone bepaald als de vrijwaringszone zoals vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze zone bedraagt 25 meter aan weerszijden gemeten vanaf de begrenziingslijn van de vaarweg.

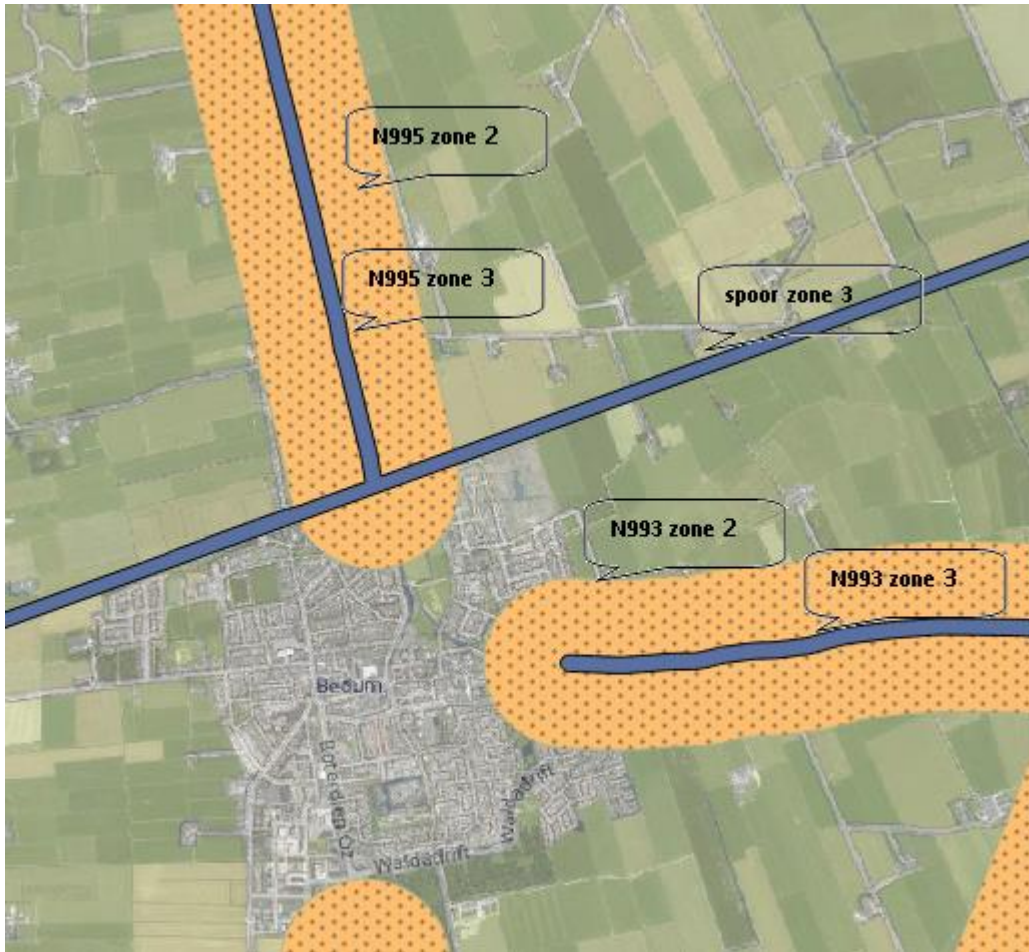
3.2 Provinciaal Basisnet

Het Provinciaal Basisnet Groningen is het antwoord op de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen waarin een borging van risicoafstanden als gevolg van transporten van gevaarlijke stoffen wordt aangekondigd. Het doel is om deze transportroutes vast te leggen en een systeem te creëren waarbij rekening kan worden gehouden met de dynamiek van transport en toekomstige groei. Om dit te bereiken wordt langs een aantal aangewezen transportroutes (rijks- provinciale- en spoorwegen) in beginsel een zone van 30 meter aangehouden waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies wordt beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen). Daarnaast zal, afhankelijk van de betreffende transportroute, binnen een vastgesteld gebied rondom de transportroute het groepsrisico moeten worden verantwoord. In de gemeente Bedum is de volgende infrastructuur opgenomen in het (provinciaal) basisnet: N46 (deels), N993, N994, N995, N996.

