

Externe veiligheid & milieuzoneringsonderzoek Dorpsstraat 58, De Lutte *Project 2011.0279*

projectnummer
2011.0279

project
Uitbreiding Wessel beheer BV, de Lutte

opdrachtgever
Gemeente Losser

versie
definitief

datum
15 mei 2011

auteur
ing. D.J.O. Lokhorst

Controle
Ing. M.A.J. ter Laak

bestand
G:\3.Projecten\2011\0279 Dorpsstraat 58, De Lutte\7.Rapportage\Externe veiligheid& milieuzonering



© Lycens Milieu & Ruimte B.V., Oldenzaal (tel. 0541-570730). Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	BELEIDSKADER	4
2.1	EXTERNE VEILIGHEID	4
2.1.1	<i>Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen</i>	5
2.1.2	<i>Transport van gevaarlijke stoffen</i>	6
2.1.3	<i>Gebruik van luchthavens</i>	7
2.2	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	7
2.2.1	<i>De te hanteren uitgangspunten</i>	8
3	INVENTARISATIE EN TOETSING HINDER- EN RISICOBRONNEN	11
3.1	EXTERNE VEILIGHEID	11
3.1.1	<i>Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen</i>	11
3.1.2	<i>Transport van gevaarlijke stoffen</i>	11
3.1.3	<i>Gebruik van luchthavens</i>	12
3.2	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING	13
3.2.1	<i>Kwetsbare functies</i>	13
4	CONCLUSIES	14
5	BETROUWBAARHEID ONDERZOEK	15

I INLEIDING

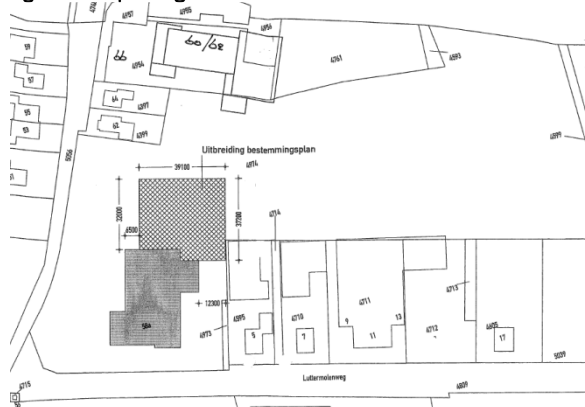
In opdracht van gemeente Losser heeft Lycens Milieu & Ruimte B.V. een Externe veiligheid- en milieuzoneringsonderzoek uitgevoerd voor de locatie Dorpsstraat 58 in de Lutte. In figuur I.1 is het plangebied weergegeven.

Binnen het plangebied zal het huidige autohandels bedrijf Wessels BV worden uitgebreid met bedrijfsbebouwing. Voor het mogelijk maken van de ontwikkeling dient het voor dit gebied geldende bestemmingsplan gewijzigd te worden. Hiertoe dient een aantal onderzoeken verricht te worden, waaronder het onderhavige.

Figuur I.1: plangebied Dorpsstraat 58



Figuur I.2: plattegrond nieuwbouw



2 BELEIDSKADER

2.1 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege:

- gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- het transport van gevaarlijke stoffen;
- het gebruik van luchthavens.

De Minister van VROM heeft normen opgesteld, tot welke externe veiligheidsrisico's ten hoogste worden geaccepteerd. Het beleid is vastgelegd in diverse nota's waaronder het vierde milieubeleidsplan (NMP4).

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het beleid inzake externe veiligheid. Het uiteindelijke beleidsdoel is de burger in zijn woon-, werk- of leefomgeving te beschermen door er voor te zorgen dat het persoonlijke risico veroorzaakt door activiteiten met gevaarlijke stoffen voldoende klein is. Tevens is het beleidsdoel erop gericht de kans op een ramp voldoende klein te houden.

Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol.

2.1.1 Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) gepubliceerd in het Staatsblad. Dit besluit, dat milieukwaliteitseisen formuleert op het gebied van externe veiligheid, is 27 oktober 2004 in werking getreden. Hiermee zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi het bevoegd gezag en Wet milieubeheer en Wet ruimtelijke ordening afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich (veel) mensen ophouden) en risicovolle bedrijven. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf.

Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (hierna: Revi), van 8 september 2004 in de Staatscourant (23 september 2004, nr. 183) gepubliceerd, in werking getreden. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij horende Revi) naleven bij de opstelling van bestemmingsplannen. Een van de normen is dat zowel de gemeentelijke als ook de regionale brandweer bij dergelijke plannen om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld, met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Het onderscheid in het Bevi tussen de waarden voor het plaatsgebonden risico in bestaande en nieuwe situaties voor kwetsbare objecten komt uiterlijk in 2010 te vervallen. De normen in het besluit zijn niet effectgericht, maar gebaseerd op een risico-effectbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden; gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht.

