

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Industry & Buildings

Aan: Gemeente Nunspeet
Van: Roel Schaap
Datum: 14 maart 2019
Kopie: Jorrit Juk
Jarko van Nunen
ProRail
Ons kenmerk: BG4029IBNT1903141447
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Externe veiligheid ten behoeve van onderdoorgangen Nunspeet

1 Inleiding

Ter hoogte van de huidige gelijkvloerse kruising tussen het spoor en de provinciale weg N310, en het station van Nunspeet (NS-lijncode 017 Utrecht-Zwolle, ca. km 61.0-61.1) worden ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving 2 onderdoorgangen gerealiseerd. De gelijkvloerse kruising van de N310 wordt door een onderdoorgang voor het autoverkeer vervangen, de bestaande spoorkruising voor voetgangers wordt door een nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer (fietsverkeer) en voetgangers ter hoogte van het stationsplein vervangen. In Figuur 1 is schematisch de locaties van de onderdoorgangen weergegeven. In het kader van de ontwikkeling van deze onderdoorgangen is gevraagd om voor het milieuaspect externe veiligheid op kwalitatieve wijze de mogelijke gevolgen te beschouwen. Deze beschouwing is opgenomen in dit memorandum.



Figuur 1: Beoogde locaties onderdoorgangen

2 Beschouwing spoorlijn

Over de spoorlijn worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Indien zich een incident voordoet tijdens het transport van gevaarlijke stoffen brengt dit risico's met zich mee voor personen in de directe omgeving van de transportroute.

In het kader van externe veiligheid valt de spoorlijn onder de werkingssfeer van het Bevt (Besluit externe veiligheid transportroutes). De spoorlijn maakt tevens onderdeel uit van het basisnet spoor (Lijn 360 Amersfoort-Oost – Hattem, conform Basisnetspoor). In de Regeling basisnet zijn risicoplafonds vastgelegd voor het transport van gevaarlijke stoffen over bepaalde routes.

Voor externe veiligheid zijn de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico bepalend. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door het vervoer van de gevaarlijke stoffen en de eigenschappen van het spoor. Het groepsrisico geldt voor de omgeving en wordt bepaald door de eigenschappen van het spoor en de aanwezige bevolking in de nabijheid van het spoor. Hoe meer bevolking er dicht op het spoor woont (binnen het invloedsgebied) hoe hoger het groepsrisico.

Conform de HART¹ is de zogenoemde faalfrequentie van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (uitgedrukt in $1/(\text{voertuig} \cdot \text{km})$) afhankelijk van de (baanvak)snelheid en de aanwezigheid van wissels. De aanwezigheid van een spoorwegovergang heeft conform de HART (paragraaf 9.4) geen invloed op deze faalfrequentie.

In het kader van externe veiligheid zal er in de toekomstige situatie geen verandering optreden ten opzichte van de huidige situatie. De eigenschappen die de faalfrequentie bepalen veranderen niet door de aanleg van de onderdoorgangen. Tevens komen de sporen niet op een andere locatie te liggen en zal de hoeveelheid te vervoeren gevaarlijke stoffen niet veranderen. Het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zullen niet veranderen door de aanleg van de onderdoorgangen.

3 Conclusie

De ontwikkeling van de onderdoorgangen heeft geen invloed op het milieuaspect externe veiligheid met betrekking tot de spoorlijn.

¹ RIVM, 2017: Handleiding Risicoanalyse transport; januari 2017, paragraaf 9.4