
**Boxtel, PHS, deelproject Tongeren,
Externe veiligheid**

15 november 2017

Verantwoording

Titel	Boxtel, PHS, deelproject Tongeren, Externe veiligheid
Opdrachtgever	Gemeente Boxtel
Projectleider	M.S. Sahak
Auteur(s)	Frank Kriellaars
Tweede lezer	Rick Elbersen
Projectnummer	1246986
Aantal pagina's	14 (exclusief bijlagen)
Datum	15 november 2017
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Industry
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Kenmerk R007-1246986FKR-hgm-V02-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	3
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Maatregelenpakket PHS Boxtel	7
1.3 Deelproject Tongeren of Keulsebaan of project Boseind	8
2 Externe veiligheid.....	9
2.1 Plaatsgebonden risico	9
2.2 Groepsrisico	9
3 Effecten van de ontwikkeling op de externe veiligheid	11
3.1 Plaatsgebonden risico	11
3.2 Groepsrisico	12
3.3 Invloed omgeving op weg.....	13
4 Conclusie	14

Kenmerk R007-1246986FKR-hgm-V02-NL

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

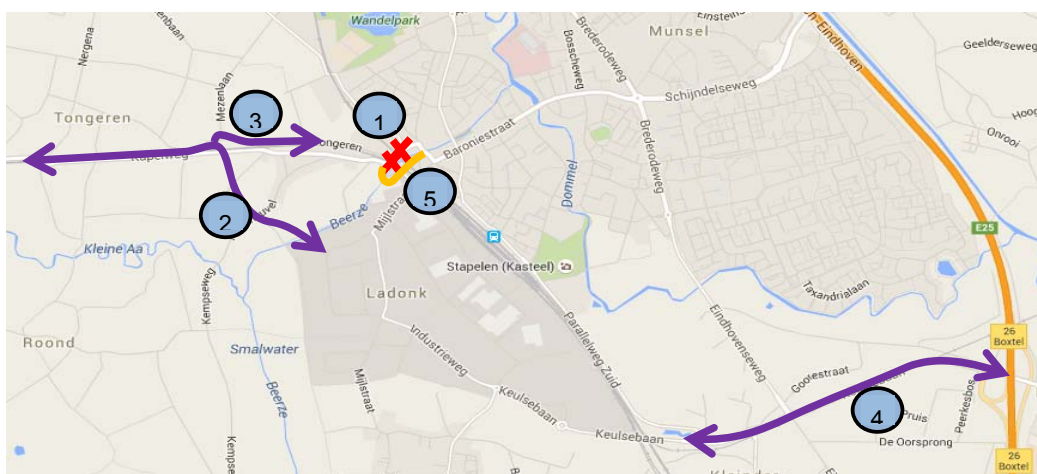
De problematiek van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat in Boxtel bestaat al vele decennia. De dubbele spoorwegovergang zorgt voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het GVVP 2008 is daarom een aantal doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang, het buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.

Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en als gevolg van de autonome groei van het wegverkeer wordt dit knelpunt de komende jaren alleen maar groter. In de Voorkeursbeslissing PHS (juni 2010) van het Rijk is dit knelpunt dan ook onderkend en zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld. In overleg tussen Rijk, provincie en gemeente is vervolgens naar oplossingen onderzocht hetgeen geleid heeft tot een door de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant vormt het uitgangspunt voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

1.2 Maatregelenpakket PHS Boxtel

Het Maatregelenpakket bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten (zie onderstaande afbeelding):

1. Het opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat
2. De aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaam verkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen)
3. Aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer
4. Het opwaarderen van de Keulsebaan
5. De realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de rijbaan Tongeren



1.3 Deelproject Tongeren of Keulsebaan of project Boseind

Voorliggend rapport heeft betrekking op het aspect externe veiligheid voor *het deelproject Tongeren*.