In het Bevi is een voorschrift opgenomen, op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke plannen waarbij onder andere de mogelijkheden tot verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door het ministerie van VROM in augustus 2004 de "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico" (in concept) opgesteld. Dit document geeft een handleiding met betrekking tot het verantwoorden van het groepsrisico.

2.1.2 Transport van gevaarlijke stoffen

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Stcrt. 147, 4 augustus 2004) wordt het beleid beschreven over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Een wettelijke verankering van deze risiconormen is in voorbereiding. Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten: vervoer over de weg, het spoor, over het water (zee en binnenwater) en door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Voor buisleidingen is een dergelijke atlas nog niet opgesteld. Met betrekking tot de aardgasleidingen wordt als eerste het document "Regels inzake de zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van 26 november 1984 en de daarop gebaseerde NEN 3650 geraadpleegd. Ten tweede wordt gekeken naar de voorlopig door het RIVM aangegeven maximale plaatsgebonden risicocontour I0-6 voor de afzonderlijke typen aardgasleidingen. Dit in verband met de herziening van de wetgeving betreffende de buisleidingen welke momenteel gaande is.

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld. Met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Voor het groepsrisico is geen harde norm vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven. Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. In de circulaire is hierover een voorschrift opgenomen, op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de toename van het groepsrisico door de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of toename van het groepsrisico een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke plannen waarbij onder andere de mogelijkheden tot verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn.

Voor de regels in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van 12 oktober 1995 opgesteld. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden. Deze verplichting geldt niet, indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen, of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van deze wet kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover de bij ministeriële regeling aangewezen gevaarlijke stoffen, bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

2.1.3 Gebruik van luchthavens

Vliegvelden en grote luchthavens worden vermeld omdat de kans op het neerstorten van vliegtuigen in de buurt van een vliegveld groter is dan elders. Een luchtvaartongeval is daar dus te voorzien en het is denkbaar dat daarbij (woon)bebouwing wordt getroffen.

Een vliegtuig of helikopter kan overal neerstorten. De gevolgen kunnen dus op elke plek optreden. Het risico is echter het grootst nabij een vliegveld. Bij het opstijgen en landen is de kans op neerstorten het grootst. Dit risico bestaat uit grote luchtvaartongevallen, waarbij zowel civiele als militaire toestellen, en zowel passagiers- als cargotoestellen, betrokken kunnen zijn. Het gaat hierbij vooral om:

- crashes op of nabij een vliegveld tijdens het opstijgen of het maken van een(nood)landing;
- het neerstorten van een vliegtuig in buitengebied;
- het neerstorten van vliegtuigen op bebouwing.

De effecten van dit ramptype die bestreden moeten worden zijn als volgt samen te vatten: 'relatief veel dodelijke slachtoffers, vooral brandwonden en mechanisch letsel en mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.' Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen, welke 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (augustus 2004).

2.2 Bedrijven en Milieuzonering

Goede ruimtelijke ordening

Wanneer een bestemmingsplan wordt herzien dient deze te voldoen aan een zogenaamde goede ruimtelijke ordening. Een goede ruimtelijke ordening houdt ook het voorkomen van voorzienbare hinder door milieubelastende activiteiten in. Functiescheiding en milieuzonering zijn hierbij leidende begrippen. De VNG heeft een handreiking geschreven om duidelijkheid te geven in welke situaties deze begrippen dienen te worden toegepast en van welke afstanden dient te worden uitgegaan.

VNG-handreiking "Bedrijven en Milieuzonering"

De VNG-handreiking "Bedrijven en Milieuzonering" (versie 2009) geeft op systematische wijze informatie over de ruimtelijk relevante milieuaspecten van een scala aan bedrijfsactiviteiten. De handreiking is oorspronkelijk bedoeld als hulpmiddel bij de ruimtelijke planvorming. Uit de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vloeit voort dat de handreiking als hulpmiddel erkend is.

Werking handreiking op hoofdlijnen

In de handreiking zijn bedrijven en bedrijfsactiviteiten ingedeeld in typen (milieubelastende) bedrijvigheid, gerangschikt naar SBI-code. Dit betekent dat er is gestandaardiseerd en dat is uitgegaan van gemiddelde situaties. De hieruit voortvloeiende richtafstanden (10 – 1.500 meter) geven een indicatie van de te verwachten milieubelasting. Deze milieubelasting dient vervolgens te worden afgezet tegen de belasting waarvan in de omgeving al sprake is. Ook dit is gestandaardiseerd, in dit geval in twee omgevingstypen: “rustige woonwijk/rustig buitengebied” en “gemengd gebied”.

