

## **Inleiding**

Het thema externe veiligheid heeft vooral betrekking op het scheepvaartverkeer. Dit in overeenstemming met het 'Onderzoeksvoorstel Milieutoets'. Op basis van expert-judgement zijn de effecten beschouwd.

## **1. Bespreking Toetsingskader**

### *Europa*

Op Europees niveau zijn in de jaren tussen 1980 en 1990 belangrijke stappen gezet op het gebied van de wet- en regelgeving rond Externe Veiligheid. In 1987 brengt de Europese Commissie de Seveso-richtlijn uit. Deze richtlijn verplicht bedrijven inzicht te geven in de risico's die zij veroorzaken voor omwonenden en zo nodig maatregelen te nemen ter voorkoming van ongevallen. Met deze zorgplicht informeren de bedrijven het bevoegde gezag over hun veiligheidsbeleid en de resultaten die ze boeken. Het bevoegde gezag beoordeelt de rapporten en verbindt daar mogelijk gevolgen aan voor de milieuvergunning. Het bevoegde gezag moet ook aangeven hoe zij, in samenwerking met het bedrijf, een ramp bij deze bedrijven denkt te bestrijden. Het veiligheidsrapport en de reactie van het bevoegde gezag zijn openbaar op de onderdelen na, die uit concurrentieoverwegingen of voor het voorkomen van terroristische aanslagen vertrouwelijk zijn.

### *Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (Vlaanderen en Nederland)*

Voor de veiligheid en vlotheid op de Schelde zijn tussen Vlaanderen en Nederland ministeriele afspraken gemaakt. Deze afspraken werden vastgelegd in het memorandum van Kallo (5 februari 2001) en het memorandum van Vlissingen (4 maart 2002). In deze memoranda zijn afspraken vastgelegd over de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot het Schelde-Estuarium. In het memorandum van Vlissingen zijn voornamelijk afspraken gemaakt dat het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB, ingaande 1 januari 2003) wordt uitgevoerd door een Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA).

Na deze memoranda is in maart 2005 een derde memorandum van overeenstemming geschreven. Dit memorandum omvat afspraken om de Schelde veiliger, natuurlijker en toegankelijker te maken en om de Vlaams-Nederlandse samenwerking structureel verder uit te bouwen.

Op 21 december 2005 is het verdrag over het GNB ondertekend en op 28 augustus 2008 is het verdrag geratificeerd. Op 1 oktober 2008 is het verdrag in werking getreden. Met dit verdrag hebben de partijen een inspanningsverplichting om ervoor te zorgen dat de risico's buiten kwetsbare bestemmingen blijven. Dit geldt zowel voor de scheepvaart als voor ruimtelijke ontwikkelingen op de oever. In de praktijk betekent dit dat de 10<sup>-6</sup>-contour voor het plaatsgebonden risico niet op de oever komt. Dit kan bijvoorbeeld door extra aandacht voor goede verkeersbegeleiding en verkeersmanagement.

### *Vlaams niveau*

Het decreet van 18 december 2002, over de milieueffect- en veiligheidsrapportage, vormt de basis voor de opmaak van ruimtelijke veiligheidsrapporten en omgevingsveiligheidsrapporten.

Een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) is een openbaar document. In dit document wordt een voorontwerp van een ruimtelijk uitvoeringsplan en redelijke alternatieven, wetenschappelijk beoordeeld. Onderwerp van studie zijn de geplande ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe of bestaande inrichtingen en hun omgeving, wanneer de locatie of de

ontwikkelingen zelf het risico op een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken.

Het omgevingsveiligheidsrapport (OVR) is ook een openbaar document. Naast een beschrijving van het veiligheidsbeheersysteem van een inrichting, wordt van een project en redelijke alternatieven, de scenario's voor zware ongevallen in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze geïdentificeerd, geanalyseerd en geëvalueerd. Er wordt aangegeven welke maatregelen kunnen en zullen worden getroffen om die zware ongevallen te voorkomen en de gevolgen ervan voor mens en milieu te beperken.

#### *Nederlands niveau*

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in de richtlijnen voor stationaire bronnen en transportassen. De richtlijnen voor stationaire bronnen zijn vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi)<sup>1</sup>. Het Bevi is van toepassing op inrichtingen, die in het kader van de Wet Milieubeheer een vergunning nodig hebben, maar ook op bestemmingsplannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.