2 Externe veiligheid

Externe Veiligheid (EV) heeft betrekking op de gevaren die personen in de directe omgeving lopen in het geval er iets mis gaat tijdens de opslag, productie of het transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Op deze categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een weg waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Relevante wetgeving voor wijzigingen aan transportroutes opgenomen in het basisnet is de Wet basisnet, de bijbehorende Regeling basisnet en de Beleidsregels EV-beoordelingen tracébesluiten. De wetgeving voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het betreffende traject (Tongeren) is niet opgenomen in het basisnet, de Wet basisnet is daarom niet van toepassing.

Omdat de aanleg van een nieuwe weg gezien kan worden als een ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van een transportroute is voor het wettelijke kader gebruik gemaakt van het Bevt. De wetgeving voor externe veiligheid hanteert twee normstellingen, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groeprisico (GR).

2.1 Plaatsgebonden risico

Het PR is het risico op een plaats nabij een risicobron, in dit geval transport van gevaarlijke stoffen over de weg, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die bepaalde plaats zou verblijven, overlijdt als gevolg van een ongewoon voorval bij de risicobron. Het PR wordt weergegeven door middel van risicocontouren rond de risicobron en is onafhankelijk van de aanwezige bevolking.

Voor het PR zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten vastgesteld en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten die binnen de PR-contour aanwezig zijn. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld huizen, ziekenhuizen en scholen en beperkt kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld winkels, horecagelegenheden en sporthallen. De grenswaarde voor kwetsbare objecten is een PR van 10^{-6} per jaar (PR 10^{-6} contour). Voor beperkt kwetsbare objecten is de PR 10^{-6} contour een richtwaarde.

2.2 Groeprisico

Het GR is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste tien mensen slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt berekend aan de hand van de aard en de dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron waar risicovolle activiteiten plaatsvinden.

De uitkomst van de GR-berekening geeft de kans dat zich, per kilometer transportroute, een ramp met tien of meer slachtoffers voordoet. Per stofcategorie is de 1% letaliteitsafstand bepaald. Deze afstand schetst de contour waarbinnen 1 % van de bevolking komt te overlijden ten gevolge van een ramp of een ongeval met een bepaalde stof. Dit gebied wordt uitgedrukt als het invloedsgebied. De personen die binnen het invloedsgebied aanwezig zijn worden meegenomen in de GR berekening.

Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde f/N-curve waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisches is weergegeven. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde (OW) waaraan getoetst wordt. De OW is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag gemotiveerd van mag afwijken. Dit is de verantwoording van het GR. De OW geldt in alle situaties, dus zowel tracé als omgevingsbesluiten en zowel in bestaande als nieuwe situaties. Bij een overschrijding van de OW van het GR of een toename van het groepsrisico moeten beslissingsbevoegde overheden het GR betrekken bij de vaststelling van het besluit.

3 Effecten van de ontwikkeling op de externe veiligheid

De aanpassingen in het deelgebied Tongeren bestaan voor een groot gedeelte uit aanpassingen aan bestaande kruispunten. Deze aanpassingen hebben geen invloed op de ligging van de weg of de hoeveelheid transporten met gevaarlijke stoffen. Gesteld kan worden dat er voor deze aanpassingen op het gebied van externe veiligheid geen invloed is. In deze notitie wordt daarom alleen de aanpassing van Tongeren nabij het spoor tussen Boxtel en Oisterwijk beschouwd. In de nota van toelichting op het Bevt en de Nota van toelichting op de Beleidsregels EV is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het PR en het GR achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld. Met deze vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding te kunnen leiden van grenswaarde of richtwaarde voor het PR dan wel tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde van het GR. Voor de aanpassingen aan de weg Tongeren is aan de hand van deze vuistregels beoordeeld of berekeningen noodzakelijk zijn.

3.1 Plaatsgebonden risico

In paragraaf 1.2.3 van bijlage 1 van de Hart staan de vuistregels opgenomen voor het routetype weg buiten de bebouwde kom (80 km/uur). De weg Tongeren kan ter hoogte van de aanpassingen geclassificeerd worden als een weg buiten de bebouwde kom. De onderstaande vuistregels zijn daardoor van toepassing.