3.2.1 30 meter zone

Dit gebied is vastgelegd voor aangewezen transportroutes en er geldt in beginsel een zone van 30 meter waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies is beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen).

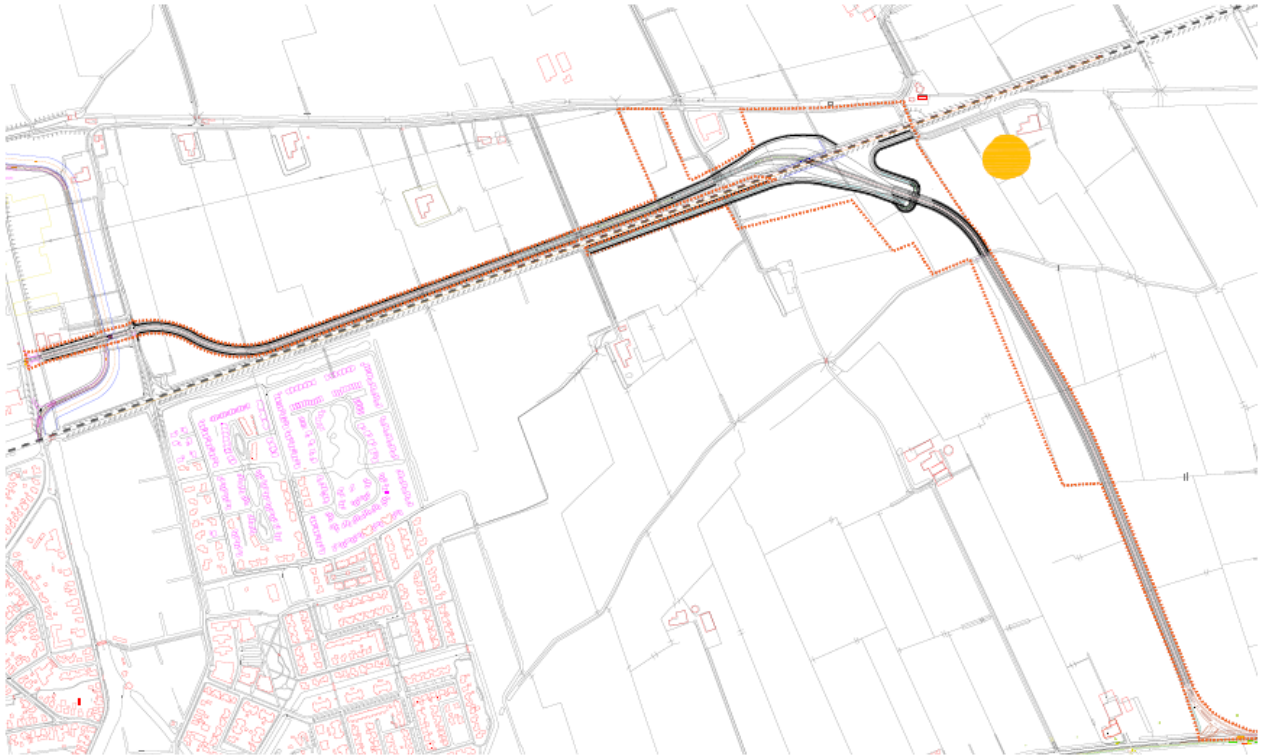
In de provinciale omgevingsverordening zijn voor de in het Basisnet opgenomen wegen en spoor zones opgenomen zoals in onderstaande figuur opgenomen:
zone 1: PR max van de weg waarin de realisatie van kwetsbare objecten is toegestaan
zone 2: het invloedsgebied van de weg
zone 3: zone waarin de realisatie van objecten met minder zelfredzame personen worden uitgesloten



Figuur 3 zones provinciale wegen en spoortraject

4 Planbeschrijving

Ten gevolge van het vrachtverkeer (van met name Friesland Campina) is in de huidige situatie sprake van leefbaarheidsproblemen in het dorp Bedum. Met de mogelijke uitbreidingsplannen van Friesland Campina zal het vrachtverkeer naar verwachting toenemen. Om het doorgaande verkeer van en naar Friesland Campina uit het dorp te weren en zo de leefbaarheid te verbeteren wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Het spoor wordt daarbij gekruist met een tunnel. Daarnaast zal voor een drietal onbewaakte overgangen in het spoorbaanvak Groningen-Delfzijl een alternatieve ontsluiting worden gerealiseerd. Hiermee wordt ook de spoorwegveiligheid verbeterd.



