



Adviesgroep AVIV BV  
M.H. Tromplaan 55  
7513 AB Enschede

## **Externe veiligheid N348 Holterwegzone te Deventer**

Project : 163179  
Datum : 1 februari 2017  
Auteur : ing. A.J.H. Schulenberg

Opdrachtgever:  
Gemeente Deventer  
t.a.v. H. Bisseling  
Postbus 5000  
7400 GC Deventer

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Normstelling externe veiligheid transport .....</b>	<b>3</b>
2.1. Wet- en regelgeving .....	3
2.2. Risicobenadering.....	3
2.2.1. Plaatsgebonden risico .....	3
2.2.2. Groepsrisico.....	4
<b>3. Uitgangspunten risicoberekening.....</b>	<b>6</b>
3.1. Plangebied .....	6
3.2. RBM II .....	6
3.3. Transportintensiteit.....	7
3.4. Trajecteigenschappen .....	7
3.5. Bebouwing.....	7
<b>4. Resultaten weg.....</b>	<b>8</b>
4.1. Plaatsgebonden risico .....	8
4.2. Groepsrisico .....	8
<b>5. Conclusie.....</b>	<b>11</b>
<b>Referenties .....</b>	<b>12</b>
<b>Bijlage 1. RBM II versie 2.3 .....</b>	<b>13</b>
<b>Bijlage 2. Gegevens bebouwing.....</b>	<b>17</b>

## 1. Inleiding

De gemeente Deventer is voornemens een bestemmingsplan voor leisure-doeleinden op te stellen: de Holterwegzone. Dit bestemmingsplan ligt binnen het invloedsgebied van de provinciale weg N348 en de spoorlijn Deventer - Almelo. Inzicht in de externe veiligheidsrisico's is daarom nodig. De resultaten van de risicoberekeningen voor de N348 worden in deze rapportage gepresenteerd, de resultaten voor het spoortransport worden separaat gerapporteerd. De resultaten van de risicoberekeningen worden in deze rapportage gepresenteerd.

De rapportage is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de normstelling externe veiligheid voor transportroutes samengevat. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van de risicoberekening beschreven. Hoofdstuk 4 bevat het resultaat van de risicoberekening. Hoofdstuk 5 ten slotte bevat de conclusie.

## 2. Normstelling externe veiligheid transport

### 2.1. Wet- en regelgeving

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Het risico voor personen die verblijven in de omgeving wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV). Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening [1]. Voor infrabesluiten zijn de regels vastgelegd in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels) [2].

Op 1 april 2015 is het Basisnet volledig in werking getreden. Het basisnet bestaat uit een aangewezen aantal routes (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg, spoorlijn of vaarweg maximaal mag veroorzaken. De basisnetroutes en deze zogenoemde "risicoplafonds" zijn vastgelegd in de regeling basisnet [3]. De N348 ter hoogte van de Holterwegzone is geen basisnetroute.

### 2.2. Risicobenadering

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies in de omgeving. Of een functie kwetsbaar of beperkt kwetsbaar is, is te vinden in het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi) [4]. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoorgebouwen. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder andere verspreid liggende woningen, sporthallen en bedrijfsgebouwen.

Met het GR wordt geëvalueerd of als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat een grote groep personen blootgesteld wordt.

#### 2.2.1. Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een

route en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken. In tabel 1 wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico van toepassing zijn.

Type object	Omgevingsbesluit
Kwetsbare objecten	Grenswaarde PR $10^{-6}$
Beperkt kwetsbare objecten	Richtwaarde PR $10^{-6}$

Tabel 1. Normen plaatsgebonden risico

De grenswaarde moet te allen tijde in acht worden genomen, het bevoegd gezag mag niet van de grenswaarde afwijken. Voor de richtwaarde geldt dat uitsluitend in geval van zwaarwegende belangen (zoals economische) daarvan mag worden afgeweken. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van basisnetroutes dienen de afstanden rechtstreeks getoetst te worden aan de risicoplafonds zoals die zijn vastgesteld in de Regeling Basisnet [3]. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van andere dan de basisnetroutes dienen de afstanden getoetst te worden aan de berekende  $10^{-6}$  contour van het plaatsgebonden risico. In veel gevallen is een risicoberekening niet nodig en kan worden volstaan met het toepassen van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart) [5].

### 2.2.2. Groepsrisico

Indien een plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning in elk geval ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
- voor zover dat plan of die vergunning 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 voordoet.