In het Bevi zijn de waarden voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en het groepsrisico (GR) wettelijk verankerd (zie hierna).

De richtlijnen voor vervoer zijn vastgelegd in de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS)<sup>2</sup>. Deze circulaire komt voor wat betreft de omgang met risico's zoveel mogelijk overeen met het Bevi.

Zowel de provincie Zeeland als de gemeente Terneuzen heeft een Beleidsvisie Externe Veiligheid vastgesteld op resp. mei 2005 en december 2005. Deze visies zijn vergelijkbaar en voor het ontwikkelen van beleid en activiteiten ter beperking van de milieubelasting op de lange termijn zijn de volgende inhoudelijke uitgangspunten relevant voor de milieutoets:

- Ruimtelijke plannen worden zodanig ingericht dat nieuwe risicovolle activiteiten en nieuw geplande kwetsbare objecten niet leiden tot overschrijding van risiconormen. Er mogen dus geen nieuwe saneringssituaties ontstaan.
- Bronmaatregelen verdienen de voorkeur boven omgevingsgerichte maatregelen;
- Concentreer risicobronnen om zoveel mogelijk ruimte vrij van risico's te houden.
- Zorg ervoor dat kwetsbare objecten zo ver mogelijk van risicobronnen zijn gelegen.
- Leg eventueel veiligheidscontouren rond zeehaventerreinen.
- Beperk bedrijfswoningen in gebieden met risicovolle activiteiten.

#### *Beoordelingscriteria*

Extern veiligheidsbeleid kent twee maatstaven: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

#### *Plaatsgebonden risico*

Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon, die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route.

<sup>1</sup> Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, ministerie VROM, Staatscourant mei 2004, inwerkingtreding 27 oktober 2004

<sup>2</sup> Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Tweede Kamer, Staatscourant augustus 2004

De omvang van het plaatsgebonden risico is dus geheel afhankelijk van de bron, niet de omgeving. Voor een individu geeft het plaatsgebonden risico een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich in de omgeving van een inrichting of transportroute bevindt.

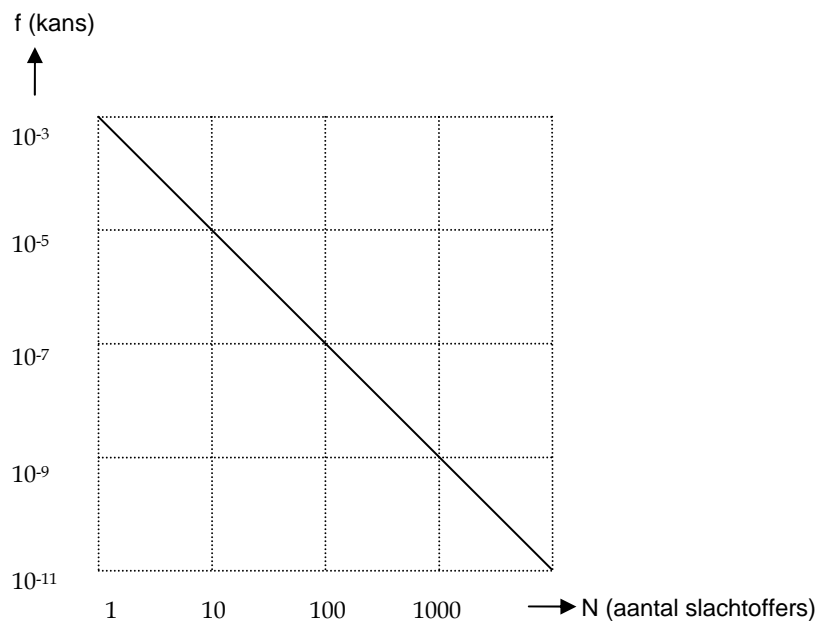
De PR-contour is een isocontour; alle punten met een gelijk risico worden met elkaar verbonden en worden bepaald door kans van optreden van de diverse ongevalsscenario's.