- Vuistregel 1: Een weg buiten de bebouwde kom heeft geen 10^{-5} -contour.
Vuistregel 2: Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar lager is dan 500 heeft een weg buiten de bebouwde kom geen 10^{-6} -contour.
Vuistregel 3: Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar groter is dan 500 heeft een weg buiten de bebouwde kom geen 10^{-6} -contour als
- $$0.0003*(GF3+0.2*LF2+LT1+LT2+3*LT3+GT4+GT5)<1$$

De functie van de weg Tongeren is het verbinden van de dorpskernen van Boxtel en Oisterwijk, het is de verwachting dat deze aansluiting gebruikt wordt door regionaal verkeer. Als worst-case benadering is beoordeeld hoeveel transporten met gevaarlijke stoffen er maximaal over deze aansluiting verwacht worden. Hiervoor is op basis van de risicokaart (www.risicokaart.nl) is bekeken of er in de omgeving van de weg Tongeren inrichtingen aanwezig zijn die gevaarlijke stoffen (met name GF3) gebruiken.

Op het nabij gelegen bedrijventerrein Ladonk zijn de inrichtingen Vion Boxtel BV en Distrifresh B.V. aangeduid op de risicokaart, beide inrichtingen wegens een ammoniakkoelinstallatie. Vion Boxtel BV en Distrifresh B.V. zullen naar verwachting geen GF3 stoffen over de weg Tongeren transporteren.

In Boxtel zijn vier LPG tankstations aanwezig die mogelijk gebruik maken van de weg Tongeren voor de aanvoer van LPG. Naar verwachting zullen deze transporten niet plaatsvinden over de weg Tongeren. Als worst case benadering zijn deze transporten wel meegenomen in het maximaal aantal transporten over de weg Tongeren. Voor alle vier de LPG tankstations geldt dat zij een maximaal vergunde doorzet hebben. Voor het berekenen van het aantal transporten is aangenomen dat er per verlading 15 m³ LPG verladen wordt, dit is een conservatieve benadering. In het omliggende agrarische gebied zijn een aantal inrichtingen aangeduid vanwege het hebben van een propaantank, voor deze vijf bedrijven is uitgegaan van gemiddeld vier verladingen per jaar. In onderstaande tabel is een overzicht van de aanwezige LPG tankstations, de maximaal vergunde doorzet en het aantal berekende transporten gegeven.

Tabel 1: LPG tankstations

Inrichting	Adres	Vergunde doorzet [m ³]	Aantal transporten
Texaco Ladonk	Industrieweg 18	999	67
Texaco	Brederodeweg 26	999	67
Shell Auto Maas	Schijndelseweg 61	500	34
BP Dollevoet	Baanderherenweg 7	500	34
Diverse inrichtingen met propaantank (5 stuks)		x	20
Totaal			222

Middels een conservatieve benadering is het theoretische maximale aantal GF3 transporten over de weg Tongeren bepaald op 222. Het aantal GF3 transporten is daarmee lager dan 500. Aan de hand van vuistregel 2 uit paragraaf 1.2.3.1 en vuistregel 2 uit paragraaf 1.2.4.1 uit bijlage 1 van de Hart kan geconcludeerd worden dat er voor de weg Tongeren geen 10⁻⁶-contour aanwezig is. Aangezien er geen 10⁻⁶-contour aanwezig is zijn er geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig binnen de 10⁻⁶-contour, hierdoor wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden uit het Bevt.

3.2 Groepsrisico

Naast vuistregels voor het PR zijn in bijlage 1 van de Hart ook vuistregels gegeven waarmee getoetst kan worden of de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde van het GR overschreden wordt.

Voor de weg Tongeren is beoordeeld of 0.1 maal de oriëntatiewaarde overschreden wordt, indien dit niet het geval is zijn berekeningen niet noodzakelijk. Onderstaand de van toepassing zijnde vuistregels.

- Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen pas dan RBM II toe
- Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 5 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 6 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden

In paragraaf 2.1 staat beschreven welke inrichtingen die werken met gevaarlijke stoffen in de omgeving van de weg Tongeren gesitueerd zijn. Geen van deze inrichtingen maakt gebruik van stoffen uit de categorieën LT3, GT4 of GT5.

In de omgeving van de aanpassing is slechts incidenteel bebouwing aanwezig, worst case wordt er uitgegaan van dubbelzijdige bebouwing op een afstand van 20 meter van de weg. Wanneer de bevolkingsdichtheid ingeschat wordt op 5 personen per hectare (woongebied met incidentele woonbebouwing) wordt conform Tabel 6 uit bijlage 1 van de Hart een grenswaarde van 13.190 transporten. Dit betekent dat 0.1 maal de oriëntatiewaarde niet overschreden wordt wanneer het aantal transporten GF3 lager is dan 13.190 per jaar. In paragraaf 2.1 is berekend dat het theoretisch maximaal aantal transporten GF3 222 bedraagt. Geconcludeerd kan worden dat voor de weg Tongeren ter hoogte van de aanpassingen 0.1 maal de oriëntatiewaarde niet overschreden wordt. Een berekening van het groepsrisico is daarmee niet noodzakelijk.

3.3 Invloed omgeving op weg

In de omgeving van de ontwikkeling zijn een aantal risicobronnen aanwezig (inrichtingen, hogedruk aardgasleidingen en het spoortraject Eindhoven - Boxtel). Vanwege de korte verblijfsduur worden personen die gebruik maken van een weg niet in de berekeningen van het groepsrisico meegenomen. Binnen het wettelijke kader van externe veiligheid kan daarom gesteld worden dat de omgeving op het gebied van externe veiligheid geen invloed heeft op een weg.

4 Conclusie

In het deelgebied Tongeren in Boxtel wordt een aantal aanpassingen aan kruispunten uitgevoerd. Voor de meeste kruispunten wijzigt de ligging van de weg niet. Voor de weg Tongeren nabij het spoor tussen Boxtel en Oisterwijk wordt de ligging van de weg wel gewijzigd. In het kader van de externe veiligheid is beoordeeld of de aanpassingen aan de weg en de gewijzigde ligging invloed hebben op het plaatsgebonden- en groepsrisico. Aan de hand van de vuistregels uit bijlage 1 van de Handleiding risicoanalyse transport is beoordeeld dat de weg Tongeren geen 10^{-6} -contour heeft en dat het groepsrisico van deze weg lager is dan 10 % van de oriëntatiewaarde. Op basis van deze constatering kan geconcludeerd worden dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor de aanpassingen in het deelgebied Tongeren.

BRANDWEER

Gemeente Boxtel
T.a.v. Mevr. C Brons
Postbus 10.000
5281 AT BOXTEL

Orthenseweg 2b
5212 XA s-Hertogenbosch
Postbus 218
5201 AE s-Hertogenbosch
Telefoon 073-6889555
Fax 073-6889599
info@brwbn.nl
www.brwbn.nl

Datum	16-11-2017	Behandeld door	P de Kort	Bijlage	-
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing@brwbn.nl		
Onderwerp	Advies ontwerp(notitie) Verkeersmaatregelen Tongeren				

Geachte Mevrouw Brons,

Op maandag 13 november j.l. heeft overleg plaats gevonden t.a.v. de ontwerpnotitie Verkeersmaatregelen Tongeren. In dit overleg heeft dhr. van Iersel, Adviseur Inrichting, Verkeer en Reiniging de ontwerpnotitie en het voorlopig ontwerp toegelicht. Uit de notitie blijkt dat de door ons gemaakte opmerkingen gemaakt tijdens stakeholders overleggen eerder dit jaar een plaats in het ontwerp hebben gekregen.

Ook de nadere toelichting op het ontwerp door dhr. van Iersel geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Zoals eerder gesteld is vormen de richtlijnen zoals deze in de *Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid*¹ zijn vastgelegd het uitgangspunt voor onze adviezen m.b.t. bereikbaarheid voor hulpverlenende diensten. Deze richtlijnen vinden hun basis in de publicatie *Hulpdiensten snel op weg* van CROW² waar in de ontwerpnotitie naar verwezen wordt.