Samengevat dient men als volgt te werk te gaan:

1. bedrijf(sactiviteit) indelen in een SBI-code;
2. de hoogte bij de SBI-code behorende richtafstand is bepalend;
3. bepalen van welke omgevingstype er sprake is;
4. de richtafstand met 1 stap verlagen indien sprake is van type “gemengd gebied”, zie ook tabel 3.2.

Gemotiveerd toepassen

Soms is niet geheel duidelijk in welke categorie een bepaalde situatie valt. Ook kan een feitelijke situatie significant verschillen als gevolg van specifieke bedrijfsprocessen, hinderbeperkende maatregelen, de concrete inrichting van het bedrijf en/of de geldende milieuvergunning. De daadwerkelijke milieubelasting kan in dat geval aanzienlijk afwijken van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het bepalen van de standaard richtafstanden. Dit is de reden dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bepaald dat de richtafstanden niet zonder meer overgenomen mogen worden: er dient te worden gemotiveerd waarom welke afstanden gelden (ofwel waarom een situatie in een bepaalde categorie valt) en waarom hier (eventueel) van kan worden afgeweken. Voor een onderzoek naar de milieuzonering kan daarom concreet en gedetailleerd onderzoek naar de feitelijke milieubelasting zinvol of noodzakelijk zijn. De handreiking bevat hiervoor een aantal stappenplannen. De volgende hoofdstukken zijn gebaseerd op deze stappenplannen.

2.2.1 De te hanteren uitgangspunten

Rustige woonwijk of gemengd gebied

In een intensief gebruikt gebied met veel functies en 'bedrijvigheid' wordt vaak minder hinder ervaren van een milieubelastende activiteit dan in een rustige woonwijk. Dit heeft (onder andere) te maken met acceptatie, gewenning en achtergrondbelasting (/hinder).

Zoals in paragraaf 3.1 aangegeven hanteert de VNG-handreiking twee omgevingstypes:

1. "rustige woonwijk en rustig buitengebied"

"Een rustige woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer.

Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied."

2. "gemengd gebied"

"Een gemengd gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend."

Bij het bepalen van de van toepassing zijnde omgevingstype moet niet gekeken worden naar de locatie zelf maar naar het (soort) gebied waarin de locatie ligt. De Dorpstraat ligt in een gebied waar overwegend bedrijfsbestemmingen zijn gelegen. Het gebied heeft een duidelijk gemengd karakter.

De richtafstanden van zowel een 'rustige woonwijk' als van 'gemengd gebied' is in tabel 3.1 weergegeven.

Tabel 1.3: Richtafstanden en omgevingstype

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype "rustige woonwijk en rustig buitengebied"	Richtafstand tot omgevingstype "gemengd gebied"
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Wijze van meten van de richtafstanden

De richtafstand geldt vanaf de grens van het perceel waarop de bestemming 'Bedrijf' (of andere milieubelastende functies) rust tot de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

3 INVENTARISATIE EN TOETSING HINDER- EN RISICOBRONNEN

3.1 Externe veiligheid

3.1.1 *Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen*

Voor de inventarisatie van risicovolle inrichtingen in de directe omgeving van de planlocatie is de 'Risicokaart Nederland' geraadpleegd. Zie figuur 3.1 voor een uitsnede hieruit.

Aan de Bentheimerstraat 79 is een LPG tankstation gevestigd. Zoals elk LPG-tankstation kent dit bedrijf een brand- en explosierisico. Dit risico is het hoogst op het tankstation en het risico neemt af met toenemende afstand. Het plangebied ligt op 500 meter, van het tankstation Bentheimerstraat 79 waardoor het tankstation in het kader van externe veiligheid geen nadere aandacht behoeft.

3.1.2 *Transport van gevaarlijke stoffen*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen gemeente Losser vindt plaats over de weg. Op basis van recent onderzoek door Verkeer & Waterstaat¹ blijkt dat voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg in de gemeente Losser op dit moment en in de toekomst geen aandachts- of knelpunten aanwezig of te verwachten zijn met betrekking tot plaatsgebonden risico en groepsrisico.