Voor nieuwe kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, geldt dat zij niet binnen de PR  $10^{-6}$  contour gebouwd mogen worden. Ook nieuwe beperkt kwetsbare bestemmingen zoals bedrijven zijn in beginsel niet toegestaan binnen de PR  $10^{-6}$  contour. Een Plaatsgebonden Risico van  $10^{-8}$  per jaar of minder is verwaarloosbaar. Voor nieuwe risicobronnen geldt dat er geen bestaande kwetsbare bestemmingen binnen de PR  $10^{-6}$  contour mogen liggen.

### *Groepsrisico*

Het Groeprisico (GR) is de kans per jaar dat een groep personen in het invloedsgebied van een inrichting of transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongevoerd voorval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Het groeprisico is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval; het is dus niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde plek. Om het groeprisico in te kunnen schatten is het nodig om niet alleen kennis te hebben van de processen en ongevalsscenario's bij de bron, maar ook van het aantal personen dat zich binnen het invloedsgebied bevindt. Het invloedsgebied is het gebied in de omgeving van een risicobron (in dit geval het watervervoer) waarbinnen aanwezig invloed hebben op de hoogte van het groeprisico.

Het GR wordt dus naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevalsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Bij het bepalen van het groeprisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is de verhouding tussen de cumulatieve kans op een ongeluk met gevaarlijke stoffen en het aantal dodelijke slachtoffers in een bepaald scenario. Ter illustratie geeft de getrokken lijn in de groeprisicocurve de oriëntatiewaarde weer van het groeprisico.



Figuur: oriëntatiewaarde van het groepsrisico

De ligging van de groepsrisicocurve geeft aan hoe het GR zich verhoudt tot de oriëntatiewaarde. Wanneer de groepsrisicocurve zich onder de diagonaal bevindt ligt het groepsrisico beneden de oriëntatiewaarde. Een groepsrisicocurve die de lijn passeert impliceert een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Voor het groepsrisico geldt, bij een tracébesluit of de vaststelling van een ruimtelijk plan, altijd een verantwoordingsplicht bij een verhoging van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie.

### Explosiegevaar

Havens waren tijdens de 2e Wereld Oorlog doelwit van bombardementen, zo ook de haven van Terneuzen. De aanwezigheid van een aantal onontpofte springtuigen in de havenmond en de nabije omgeving is dus mogelijk.

In Nederland is echter geen beleid of wetgeving over hoe om te gaan met mogelijk explosiegevaar van oude springtuigen uit de 2e Wereld Oorlog. Ter voorbereiding op het uitvoeren van vergravingen en baggeractiviteiten volstaat waarschijnlijk een Vooronderzoek (probleeminventarisatie/probleemanalyse) conform de BRL-OCE (Beoordelingsrichtlijnen Opsporen Conventionele Explosieven). Na onderzoek van het stadsarchief van Terneuzen en luchtfoto's wordt duidelijk of er sprake is van verhoogd risico op het aantreffen van conventionele explosieven. Voor de milieutoets is dit onderzoek echter te gedetailleerd.

## 2. Methodologie

De referentiesituatie is beschreven vanuit de Trajectnota/MER N61 Kanaalkruising Sluiskil (ARCADIS, september 2004), de studie 'Risico-inventarisatie transport gevaarlijke stoffen Zeeland, Risicoanalyse Kanaal Gent-Terneuzen' (AVIV BV; februari 2006) en een studie in

het kader van de verruiming van de Westerschelde, te weten Actualisatie toekomstverkenning transport (Wester)Schelde (DNV Energy; juni 2007).

#### *Externe veiligheid in relatie tot de industriële ontwikkeling*

In de deelstudie naar strategische welvaartseffecten (TNO&TML; november 2008) is de te verwachten economische ontwikkeling voor de onderscheiden scenario's voorspeld, uitgaande van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen per sector. Locatietoewijzing heeft slechts in zeer globale zin plaatsgevonden, **tot op het niveau van het Nederlandse respectievelijk Vlaamse deel van de kanaalzone**. Een relatie met externe veiligheid kon op basis van deze studie niet worden gelegd. De externe veiligheid vanwege bestaande en nieuwe bedrijvigheid is in deze milieutoets dan ook niet beoordeeld.

