

Datum
11 september 2023

Gemeente Bunnik
Mevrouw [REDACTED]
Singelpark 1
3984NC Odijk

Contactpersoon

[REDACTED]
Afdeling Advies
Directie Risicobeheersing

Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

088-8783920
[REDACTED]@vru.nl

Ons Kenmerk
2023-013209

Uw Kenmerk
-

Bijlagen
1

Onderwerp

Advies voortraject tot het voorontwerpbestemmingsplan Kersenweide Odijk-West.

Geachte mevrouw [REDACTED]

Op 25 juli 2023 heeft u de Veiligheidsregio Utrecht op de hoogte gebracht van het aanstaande vooroverleg, in het kader van art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het betreft het stedenbouwkundigplan Kersenweide te Odijk-West. Het planvoornemen bevindt zich nog in een stedenbouwkundige fase. Het is derhalve mogelijk dat er nog wijzigingen kunnen optreden. In onderstaande brief neem ik u graag mee in de aandachtspunten inzake de omgevingsveiligheid, die ik nu al opmerk. Deze punten kunnen dan al in een vroeg stadium worden meegenomen.

Plangebied

Het project Kersenweide heeft een oppervlakte van circa 60 hectare en is gelegen ten westen van Odijk. Met dit project wordt voorzien in de bouw van 1.200 nieuwe woningen.



Afb.: indicatieve afbeelding van het plangebied Kersenweide (bron: nieuwsbrief maart 2023)

Veiligheidsregio Utrecht

Postbus 3154

3502 GD Utrecht


088 878 1000

info@vru.nl

www.vru.nl

brandweer.nl/utrecht

 veiligheidsregioutrecht

 @vrutrecht

 @vrubrandweer

Iban

NL18 BNGH 0285 1331 79

kvk

51817330

Pagina

1

Beschouwing risico's

Zoals ook gesteld op pagina 97 van het Stedenbouwkundig Plan, opgesteld op 1 juni 2023, ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van de volgende risicobronnen waarover/- door vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt:

- de Rijksweg A12 nu op circa 460 meter afstand,
- de Provinciale weg N229 nu op circa 100 meter afstand,
- de buisleiding met kenmerk W-506-01 nu op circa 80 meter afstand en
- een hoogspanningslijn ten noorden van het plangebied.

Verantwoording van het groepsrisico

Door de ligging van het plangebied binnen de bovengenoemde invloedsgebieden is een verantwoording van het groepsrisico (GR) nodig ten aanzien van:

- De Rijksweg A12 en de Provinciale weg N229 op basis van art. 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).
- Hogedruk aardgastransportleiding W-506-01 op basis van art. 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Zoals ook aangegeven in het Stedenbouwkundig Plan, dient de verantwoording van het GR te worden uitgewerkt in het nog op te stellen bestemmingsplan voor Kersenweide. Graag worden wij als Veiligheidsregio Utrecht in het vooroverleg traject van het bestemmingsplan betrokken om u nader te adviseren over de rampbestrijding en de zelfredzaamheid. Om u goed te kunnen adviseren zouden wij graag meer informatie ontvangen over de invulling van het plangebied, dit kan bijvoorbeeld op gebruiksfunctieniveau conform het Bouwbesluit 2012.

Relevante ongevalsscenario's

Vooruitlopend op het vooroverleg traject inzake het bestemmingsplan wil ik u graag al meenemen in de relevante ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen.

Gifwolk

De aanwezigen in het plangebied kunnen door een incident met giftige stoffen op de Rijksweg A12 slachtoffer worden van een giftige wolk. Afhankelijk van de blootstellingstijd en concentratie kunnen slachtoffers veroorzaakt worden. De omvang van de giftige wolk is afhankelijk van de inrichting van de omgeving en de weersomstandigheden. Een gifwolk in deze categorie kan tot circa 880 meter slachtoffers veroorzaken.

BLEVE (boiling liquid expanding vapour explosion)

Bij een ongeval met een tankwagen met LPG op de N229 kan door het exploderen van het vrijgekomen gas een vuurbal en drukgolf ontstaan. Bij het openscheuren van de tank na een ongeval gebeurt dit direct. Het exploderen van de tank door opwarming ten gevolge van een externe brand is soms pas na enige tijd tot wel 1 tot 1,5 uur na begin van het incident. Het effectgebied van de vuurbal is circa 355 meter.

Er bestaan twee soorten BLEVE's. Een koude BLEVE wordt veroorzaakt door een externe beschadiging, bijvoorbeeld een botsing. Hierdoor scheurt de tank open. LPG komt vrij en ontsteekt direct. Er ontstaat een vuurbal en een drukgolf.

Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een externe brand de druk in de tank doet oplopen. Hierdoor verzwakt en bezwijkt de ketel. LPG komt vrij en ontsteekt. Er ontstaat een vuurbal en een drukgolf.

De effecten van zowel een koude als een warme BLEVE zijn warmtestraling, overdruk en scherfwerking. Deze effecten kunnen (dodelijke) slachtoffers, schade en brand in het plangebied veroorzaken. Een BLEVE kan tot circa 355 meter slachtoffers veroorzaken.