Er sprake van voldoende bereikbaarheid voor hulpverlenende diensten indien voldaan wordt aan de richtlijnen uit de *Handreiking Bereikbaarheid en bluswater* van Brandweer Nederland.

Voor informatie kunt u zich wenden tot mijn collega dhr. C Schure, specialist planvorming of met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

P de Kort
Specialist Risico's en Veiligheid

¹ Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, ©Brandweer Nederland. november 2012

² CROW Wegontwerp Hulpdiensten snel op weg (publicatie 165)

BRANDWEER

Gemeente Boxtel
Het College van B&W
Postbus 10.000
5281 AT BOXTEL

Orthenseweg 2b
5212 XA s-Hertogenbosch
Postbus 218
5201 AE s-Hertogenbosch
Telefoon 073-6889555
Fax 073-6889599
info@brwbn.nl
www.brwbn.nl

Datum	02-03-2018	Behandeld door	P de Kort	Bijlage	1-
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing@brwbn.nl		
Onderwerp	Aanvullend advies op Verkeersbesluiten gemeente Boxtel				

Geacht College,

Op uw verzoek heeft de Veiligheidsregio op 26 juni 2017 advies uitgebracht over het voorgenomen besluit van de gemeente tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel) en over de voorgenomen besluiten tot het sluiten van de spoorwegovergang in de Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang in de Bakhuisdreef. Laatstgenoemde twee besluiten maken onderdeel uit van deelproject 2 "de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK)". Het advies van de Veiligheidsregio is in september 2017 betrokken bij de definitieve besluitvorming over de hiervoor genoemde spoorwegovergangen door de gemeenteraad en het College.

Tegen de definitieve besluiten van de gemeenteraad en het College zijn bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State 17 beroepschriften ingediend. In enkele beroepschriften wordt aangevoerd dat de besluiten, met name het besluit tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat, leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten met langere opkomsttijden tot gevolg. Er zouden onvoldoende garanties zijn dat de hulpdiensten binnen de wettelijk voorgeschreven opkomsttijden ter plaatse kunnen zijn.

Specifiek ten aanzien van het buurtschap Tongeren wordt aangevoerd dat in de toekomst sprake is van een doodlopende weg (die een lengte van 40 meter overschrijdt), waardoor er slechts sprake is van één aanrijdroute voor de hulpdiensten. In het beroepschrift is aangegeven dat dit niet is vermeld in het advies van de Veiligheidsregio van 26 juni 2017. Tevens wordt gesteld dat er strijdigheid bestaat met de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening Veiligheidsregio.

Deze beroepschriften vormden voor de gemeente aanleiding voor een nader overleg met de Veiligheidsregio op 16 januari 2018. In dit overleg is gezamenlijk nogmaals gekeken naar de gevolgen van de besluiten ten aanzien van de spoorwegovergangen voor de hulpdiensten, waarbij ook ons advies van 26 juni 2017 is betrokken. Dit om ons advies van 26 juni 2017 op een eenduidige wijze te kunnen interpreteren. Daarnaast is gesproken over een tweetal specifieke beroepsgronden ten aanzien van Tongeren.

BRANDWEER

Opkomsttijden

In het overleg hebben wij toegelicht dat de opkomsttijden zijn vastgelegd in het Besluit Veiligheidsregio's. In artikel 3.2.1 van dit Besluit zijn de normen vastgelegd die bij het vaststellen van de opkomsttijden van een basisbrandweereenheid worden gehanteerd. De normtijd bij woningen en winkels bedraagt 8 minuten. Bij kantoren en bedrijven 10 minuten. Van deze normen kan gemotiveerd worden afgeweken mits de wettelijk vastgelegde opkomsttijd van maximaal 18 minuten niet wordt overschreden.

In de huidige en toekomstige situatie wordt in alle gevallen ruimschoots voldaan aan de wettelijke opkomsttijd.