Figuur 4: tracé rondweg Bedum

5 Uitgangspunten risicoberekening transport

5.1 Vervoer over de weg huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het transport via de N994 door de bebouwde kom van Bedum via de N995 naar Friesland Campina.

Het invloedsgebied van de weg bedraagt 355 meter en wordt bepaald door een BLEVE-scenario (boiling liquid expanding vapour explosion) ten gevolge van een calamiteit bij het transport van stofcategorie GF3 (LPG).

Over deze weg worden brandbare stoffen, brandbare gassen en toxische stoffen vervoerd.

Het invloedsgebied van de weg bedraagt 355 meter en wordt bepaald door een BLEVE-scenario (boiling liquid expanding vapour explosion) ten gevolge van een calamiteit bij het transport van stofcategorie GF3 (LPG).

5.1.1 Berekeningsmodel

Het risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de N994 en N995 is berekend met RBM II versie 2.3. Dit programma is ontwikkeld voor evaluatie van de externe veiligheid voor het transport van gevaarlijke stoffen over transportmodaliteiten. Met RBM II kan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend worden. Voor de berekening zijn de volgende gegevens relevant:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen en de aard van de stoffen.
- De afstand tussen risicobron en kwetsbare objecten.
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een mogelijk ongeval.
- De ongevalkans.

5.1.2 Trajectgegevens weg

Uitgangspunten	
type wegtraject	weg
lengte traject	N995 buiten bebouwde kom: 560 m Bedum: bebouwde kom: 2170 m N994: buiten bebouwde kom: 590 m
breedte traject	10 meter (buiten bebouwde kom) 8 m (binnen bebouwde kom)
frequentie [1/vtg.km]	3.6×10^{-7} (weg buiten bebouwde kom) 5.9×10^{-7} (weg binnen bebouwde kom)
transport vervoer verhouding dag/nacht	70%/30% standaard
transportverhouding werkdag/weekenddag	100% / 0%
weerstation	Eelde

Tabel 1: uitgangspunten risicoberekeningen

5.1.3 Vervoerscijfers

De N995/N994 maken onderdeel uit van het provinciale basisnet weg. De te hanteren vervoersaantallen voor het betreffende deeltraject zijn in onderstaande tabel opgenomen:

provinciale weg	relevante vervoerde stof	vervoersaantallen
N995	LF 1	1000
N994	LF 2	2000
	GF 3	75

Tabel 2: vervoersgegevens relevante transportroutes

5.1.4 Bevolking

In de Handleiding risicoanalyse transport (HART, versie 1.2, 11 januari april 2017, Rijkswaterstaat) is bepaald tot welke afstand bevolking invloed kan hebben op het resultaat van het groepsrisico. Dit invloeds- gebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens .

Volgens de handleiding is voor de berekening van het groepsrisico inzicht nodig in de personen-dichtheden binnen het invloedsgebied (355 meter) van de maatgevende stof (GF3) ter hoogte van het

plangebied. De personendichtheid is te definiëren als het gemiddelde aantal personen, per bestemming, per (plan)locatie.

De huidige bevolking in het plangebied alsook buiten het plangebied is geïnventariseerd met behulp van de BAG populatie. De gegevens zijn op 26 maart 2017 ontvangen.

5.2 Vervoer over de omleidingsroute

Voor het vervoer van de omleidingsweg zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

5.2.1 Trajectgegevens weg

Uitgangspunten	
type wegtraject	weg
lengte traject	N995 buiten bebouwde kom: 3000 m
breedte traject	10 meter (buiten bebouwde kom)
frequentie [1/vtg.km]	3.6×10^{-7} (weg buiten bebouwde kom)
transport vervoer verhouding dag/nacht	70%/30% standaard
transportverhouding werkdag/weekenddag	100% / 0%
weerstation	Eelde

Tabel 3: uitgangspunten risicoberekeningen

5.2.2 Vervoerscijfers

De te hanteren vervoersaantallen voor het betreffende deeltraject zijn in onderstaande tabel opgenomen:

provinciale weg	relevante vervoerde stof	vervoersaantallen
omleidingsweg N995	LF 1	1000
	LF 2	2000
	GF 3	75

Tabel 4: vervoersgegevens relevante transportroutes

5.2.3 Bevolking

In de Handleiding risicoanalyse transport (HART, versie 1.2, 11 januari april 2017, Rijkswaterstaat) is bepaald tot welke afstand bevolking invloed kan hebben op het resultaat van het groepsrisico. Dit invloeds- gebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens .

Volgens de handleiding is voor de berekening van het groepsrisico inzicht nodig in de personendichtheden binnen het invloedsgebied (355 meter) van de maatgevende stof (GF3) ter hoogte van het plangebied. De personendichtheid is te definiëren als het gemiddelde aantal personen, per bestemming, per (plan)locatie.

De huidige bevolking in het plangebied alsook buiten het plangebied is geïnventariseerd met behulp van de BAG populatie. De gegevens zijn op 26 maart 2017 ontvangen.

De populatie is aangevuld met de bestemmingsplancapaciteit van het ontwerp-bestemmingsplan "Bedum-Ter Laan" fase 4 zoals vastgesteld d.d. 07-04-2017. Hierbij is uitgegaan van een personendichtheid van 25 pers/ha (rustige woonwijk).

5.3 Spoorvervoer

De nieuwe ontsluitingsweg loopt parallel tot het spoor en ligt binnen het invloedsgebied van het spoor. Verkeersdeelnemers inclusief fietsers worden vanuit oogpunt van externe veiligheid niet gezien als te beschermen personen en worden niet verder beschouwd in het onderzoek.

6 Resultaten vervoer gevaarlijke stoffen N995 en omleidingsroute

De Veiligheidsregio Groningen is verzocht om advies uit te brengen over het groepsrisico als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan. Het advies hebben wij op 29 september 2017 ontvangen.

6.1 Plaatsgebonden risico N995

Bestaande situatie



Figuur 5: plaatsgebonden risico N995 (PR 10^{-7} in blauw, 10^{-8} in groen)

Nieuwe situatie



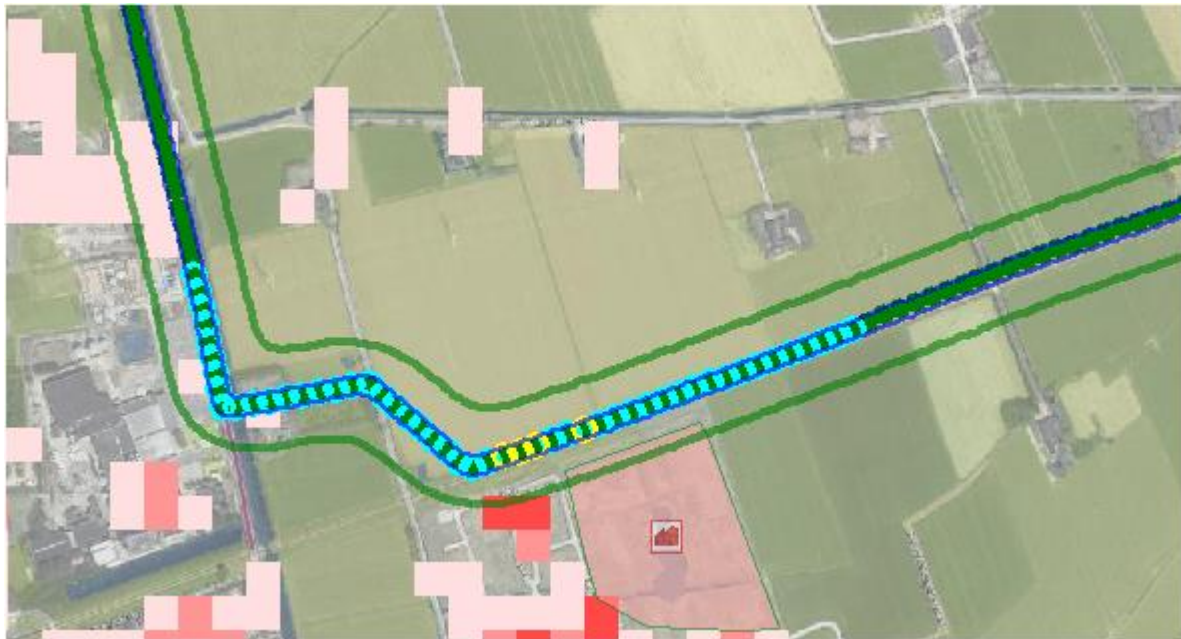
Figuur 6: plaatsgebonden risico ontsluitingsweg N995 (PR 10^{-7} in blauw, 10^{-8} in groen)