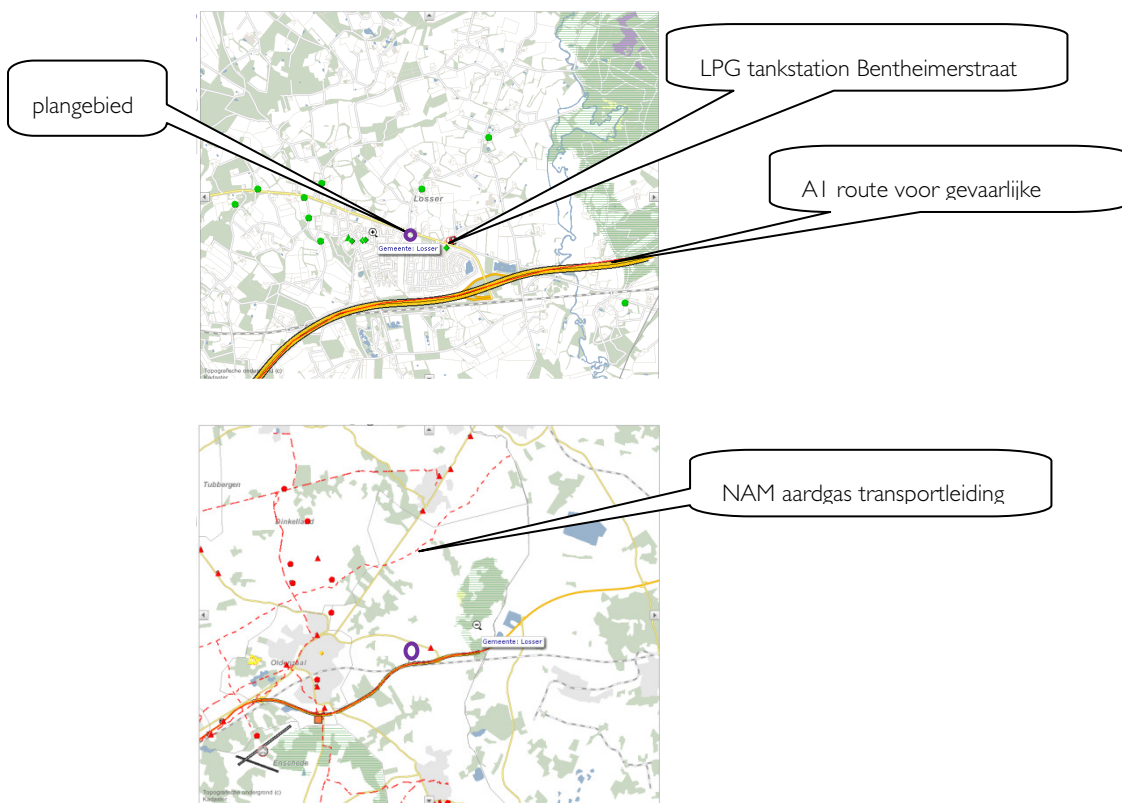
De gemeente heeft de A1 aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede ontheffingsroutes vastgesteld ten behoeve van het bereiken van bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken. De transporteurs van routeplichtige gevaarlijke stoffen dienen zich aan deze routes te houden. In dit kader zijn ook de verspreid liggende kleine propaantanks in het buitengebied relevant die een vervoer van propaan in tankwagens veroorzaken waarvoor ontheffingen verleend worden. Bij het afsluiten van de A1 bijvoorbeeld door een ongeval is het denkbaar dat het vervoer van gevaarlijke stoffen incidenteel een andere route volgt. Deze omleiding zal in overleg met onder meer de politie plaatsvinden omdat vervoerders van gevaarlijke stoffen niet zomaar zelf een route mogen kiezen. Een dergelijk situatie zal zich dermate zelden voordoen dat geen grote externe veiligheidsrisico's aan de orde zijn.

Geparkeerde vrachtauto's met gevaarlijke stoffen bij de A1 vormen een geheel eigen aandachtspunt. Door de grote afstand ten opzichte van objecten waarin grotere aantallen mensen aanwezig zijn (woonwijken, grote kantoren etc.) vormen deze vrachtwagens geen noemenswaardig externe veiligheidsrisico; de eventuele effecten van een calamiteit zullen grotendeels beperkt blijven tot de directe omgeving van de A1 en parkeerplaatsen.

¹ Veilig op Weg (ANKER-onderzoek), Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Transport en Luchtvaart; deel 2 Inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, November 2005.

Het plangebied ligt circa op 700 meter van de A1 waardoor er het vervoer van gevaarlijke stoffen geen verder aandacht behoeft.

Figuur 3.1 uitsnede Risicokaart Nederland



Modaliteit Buisleidingen

Binnen de gemeente Losser bevinden zich een aantal hoge druk aardgasleidingen van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) en van de Gasunie. Deze leidingen lopen voornamelijk door het buitengebied, maar ook door de kern van Losser. Er doen zich geen plaatsgebonden of groepsrisicoknelpunten voor. Verder is een Defensieleiding met kerosine aanwezig in het buitengebied die door de aard van de stof (kerosine) slechts beperkt externe veiligheidsrelevant is.