Volgens het rekenmodel Care dat de Veiligheidsregio gebruikt, bedragen de opkomsttijden in de nieuwe situatie maximaal 10.5 minuten ten opzichte van de huidige situatie maximaal 9.5. Deze toename heeft betrekking op locaties in de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel. Ook in de huidige situatie wordt de normtijd in enkele gevallen overschreden.

Op Ladonk wordt aan de normtijd voor bedrijven (10 min) zowel in de huidige als toekomstige situatie voldaan. De in ons advies genoemde overschrijding op Ladonk betreft een enkele bedrijfswoning.

De verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK), de nieuwe verbindingsweg tussen de VLK en de Mezenlaan en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan maken nog geen onderdeel uit van het rekenmodel Care van de Veiligheidsregio Brabant-Noord. Dit heeft tot gevolg dat de positieve gevolgen van deze projecten nog niet kwantitatief in de berekeningen van de opkomsttijden tot uiting komen. In ons advies zijn deze positieve gevolgen wel meegewogen. Uiteindelijk zullen alle plannen in het rekenmodel Care Veiligheidsregio Brabant-Noord worden opgenomen op basis waarvan de opkomsttijden nogmaals kunnen worden berekend zodra nieuw kaartmateriaal voor het Care rekenmodel beschikbaar is

Daarnaast willen wij benadrukken dat de feitelijke opkomsttijden in de praktijk genuanceerder liggen dan de berekening volgens het model laten zien. Op basis van de feitelijke situatie kan de opkomsttijd in bepaalde gevallen lager zijn en mogelijk in andere gevallen ook hoger zijn. Kortom het is belangrijk te realiseren dat het niet gaat om absolute getallen.

Wij wijzen er in dat kader ook uitdrukkelijk op dat niet alleen de opkomsttijden bepalend zijn voor de incidentbestrijding. Het moment van signalering en melding is daarin eveneens van groot belang. Via voorlichting en ondersteuning, bijvoorbeeld door het gebruik van bijvoorbeeld rookmelders, kan de signalering verder worden verbeterd.

Op basis van voorgaande komen wij in ons advies van 26 juni 2017 tot de conclusie dat het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in enkele gevallen leidt tot een stijging van de opkomsttijd. Wij hebben hierbij de nuancering aangegeven dat deze stijging geen consequenties heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op de plaats van een incident. Vanuit dit perspectief bestaat er geen bezwaar tegen het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat.

Strijdigheid met de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening

Na aanleiding van het beroepsschrift hebben wij het wegontwerp opnieuw getoetst aan de Beleidsregels. Het beleid beschrijft 5 situaties m.b.t. de bereikbaarheidseisen i.r.t. doodlopende wegen (zie bijlage 1). De lengte van het doodlopend eind (vanaf De Braken tot Tongeren 2), geschikt voor het berijden door (vracht)auto's, bedraagt ca.380 meter. De weg vervolgt met een langzaamverkeers-verbinding van 4 meter breed waarover de fietstunnel bereikt kan worden. Deze verbinding biedt de mogelijkheid om het doodlopend eind te voet of per fiets te verlaten waarmee tevens in een 2e vluchtweg is voorzien.

BRANDWEER

Bovenstaande constatering betekent dat alleen situatie 5 (zie bijlage 1) van toepassing is. Hieruit volgt dat de wegbreedte tot het voetpad ≥ 5 meter moet bedragen. Op het moment dat dit niet haalbaar is moeten er aanvullende voorzieningen (lees maatwerk) getroffen worden. Uit het ontwerp van de fietstunnel blijkt dat ter hoogte van het begin van de langzaam-verkeersverbinding in een keerlus voor vrachtverkeer en dus ook brandweervoertuigen is voorzien.