#### *Externe veiligheid in relatie tot de transportassen*

Externe veiligheid wordt zoals gezegd uitgedrukt in een tweetal risico's. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico neemt toe als het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt en/of de kans op een ongeval toeneemt. In vaarwegen, waar zowel zeevaart als binnenvaart aanwezig is, wordt het risico met name bepaald door de zeevaart. Dit omdat deze schepen groter zijn en door de massa hebben ongevallen meer impact. Dit is onder andere afhankelijk van de snelheid en de aanvaringshoek.

Het groepsrisico neemt eveneens toe als het vervoer of de kans op een ongeval toeneemt. Ook kan het groepsrisico toenemen door het bouwen van woningen en bedrijventerreinen naast de vaarweg.

Met het deelonderzoek naar nautische veiligheidseffecten (Verkenning Maritieme Toegankelijkheid Kanaal Gent- Terneuzen, onderzoek nautische effecten; Marin september 2008) zijn de veranderingen in het scheepvaartverkeer als gevolg van de projectalternatieven beoordeeld. Het resultaat van dit onderzoek geeft samen met de al uitgevoerde risicoanalyses (voor de Kanaalkruising Sluiskil en de verruiming van de vaargeul van de Westerschelde, alsmede de in opdracht van de provincie Zeeland uitgevoerde risico-analyse voor het Kanaal Gent-Terneuzen, zie eerdere verwijzingen) een beeld van de relevante ongevalsscenario's.

Voor alle projectalternatieven is een kwalitatieve effectbeoordeling uitgevoerd.

### **3. Huidige situatie en inschatting nulalternatief**

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over het Kanaal Gent-Terneuzen bestaat geen extern veiligheidsprobleem in de huidige situatie. Dit blijkt uit de studies in het kader van de Trajectnota/MER N61 Kanaalkruising Sluiskil (ARCADIS, september 2004), het Basisnet water (minvenw.nl/basisnet,2008) en uit de risicoanalyse van AVIV uit 2006 (Risico-inventarisatie transport gevaarlijke stoffen over water Zeeland).

Voor de Westerschelde ligt de PR10<sup>-6</sup> contour, in de huidige situatie op het water. In 2005 lag het groepsrisico op alle in het kader van de verruiming van de vaargeul van de

Westerschelde onderzochte locaties nog onder de oriëntatiewaarde, aldus het rapport Actualisatie toekomstverkenning transport (Wester)Schelde (DNV Energy; juni 2007).

In het kader van de externe veiligheid rond transportassen zijn een aantal jaren geleden ketenstudies uitgevoerd. De vervoersstromen voor ammoniak, chloor en lpg zijn onderzocht op nut en noodzaak van het treffen van maatregelen. Op basis van deze studies is voor ammoniak een convenant gesloten met Yara in Sluiskil. Een belangrijke afspraak is dat er minder vervoer van ammoniak over het Kanaal Gent Terneuzen plaats vindt. Op termijn beperkt dit de risico's als gevolg van ammoniaktransport. Het effect van de afname van het ammoniaktransport is nu nog niet bekend. Omdat ammoniak een stof is die in belangrijke mate bijdraagt aan de risico's kan wel gesteld worden dat de risico's afnemen.

Uit de studie voor het Basisnet water blijkt dat het Kanaal Gent-Terneuzen een rode corridor is. Dit betekent dat het kanaal een belangrijke toegang is naar zeehavens. Conform het eindvoorstel voor Basisnet water, geldt voor de rode corridors een toetsafstand (bron: definitief ontwerp Basisnet water, 15 januari 2008). Deze toetsafstand geldt als een veiligheidsbuffer. Enerzijds voor het vervoer en anderzijds voor de ruimtelijke ontwikkeling. Voor het Kanaal Gent-Terneuzen geldt een buffer van 40 meter van de oever. Binnen deze buffer wordt een afweging gemaakt over wel of niet bouwen. Voor een zeevaartcorridor kan, volgens de studie voor het Basisnet water, het aantal transportbewegingen niet worden gelimiteerd.