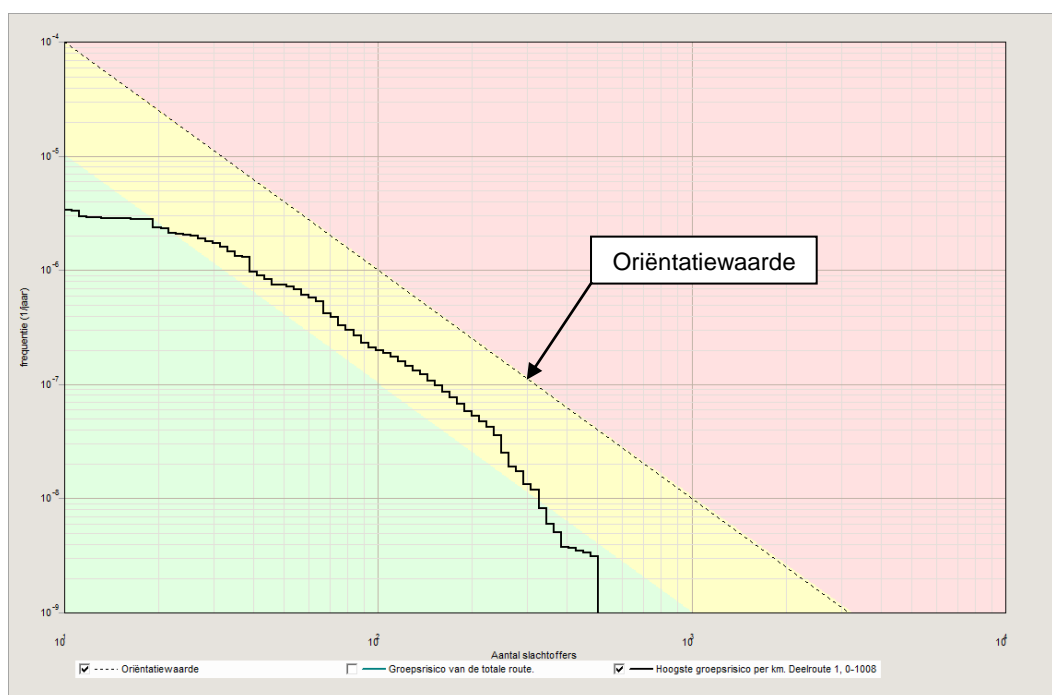
Als het groepsrisico door een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een transportroute meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie en groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Dit wordt ook wel aangeduid als de verantwoordingsplicht groepsrisico. In de motivering bij het betrokken besluit moeten ten minste de volgende gegevens worden opgenomen:

- 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 of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
- 2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;

- het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning 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 de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet 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.

Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit, kortom de kans op een ramp. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Figuur 1 geeft een voorbeeld.

Het groepsrisico wordt bepaald per kilometer route en vergeleken met de oriëntatiewaarde. Deze waarde helpt het bevoegd gezag bij de afweging of de kans op een ramp opweegt tegen het maatschappelijk voordeel van het voorgenomen besluit. Het begrip *oriëntatiewaarde* houdt in dat het bevoegd gezag gemotiveerd kan besluiten een hogere kans op een ramp te accepteren.

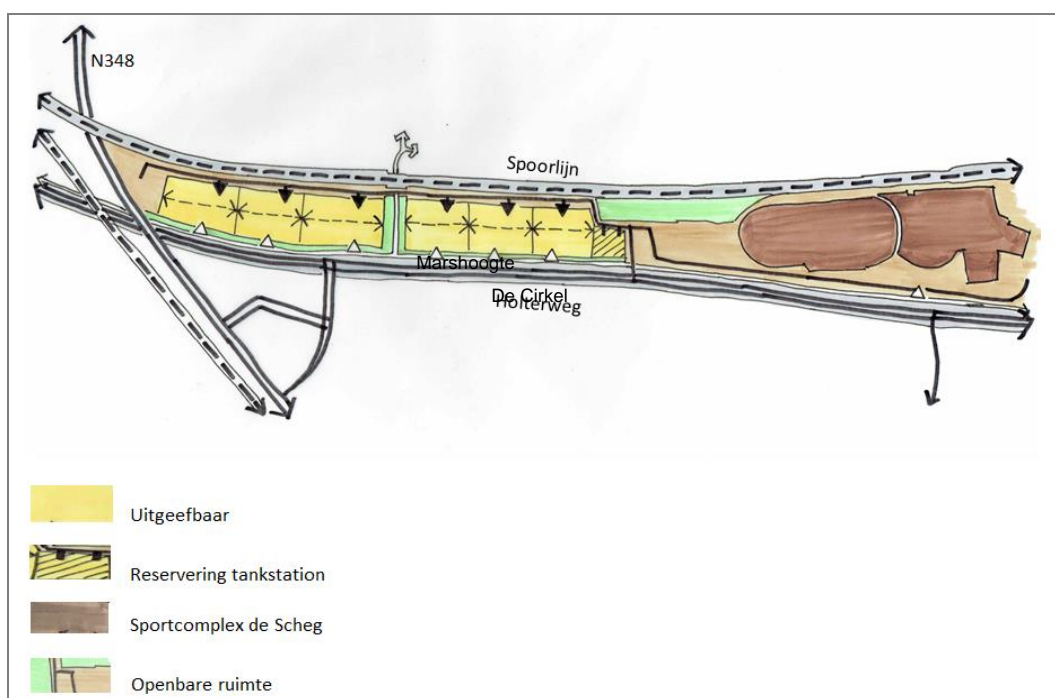


Figuur 1. Voorbeeld groepsrisico transportroute

### 3. Uitgangspunten risicoberekening

#### 3.1. Plangebied

Figuur 2 toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de N348 en de spoorlijn Deventer - Almelo.