Het plangebied ligt op circa 1,5 km van een aardgasleiding van de NAM welke vanwege de afstand geen gevaar vormt voor de veiligheid.

3.1.3 Gebruik van luchthavens

Het plangebied is hemelsbreed op circa 7 kilometer van het vliegveld Twente gelegen en ligt buiten het gebied waar 75 procent van de ongevallen plaatsvindt.

3.2 Bedrijven en Milieuzonering

In dit onderzoek is de milieuhinder in beeld gebracht. Voor het plangebied zijn de volgende hinderfactoren in beeld gebracht.

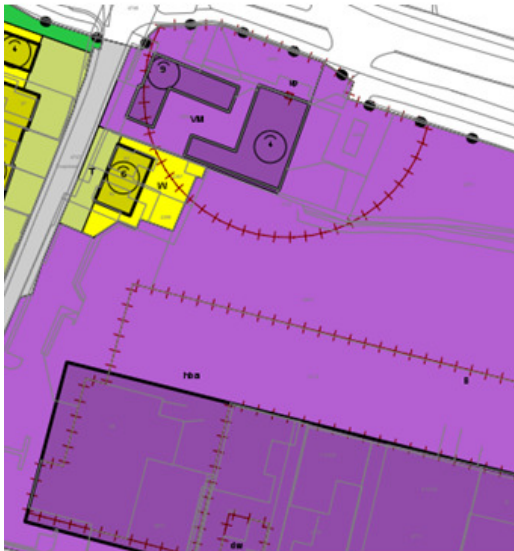
- kwetsbare functies

3.2.1 Kwetsbare functies

De bedrijfsactiviteiten van het autohandelsbedrijf Wessel betreft voornamelijk het demonteren, repareren en verhandelen van auto(onderdelen). Op grond van het door VNG uitgebrachte boekje Bedrijven en milieuzonering (ook wel het paarse boekje genoemd) valt het bedrijf onder de milieucategorie 2. Op grond van het paarse boekje, dient er tussen bedrijven met een milieucategorie 2 en kwetsbare functies een bepaalde afstand te bestaan, voor de aan te houden afstand zijn richtlijnen opgenomen.

Op grond van tabel 1.3: Richtafstanden en omgevingstype uit deze notitie dient de afstand tot een kwetsbaar object 10 meter te bedragen. Na realisatie van de bedrijfsuitbreiding zal het bedrijf op 15 meter van de woning aan de Dorpstraat 62 worden gerealiseerd, waardoor voldaan wordt aan de richtafstanden uit het paarseboekje.

Figuur 3.2 bestemmingsplaninventarisatie



4 CONCLUSIES

Wessel autohandel bv is voornemens het bedrijf uit te breiden. In dit rapport wordt het plan getoetst aan de aspecten Externe Veiligheid en Bedrijven en Milieuzonering.

Wat betreft externe veiligheid is gebleken dat er geen sprake is van te grote risico's. Risicovolle inrichtingen liggen op een voldoende grote afstand en dit geldt ook voor gereguleerd transport van gevaarlijke stoffen.

In de ruimtelijke ordening wordt bij het bepalen van de verenigbaarheid van functies gebruik gemaakt van richtafstanden en normen die zijn opgenomen in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In dit rapport zijn belemmeringen van de bedrijfsuitbreiding voor de in de omgeving liggende kwetsbare functies getoetst. Geconcludeerd kan worden dat de bedrijfsuitbreiding geen belemmeringen meebrengt voor omliggende kwetsbare functies. Een goed woon en leefklimaat voor de omliggende kwetsbare functies; de woningen aan de Dorpstraat 62 en 64 kan met de bedrijfsuitbreiding worden gegarandeerd.

5 BETROUWBAARHEID ONDERZOEK

Het onderhavige onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Desondanks kan de mogelijkheid niet worden uitgesloten dat er toch fouten en / of onvolledigheden voorkomen in deze rapportage.

Lycens Milieu & Ruimte B.V. sluit iedere aansprakelijkheid uit voor hieruit voortvloeiende schade of gevolgen van welke aard ook, tenzij de schade mocht voortvloeien uit opzet of grove schuld aan de zijde van Lycens Milieu & Ruimte B.V.

Naarmate er een langere tijd is verlopen na uitvoering van het onderzoek, dient meer voorzichtigheid / voorbehoud te worden betracht bij het gebruik van de onderzoeksresultaten.