De wegbreedte bedraagt 4.60 meter. Door dhr. P van Iersel¹, is aangegeven dat de bermen half-verhard zijn d.m.v. puin en grasstenen over een breedte van 40 cm. De totale berijdbare wegbreedte bedraagt daarmee 5.20 meter waarmee voldaan aan de minimum eis van 5 meter. Een verharding van puin biedt wat ons betreft onvoldoende garanties dat de incidentlokatie zonder horten en stoten bereikt en weer verlaten kan worden. Dit is vooral van belang voor het vervoer van slachtoffers door de ambulancedienst. Daarnaast is het vanuit veiligheidsoogpunt niet wenselijk dat over een bermstrook opgebouwd uit verschillende materialen gereden moet worden.

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat wij met situatie 5 (zie bijlage 1) in kunnen stemmen mits in de volgende maatregelen wordt voorzien:

- a) de bermen dienen minimaal aan 1 zijde maar bij voorkeur aan 2 zijden met grasstenen (of een gelijkwaardig product) over de volledige lengte van het traject verhard te worden.
- b) er wordt in een parkeerverbod aan 1 zijde van deze weg voorzien.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest.

Namens de regionaal commandant,



P de Kort
Specialist Risico's en Veiligheid

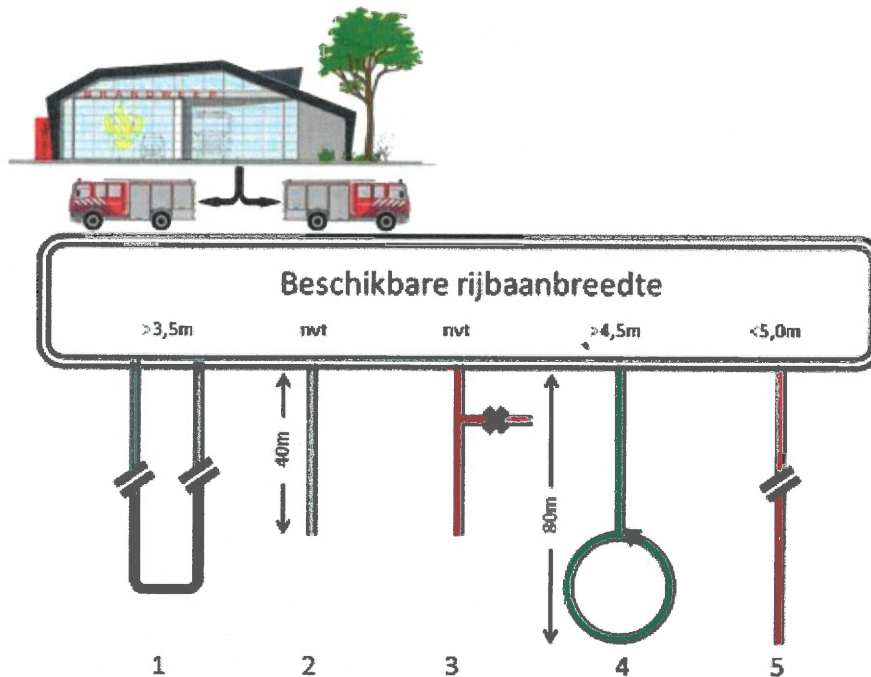
¹ adviseur inrichting, verkeer en reiniging, Gemeente Boxtel

BRANDWEER

Bijlage 1

Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is en voldoet dus niet aan de eis van een tweede onafhankelijke route. In Figuur 5 worden een aantal wegvuitvoeringen weergegeven:

- Situatie 1** In deze situatie is er geen sprake van een doodlopende route bereikbaarheid is daarmee voldoende, mits de vrije wegbreedte minimaal 3,5 m bedraagt.
- Situatie 2** Een doodlopende route met een maximale afstand van 40 m is acceptabel.
- Situatie 3** Bij een doodlopende route met aftakkingen die de 40 m overschrijdt is de bereikbaarheid onvoldoende.
- Situatie 4** Een doodlopende route tot 80m is toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 m bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is, mits de wegbreedte minimaal 4,5 m bedraagt. Afmetingen keerlus conform criteria in paragraaf 2.3.
- Situatie 5** Bij een doodlopende route van >40 m en breedte <5,0 m zonder extra voorzieningen is sprake van onvoldoende bereikbaarheid,



Figuur 5