Figuur 2. Situatieschets plangebied

#### 3.2. RBM II

Het risico van het transport wordt berekend met RBM II versie 2.3 [6]. De methodiek is samengevat in bijlage 1. De berekening wordt uitgevoerd conform de Handleiding risicoanalyse transport [5]. Voor de berekening zijn de volgende gegevens nodig:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen.
- Trajecteigenschappen zoals de uitstromingsfrequentie, de kans per voertuigkilometer dat een tankauto of spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt.
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een ongeval. De bevolkingsdichtheden worden aangegeven in veelhoeken langs de route met een uniforme dichtheid per veelhoek.
- De meteorologische condities: hiervoor is weerstation Deelen gebruikt.

### 3.3. Transportintensiteit

De N348 (wegvakken O17 en O49) ter hoogte van bestemmingsplan Holterwegzone wordt niet genoemd in bijlage I van de regeling Basisnet. Voor dit wegvak is daarom uitgegaan van de tellingen van RWS [7]. Met behulp van het Global Economy scenario uit de prognose tot 2020 van DVS zijn de transportintensiteiten op jaarbasis omgerekend naar 2017 [8]. Tabel 2 toont het resultaat.

Stof-categorie	Voorbeeld-stof	2007		2017	
		O17	O49	O17	O49
LF1	Heptaan	542	1802	599	1991
LF2	Pentaaan	213	669	235	739
GF3	Propaan	230	246	230	246

Tabel 2 Transportintensiteit wegvakken N348 in 2007 en 2017

### 3.4. Trajecteigenschappen

In deze studie is uitgegaan van de standaard uitstromingsfrequentie  $3.6 \cdot 10^{-7}$  per voertuigkilometer voor een weg buiten de bebouwde kom. Voor de breedte van de weg is 15 m gehanteerd. Bij de risicoberekening wordt standaard aangenomen dat 61% van het transport overdag plaatsvindt tussen 8:00 en 18:30 uur en 39% 's nachts.

### 3.5. Bebouwing

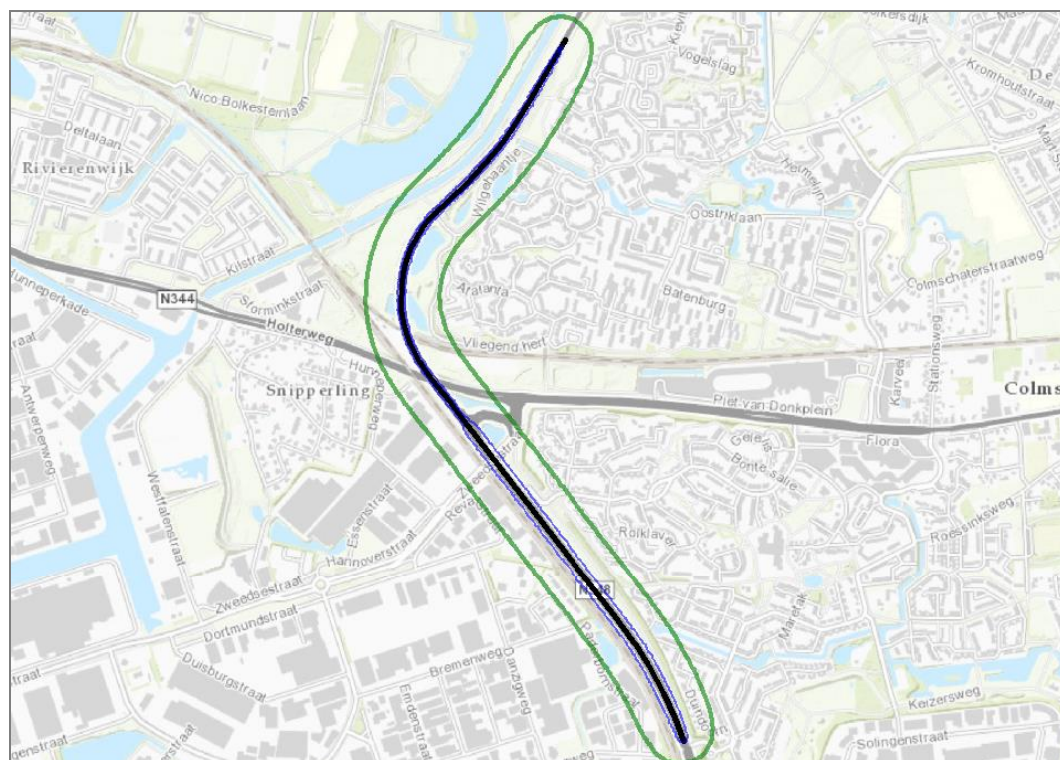
Voor de bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen langs de weg voor de referentiesituatie is gebruik gemaakt van aangeleverde RBM II-bestanden [9]. Gegevens over de invulling van het plangebied zijn aangeleverd door de opdrachtgever [10]. De gehanteerde werkwijze en gemodelleerde verandering van de omgeving is opgenomen in bijlage 2.