Voor het Kanaal Gent Terneuzen wordt de PR10<sup>-6</sup> -contour in de toekomst naar verwachting nergens overschreden (bron: 'Risico-inventarisatie transport gevaarlijke stoffen over water Zeeland, Aviv, 2006). Dit wordt onderschreven door het onderzoek in het kader van basisnet water. Het groepsrisico voor het Kanaal ligt onder de oriëntatiewaarde, aldus de studie. De voorziene toename van het aantal woningen langs het Kanaal zal naar verwachting niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde leiden.

In de studie in het kader van de verruiming van de vaargeul van de Westerschelde is voorspeld dat bij een hoog economisch scenario het risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde zal toenemen. Ter plaatse van Terneuzen wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden (Actualisatie toekomstverkenning transport (Wester)Schelde, DNV Energy; juni 2007).

#### 4. Milieueffectevaluatie

Verandering in risico vindt plaats als:

- het vervoer verandert (aantal schepen),
- het vervoer van gevaarlijke stoffen verandert
- de omgeving intensief wordt bebouwd

Zoals ook aangegeven bij het nulalternatief is het niet mogelijk het effect van de intensivering van de bebouwing langs het kanaal in te schatten. Evenmin is een nauwkeurige inschatting te maken van veranderingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Los van deze constatering is gevraagd om het effect van LNG\CNG<sup>3</sup> schepen te beoordelen. Het risico kan toenemen indien een bedrijf zich vestigt langs het Kanaal Gent-Terneuzen met LNG\CNG afname of transport. Dit vanwege maatgevende laad-en lossenario's voor gevaarlijke stoffen. Daarnaast kan het transport van LNG\CNG beperkingen opleggen aan de vaarwegcapaciteit door bijvoorbeeld, binnen 500 meter van een LNG/CNG-schip, de vaarweg tijdelijk vrij te maken van ander scheepvaartverkeer (zie MER Eemshaven). Conclusie is dat LNG/CNG vervoer kan leiden tot extra beperkingen voor de omgeving, maar ook voor de vaarweg. Mochten deze transporten nodig worden in de toekomst, dan wordt aanbevolen hier een specifieke risico-analyse voor op te stellen.

*Beoordeling op basis van het onderzoek naar nautische veiligheidseffecten en de transporteffecten*

Het transport van gevaarlijke stoffen is een onderdeel van het totale scheepvaartverkeer. Het onderzoek naar nautische veiligheidseffecten gaat in op de effecten voor het totale verkeer. De belangrijkste conclusie uit deze studie is dat de effecten voor de verschillende projectalternatieven niet onderscheidend zijn voor het RC en SE-scenario. Voor het GE-scenario wordt meer vervoer verwacht en kan de kans op een aanvaring toenemen.

Voor externe veiligheid resteren de volgende effectgroepen die nog nader worden beschouwd:

- de kans op aanvaringen tussen schepen (op het kanaal maar ook op de kruising met de Westerschelde);
- de kans op een aanvaring van een schip met een sluis.

Bij dergelijke aanvaringen is de kans op lekkage van lading, met als vervolgebeurtenissen branden of (gas) wolken, het grootst. Dit risico wordt in de volgende onderdelen besproken en beoordeeld op de effecten.

### **Aanvaringen tussen schepen op het kanaal**

In de rapportage over nautische veiligheidseffecten (Marin/Royal Haskoning, september 2008) is met getallen weergegeven dat voor het RC-scenario (Regional Communities/Duurzaam) en het SE-scenario (Strong Europe/Industrieel) voor de verschillende projectalternatieven niet onderscheidend zijn t.o.v. het nulalternatief. Voor de scenario's met grote groei (Global Economy/Logistiek) is te zien dat er meer variatie is tussen de projectalternatieven. Ook ten opzichte van het nul-alternatief is er sprake van een lichte toename. Dit wordt veroorzaakt door een verschuiving in scheepsgrootte en samenstelling van het verkeer. Voor het GE-scenario (Global Economy/Logistiek) zijn dan ook kleine verschillen waarneembaar tussen de projectalternatieven met een zeesluis en projectalternatieven met een binnenvaartsluis. Alleen voor het alternatief met de insteekhaven is het aantal ongevallen gelijk aan het nul-alternatief. Voor externe veiligheid betekent dit dat de risico's t.o.v. het nul-alternatief niet veranderen voor het RC en SE-scenario. Voor het GE-scenario nemen de ongevallen licht toe en daarmee verandert de kans op een ongeval. Echter deze geringe toename valt naar verwachting (expert judgement) binnen de onzekerheidsmarge waarmee een PR10<sup>-6</sup> contour wordt berekend. Het groepsrisico zal als gevolg van deze licht veranderde kans eveneens nauwelijks veranderen.