6.2 Groepsrisico



Figuur 7: groepsrisico met hoogste groepsrisico bestaande situatie (in rood) en nieuwe situatie (blauw)

Met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg neemt het groepsrisico significant af.



Figuur 8: locatie hoogste groepsrisico

De locatie met het hoogste groepsrisico is weergegeven in geel. Deze ligt ter hoogte van het woongebied Ter Laan.

7 Verantwoording Groepsrisico

7.1 Inleiding

Formeel hoeft er geen groepsrisico verantwoording te worden gedaan wanneer het ruimtelijk plan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maakt. Om toch inzicht te geven in de gevolgen van de realisatie van de nieuwe rondweg worden toch de aspecten van de groepsrisico verantwoording langsgelopen. Achtereenvolgens zal worden ingegaan op:

- 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 redelijkerwijs te verwachten zijn, en
- de als gevolg van het bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft;
- 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;
- 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
- de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor/en nadelen daarvan.
- 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 ruimtelijke relevante bouwkundige voorzieningen
- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- voor zover het plan of 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 weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Bij de verantwoording wordt het advies van de Veiligheidsregio Groningen dd. 29 september 2017 betrokken.

7.2 Aspecten van de verantwoording

7.2.1 Personendichtheid

De personendichtheid zal ald gevolg van de aanleg van de nieuwe weg niet toenemen omdat er geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten met de aanleg van de weg, daarnaast is de personendichtheid in de omgeving van de ruite flink afgenomen nu de route niet meer door het dorp Bedum gaat.

7.2.2 De hoogte van het groepsrisico

In de nieuwe situatie is er geen sprake meer van een groepsrisico aangezien de kans dat er 10 personen of meer overlijden lager is dan 10^{-9} .

7.2.3 Alternatieven met een lager groepsrisico

Nu er in de nieuwe situatie geen sprake meer is van een groepsrisico zijn er geen alternatieven met een lager groepsrisico.

7.2.4 Bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid van een calamiteit wordt bepaald door de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen. Uit het advies van de Veiligheidsregio Groningen blijkt dat alleen bij de aansluiting van de ontsluitingsweg op het Boterdiep Wz. Echter gezien de situatie en de periode waarin het aandachtspunt optreedt is van het adviseren van maatregelen afgezien.

In de directe omgeving is geen primair bluswater beschikbaar, wel is er op een deel secundair bluswater beschikbaar, de Veiligheidsregio groningen ziet geen aanleiding tot het realiseren van extra bluswater voorzieningen.

7.2.5 Zelfredzaamheid

De gebruikers van de weg kunnen gemakkelijk van een calamiteit vluchten, in de omgeving van de weg zijn geen objecten voor het verblijf van verminderd zelfredzame personen aanwezig waardoor de zelfredzaamheid als voldoende wordt beoordeeld.

8 Conclusie

Met de aanleg van de ontsluitingsweg is er geen sprake meer van een groepsrisico. Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt niet meer plaats door de bebouwde kom van Bedum.

De Veiligheidsregio Groningen heeft de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid met betrekking tot het plangebied beoordeeld. Na aanleiding van de ruimtelijke ontwikkeling ziet Veiligheidsregio Groningen geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Ongeacht de inzet van de gemeente en de hulpverleningsdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein dan ook, blijft altijd aanwezig.

Alles overwegende wordt geconcludeerd dat vanuit oogpunt van externe veiligheid het verantwoord is om het bestemmingsplan vast te stellen. Het restrisico is in dit kader aanvaardbaar.

De nieuwe ontsluitingsweg dient te worden opgenomen in het Basisnet Groningen met de bijbehorende zones zoals bedoeld in artikel 2.23/1 t/m 2.23.5 van de Omgevingsverordening provincie Groningen.