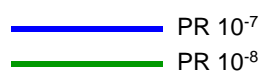
## 4. Resultaten weg

### 4.1. Plaatsgebonden risico

Figuur 3 toont het plaatsgebonden risico. De berekeningen hebben niet geleid tot plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde  $10^{-6}$ . Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor bestemmingsplan Holterwegzone.

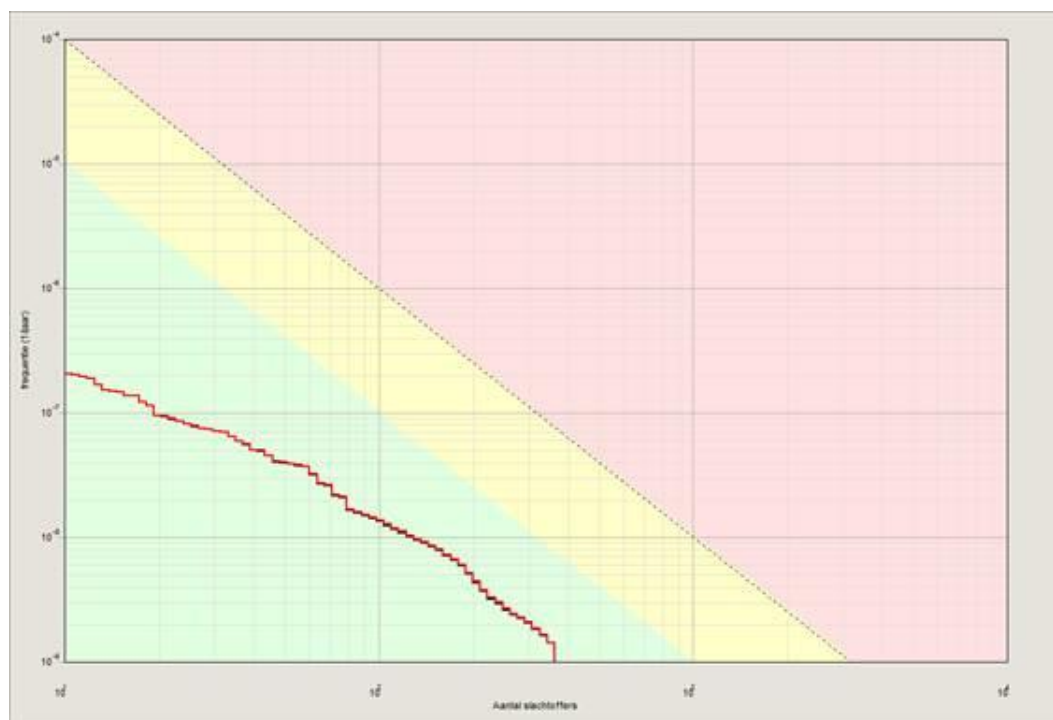


Figuur 3. Plaatsgebonden risico



### 4.2. Groepsrisico

Figuur 4 toont het groepsrisico voor het kilometervak met het hoogste groepsrisico. De ligging van dit kilometervak wordt getoond in figuur 5 voor de toekomstige situatie (niet verschillend van de huidige situatie). Realisatie van het plan leidt tot een zeer geringe toename van het groepsrisico. De verklaring hiervoor is dat het groepsrisico in belangrijke mate bepaald wordt door bebouwing ten zuiden van het bestemmingsplan.