---

<sup>3</sup> LNG (Liquid Natural Gas) is vloeibaar aardgas en CNG (Compressed Natural Gas) is aardgas onder druk.

### **Aanvaringen tussen schepen Kanaal en Westerschelde**

Uit de Actualisatie toekomstverkenning transport (Wester)Schelde blijkt dat het binnenvaartverkeer op de Westerschelde vooral verkeer van en naar de Kanaalzone betreft. De verschillende scenario's in deze studie laten voor zeevaart een sterke groei zien. De groei van de binnenvaart blijft in alle scenario's beperkt tot zeer beperkt. Dit komt omdat bij de binnenvaart sprake is van schaalvergroting (grotere schepen, maar geen extra bewegingen). Volgens de deelstudie nautische veiligheid heeft het vergroten van de maritieme toegankelijkheid op het kanaal geen effecten voor het RC en SE- scenario. Dit betekent dat er voor externe veiligheid ook geen verandering in de risico's optreedt. De deelstudie nautische veiligheid geeft voor het GE-scenario aan dat het vervoer wel toeneemt en dat deze toename een effect heeft op het veiligheidsniveau van de Schelde. Vanuit de nautische studie kan echter niet worden aangegeven in welke mate het veiligheidsniveau verandert. Hierdoor kan voor externe veiligheid de omvang van de verandering niet worden aangegeven.

### **Aanvaringen van een schip met een sluis.**

In een sluis is de kans op aanvaringen van een schip met een sluis groter dan op aanvaringen tussen schepen. Alleen zal dit voor externe veiligheid nauwelijks een verandering geven omdat voor ongevallen de snelheid en aanvaringshoek een rol spelen. Bij een sluis is de snelheid laag en voor een relatief grote schade is een aanvaringshoek nodig die in een sluis niet wordt gehaald. De kans op een vervolg gebeurtenis (lekkage gevolgd door brand o.i.d.) is hierdoor klein. Dit betekent dat, ondanks de relatief grote kans op een aanvaring in vooral het GE-scenario, de effecten voor externe veiligheid nauwelijks tot een verandering in de risico's zal leiden.

### **Conclusie**

De externe veiligheidsrisico's worden in het Nederlandse deel van de kanaalzone (incl. kruising met Westerschelde) niet vergroot voor de RC en SE-scenario's. De risico's zijn vergelijkbaar met de risico's voor het nul-alternatief. Voor het GE-scenario kunnen de projectalternatieven wel tot een verandering in risico's leiden. De verwachting is dat de risico's niet zodanig toenemen dat er (extra) knelpunten ontstaan. Dat geldt ook voor het Vlaamse deel omdat de regelgeving voor externe veiligheid in Nederland strenger is.

*Voor de samenvattende tabel met resultaten milieutoets:*

Op basis van het voorgaande is het mogelijk om de projectalternatieven te scoren op groepsrisico en plaatsgebondenrisico. Alle projectalternatieven hebben een verwaarloosbaar effect binnen de RC en SE-scenario's (score 0). Binnen het GE-scenario scoren alle projectalternatieven beperkt negatief (score -) behalve het projectalternatief Insteekhaven. Deze heeft een verwaarloosbaar effect. (score 0).

### **Milderende maatregelen**

Hoewel het effect op het risiconiveau ter plaatse van Terneuzen niet nauwkeurig bekend is (zie leemte in kennis) kan voor wat betreft eventuele maatregelen worden verwezen naar het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer voor de Schelde. In het kader hiervan is afgesproken dat het veiligheidsniveau niet mag afnemen. Een afname van het veiligheidsniveau wordt voorkomen door o.a. een goed verkeersmanagement en verkeersbegeleiding.



### **Leemten in kennis**

Een nauwkeurige inschatting van de risico's ter plaatse van het kruisend verkeer ter hoogte van Terneuzen is nog niet gemaakt.