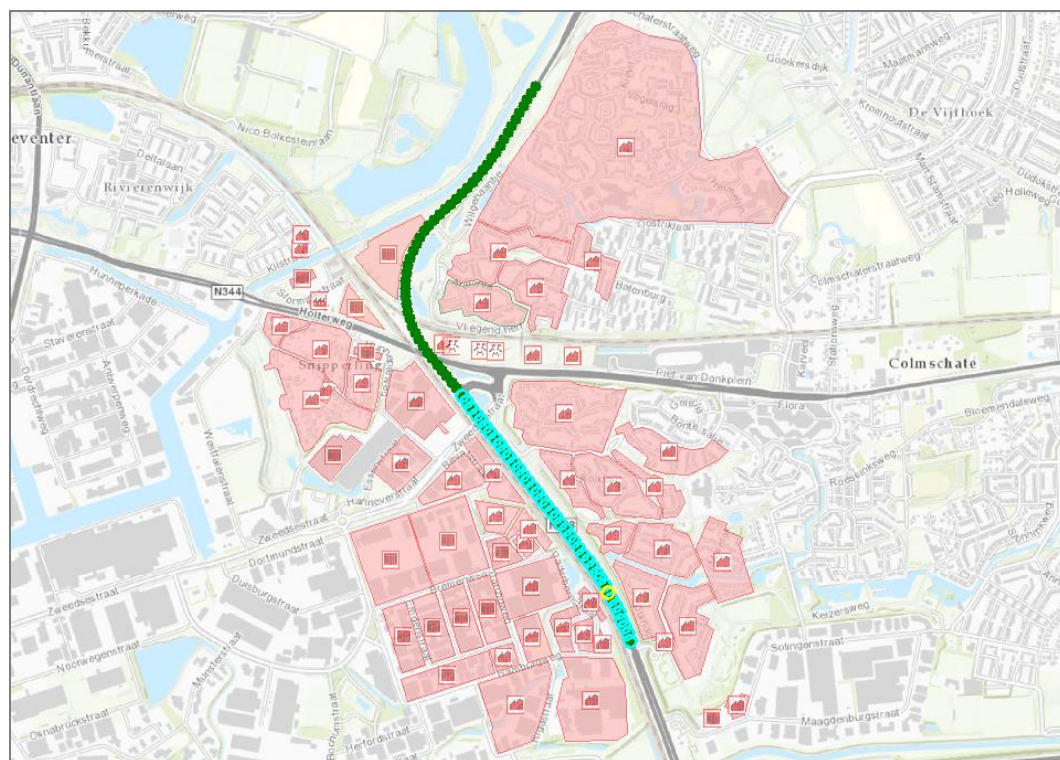
Figuur 4. Hoogste groepsrisico per kilometer

Huidige bebouwing  
 Toekomstige bebouwing

Tabel 3 vat de resultaten samen wat betreft de afstand van de fN-curve tot de oriëntatiewaarde voor het kilometervak met het hoogste groepsrisico. De mate van overschrijding van het groepsrisico wordt uitgedrukt als de maximale factor tussen de berekende fN-curve en de oriëntatiewaarde  $fN^2 = 10^{-2}$  voor meer dan 10 slachtoffers. Een factor 0.021 betekent bijvoorbeeld dat de berekende frequentie van de fN-curve meer dan 45 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde (bij een bepaald aantal slachtoffers).

Bebouwing	Factor
Huidig	0.021
Toekomstig	0.022

Tabel 3. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde



Figuur 5. Ligging kilometer hoogste groepsrisico toekomstige situatie

- : Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico bevat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico. Groen gekleurde kern is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde.
- : Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- : Grootte van het groepsrisico van het resterende deel van het traject. Groen gekleurd is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde.

## 5. Conclusie

De externe veiligheidsrisico's door het transport van gevaarlijke stoffen over de N348 ter hoogte van bestemmingsplan Holterwegzone zijn berekend voor de bestaande en de toekomstige situatie. De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de resultaten worden in dit hoofdstuk benoemd.

### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor bestemmingsplan Holterwegzone.

### *Groepsrisico*

Het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. De ontwikkeling van bestemmingsplan Holterwegzone leidt nauwelijks tot een toename van het groepsrisico. In zowel de huidige als de toekomstige situatie is het groepsrisico meer dan 45 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Omdat het groepsrisico kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde, kan een verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

## Referenties

1. Ministerie I&M 2013 Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) Staatsblad 2013, nr. 465
2. Ministerie I&M 2014 Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten Staatscourant 1 oktober 2014, nr. 25839
3. Ministerie I&M 2014 Regeling Basisnet Staatscourant 19 maart 2014, nr. 8242
4. Ministerie VROM 2004 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) Staatsblad 2004, nr. 250
5. Ministerie I&M 2015 Handleiding Risicoanalyse Transport Versie 1.1 gedateerd 1 april 2015
6. AVIV 2012 Handleiding RBM II
7. Rijkswaterstaat 2015 2015 04 Basisnet referentie aantallen & werkelijke jaarintensiteiten\_tcm174-372285.xls
8. DVS 2007 Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007
9. Royal Haskoning DHV 2016 Holterwegzone december 2016 bevolking voor AVIV.r2s. Geleverd 20 december 2016
10. Gemeente Deventer 2016 Raming bezoekers Leisure-strip Holterweg\_incl verhouding dag nacht.xlsx. Geleverd 22 december 2016

## Bijlage 1. RBM II versie 2.3

### 1. Overzicht

Voor evaluatie van de externe veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen is de rekenmethodiek RBM II ontwikkeld [1]. Hiermee kan het plaatsgebonden risico en groepsrisico veroorzaakt door het transport berekend worden.

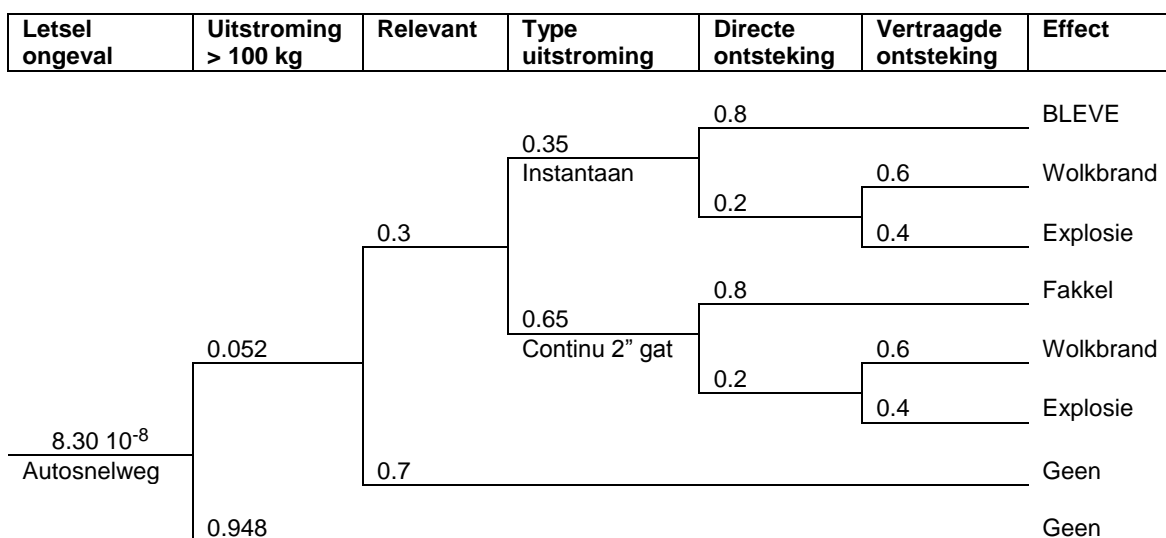
In RBM II bestaat de systeembeschrijving uit de typering van het traject, de lengte van het traject, en de aantallen transporten per jaar per stofcategorie. De fractie van het transport die overdag plaatsvindt, kan worden opgegeven.

De bevolkingsdichtheden worden aangegeven in veelhoeken langs de route met een uniforme dichtheid per veelhoek. Er kan voor de dag en nacht een personendichtheid worden opgegeven. De ongevalsscenario's en de effectberekeningen zijn niet door de gebruiker te beïnvloeden. Na het invoeren van de basisgegevens en het starten van de berekeningen worden de resultaten gepresenteerd in de vorm van risicocontouren langs de route en de fN-curve per kilometer.

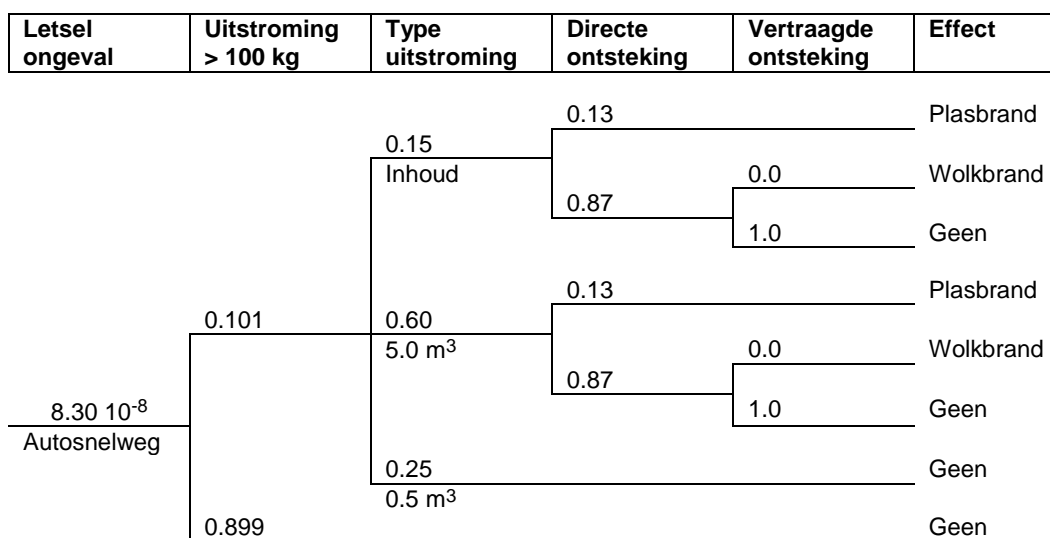
### 2. Gebeurtenisbomen

Figuur 1.1 toont de gebeurtenisboom voor een ongeval met een druktankwagen geladen met brandbaar tot vloeistof verdicht gas. Er wordt verondersteld dat bij vertraagde ontsteking het gas altijd ontsteekt bij de maximale omvang van de wolk. Voor een toxisch tot vloeistof verdicht gas wordt dezelfde gebeurtenisboom gebruikt tot en met de tak type uitstroming. Het effect is een toxische gaswolk.

Figuur 1.2 toont de gebeurtenisboom voor een ongeval met een atmosferische tankwagen geladen met brandbare vloeistof. De kans op directe ontsteking geldt voor de stofcategorie LF2. Voor de stofcategorie LF1 wordt een 30 maal kleinere waarde gebruikt. Er wordt geen rekening gehouden met vertraagde ontsteking. Het dampgenererend vermogen van de vloeistoffen is gering, zodat er geen brandbare gaswolk van enige omvang zal ontstaan. Voor een toxische vloeistof wordt dezelfde gebeurtenisboom gebruikt tot en met de tak type uitstroming. Het effect is een toxische gaswolk. Voor een vloeistof die zowel brandbaar als toxisch is worden de effecten gecombineerd.



Figuur 1.1. RBM II gebeurtenisboom uitstroming brandbaar gas druktankwagen



Figuur 1.2. RBM II gebeurtenisboom uitstroming brandbare vloeistof atmosferische tankwagen

### 3. Ongevingsfrequentie en kans op uitstroming

RBM II bevat standaard waarden om de uitstromingsfrequentie van druk- en atmosferische tankwagens voor drie wegtypen te berekenen. Deze basisgegevens zijn afgeleid in een studie uitgevoerd in 1994 [2] en geactualiseerd in 2005 [3]. De standaard waarden worden getoond in tabel 1.1.

Wegtype	Ongevings frequentie [vtgkm]	Kans op uitstroming > 100 kg	
		Druk	Atmosferisch
Autosnelweg	$8.30 \cdot 10^{-8}$	0.052	0.101
Buiten bebouwde kom	$3.60 \cdot 10^{-7}$	0.034	0.077
Binnen bebouwde kom	$5.90 \cdot 10^{-7}$	0.006	0.021

Tabel 1.1. Motorvoertuigletselonegevingsfrequentie (zonder ongevallen met langzaam verkeer) en kans op uitstroming voor verschillende wegtypen

### 4. Voorbeeldstoffen

In RBM II zijn standaardscenario's opgenomen voor de verschillende stofcategorieën. Voor elke stofcategorie worden de effectberekeningen uitgevoerd voor een voorbeeldstof. De voorbeeldstoffen worden getoond in tabel 1.2.

Hoofdcategorie	Categorie	VN-nummer	Stofnaam
Brandbare gassen	GF0		(Niet ingevuld)
	GF1	1040	Ethyleenoxide
	GF2	1011	Butaan
	GF3	1978	Propaan
Toxische gassen	GT1		(Niet ingevuld)
	GT2	1064	Methylmercaptaan
	GT3	1005	Ammoniak
	GT4	1017	Chloor
	GT5	1017	Chloor
	GT6		(Niet ingevuld)
	GT7		(Niet ingevuld)
Brandbare vloeistoffen	LF1	1206	Heptaan
	LF2	1207	Pentaaan
Toxische vloeistoffen	LT1	1093	Acrylnitril
	LT2	1277	Propylamine
	LT3	1092	Acroleïne
	LT4	2480	Methylisocyaanaat
	LT5		(Vervoersverbod)
	LT6		(Vervoersverbod)
Explosieven	EX1		(Niet ingevuld)
	EX2		(Niet ingevuld)
	EX3		(Niet ingevuld)

Tabel 1.2. Voorbeeldstoffen RBM II



## 5. Meteorologische omstandigheden

In RBM II kan een weerstation worden geselecteerd waarvan de meteorologische gegevens worden gebruikt. Het wegvervoer vindt voor 70% gedurende de dag en voor 30% gedurende de nacht plaats.

### Referenties

1. AVIV 2012 Handleiding RBM II
2. AVIV 1994 Fundamenteel onderzoek naar kanscijfers voor risicoberekeningen bij wegtransport gevaarlijke stoffen  
Rapport voor ministeries VROM en V&W
3. AVIV 2005 Actualisatie uitstroomfrequentie wegtransport  
Rapportnr. 05860

## Bijlage 2. Gegevens bebouwing

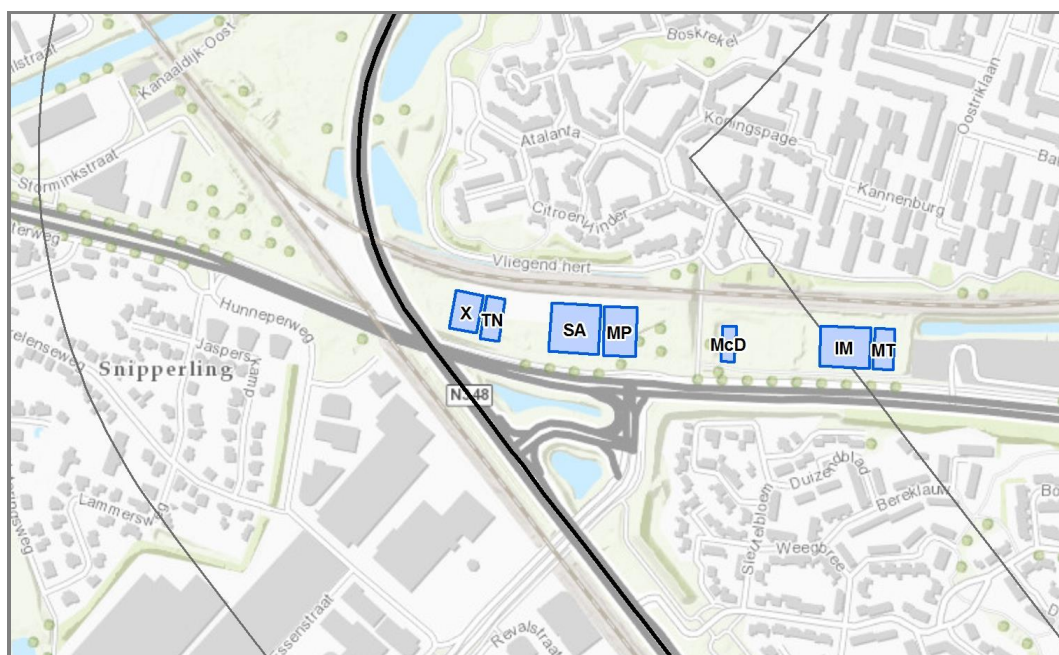
Voor de bevolkingsgegevens in de omgeving van de N348 is gebruik gemaakt van een bestaand RBM II-bebouwingsbestand [9]. Tabel 4 toont de aanwezigheidsgegevens per gebied, de gebieden zelf zijn weergegeven in figuur 6.

Vlak ID	Aantal personen		Toelichting
	Dag	Nacht	
1	164	319	Wonen
2	193	375	Wonen
3	199	385	Wonen
4	135	253	Wonen
Wonen 57	29	58	Wonen
Industrie semi continu	6	1	1/100 m <sup>2</sup>
Wonen 60	41	82	Wonen
Wonen 61	12	24	Wonen
Wonen 62	60	120	Wonen
19	121	232	Wonen
20	327	614	Wonen
21	59	115	Wonen
22	218	419	Wonen
23	63	121	Wonen
24	51	101	Wonen
25	126	236	Wonen
26	183	337	Wonen
27	202	398	Wonen
28	7	14	Wonen
30	250	94	Wonen
76	2829	2707	
B2	374	0	
B3	317	0	
B4	56	0	
B5	357	0	
B6	178	0	
B7	90	0	
B8	74	0	
B11	332	0	
B13	157	0	
B14	283	0	
B15	253	0	
B16	289	0	
B17	92	0	
B18	57	0	
B19	554	0	
B20	781	0	
RW bestaand 45	7	15	
RW bestaand 46	25	50	
Wonen 120	134	269	

Tabel 4. Gegevens RBM II omgeving



De invulling van bestemmingsplan Holterwegzone is aangeleverd door de opdrachtgever [10]. Deze gegevens zijn vertaald naar een aanwezigheid dag en nacht. Tabel 5 toont het resultaat per gebied, de gebieden zelf zijn weergegeven in figuur 6. Aangezien er geen vervoer van gevaarlijke stoffen in het weekeinde wordt verondersteld, is de aanwezigheid in het weekeinde niet van invloed op de uitkomsten. Er zijn daarom uitsluitend evenementen op werkdagen gedefinieerd. Zoals blijkt uit figuur 7 ligt het kinderspeelparadijs (vlak MT) buiten het invloedsgebied rond de N348 en is daarom niet gemodelleerd.



Figuur 7. Ligging bebouwingsgebieden binnen bestemmingsplan Holterwegzone. De dunne zwarte lijn is de grens van invloedsgebied

Vlak ID	Betreft	Aantal personen		Ingevoerd als
		Dag	Nacht	
X	Amusementshal	22	20	Woonbebouwing
TN	Feestzaal	74	134	Evenement (op werkdagen), 60 /jr 7.5 uur overdag; 6.5 uur 's nachts
SA	Feestzaal	401	401	Evenement (op werkdagen), 15 /jr 7.5 uur overdag; 6.5 uur 's nachts
MP	Feestzaal	267	267	Evenement (op werkdagen), 60 /jr 7.5 uur overdag; 6.5 uur 's nachts
McD	Fast food (incl. drive)	41	29	Woonbebouwing
IM	Combinatie leisure en sport	133	107	Woonbebouwing

Tabel 5. Gegevens RBM II Holterwegzone