In gebouwen kunnen mensen afhankelijk van de getroffen maatregelen deels beschermd tegen het scenario BLEVE, maar tot op 90 meter afstand kunnen er, mede door de drukgolf die ontstaat, ook binnenshuis nog personen overlijden. Aangezien het plangebied nu op circa 100 meter van de N229 ligt adviseer ik u hier rekening mee te houden en geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen 90 meter vanaf de N229 te projecteren in het plangebied.

Fakkelbrand

Bij een breuk van de hogedruk aardgastransportleiding W-506-01 kan door het vrijkomen van het gas een fakkelbrand ontstaan. Binnen de belemmeringsstrook van 4 meter aan weerszijden van de buisleiding is nieuwbouw niet toegestaan. De 100%-letaliteitszone ligt voor deze buisleiding op 65 meter. Het effectgebied waarbinnen brandhaarden kunnen optreden is tot circa 90 meter. Tot op 130 meter afstand zal men bij vluchten door de buitenlucht nog brandwonden kunnen oplopen. Met hulpverlening kan pas worden gestart als de gasleiding aan beide zijden is dichtgezet. Dat kan tot ruim een uur duren. Zoals het plangebied nu wordt ingevuld, lijkt het erop dat er (beperkt) kwetsbare objecten binnen genoemde effectafstanden worden geprojecteerd. Ik adviseer u bij de verdere planinvulling rekening te houden met genoemde effectafstanden en met name binnen de 100%-letaliteitszone geen (beperkt) kwetsbare objecten te projecteren.

Hoogspanningslijn

Aan de noordzijde van het plangebied loopt een bovengrondse hoogspanningslijn. Deze lijn kan nadelig op het plangebied werken. Zowel in het Stedenbouwkundig Plan, als in het Integraal Programma van Eisen Odijk-West van 15 april 2021 staat ook aangegeven dat hiervoor een veiligheidszone van 70 meter aan weerszijden van de hoogspanningslijn geldt. Wanneer de lijn ondergronds wordt aangelegd zal de veiligheidszone teruggebracht kunnen worden naar 15 meter aan weerszijden van de lijn. Ik adviseer u rekening te houden met de geldende veiligheidszone van de hoogspanningslijn bij de verdere uitwerking van het plangebied.

Mochten de plannen nog wijzigen, dan kan het zijn dat er nog andere ongevalsscenario's relevant worden binnen het plangebied.

Bluswatervoorziening en bereikbaarheid

In de bijlage staat beschreven waar met het inrichten van het plangebied op stedenbouwkundig gebied en ook ten behoeve van de mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen rekening gehouden dient te worden in relatie tot de bluswatervoorziening en bereikbaarheid. Ik adviseer u om dit mee te nemen bij de verdere uitwerking van het plan.

Zelfredzaamheid

Aangezien de ontwikkeling in het plangebied een nieuwe woonwijk ten westen van Odijk betreft, ga ik er vanuit dat zich onder de bewoners ook minder zelfredzame personen bevinden. De effecten van een ongevalsscenario met gevaarlijke stoffen in de nabijheid van het plangebied kunnen groot zijn. Aanvullende maatregelen zijn daarom vereist ter bevordering van de zelfredzaamheid. Hierover adviseer ik u graag nader in de vooroverlegfase van het bestemmingsplan.

Adviespunten

Zoals hierboven omschreven adviseer ik u om:

1. In de toelichting op het bestemmingsplan het groepsrisico (GR) nader te laten onderzoeken, conform artikel 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en conform artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).
2. Ons als Veiligheidsregio in het vooroverlegtraject van het bestemmingsplan te betrekken inzake de rampbestrijding en de zelfredzaamheid, conform artikel 9 van het Bevt en artikel 12 lid 2 van het Bevb.
3. Bij de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met het mogelijke ongevalsscenario BLEVE op de Provinciale weg de N229 en fakkelbrand bij de hogedruk aardgastransportleiding W-506-01.
4. Bij de verdere uitwerking van het plangebied rekening te houden met de geldende veiligheidszone van de hoogspanningslijn.
5. De in de bijlage aangegeven adviespunten inzake de bluswatervoorziening en bereikbaarheid mee te nemen in de verdere uitwerking van het plan. Bij vragen hierover kan contact opgenomen worden met opv@vru.nl.

Heeft u vragen?

Voor vragen of nadere informatie inzake de omgevingsveiligheid kunt u contact opnemen met de behandelend medewerker van de directie Risicobeheersing van de Veiligheidsregio Utrecht: [REDACTED], te bereiken via mail [REDACTED]@vru.nl of op telefoonnummer 088 - 878 3920.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur,



Specialist Risico's en Veiligheid

Bijlage – bluswatervoorziening en bereikbaarheid

Het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen en het zorgen voor voldoende bluswatervoorzieningen zijn essentiële aspecten bij de ontwikkeling van een stedenbouwkundig plan.

In deze bijlage staan een aantal voorschriften omschreven waar met het inrichten van het plangebied rekening gehouden dient te worden in relatie tot de bluswatervoorziening en bereikbaarheid. De genoemde punten komen uit de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019 opgesteld door Brandweer Nederland. In het Bouwbesluit 2012 staan ook voorschriften opgenomen inzake de bluswatervoorziening en bereikbaarheid van bouwwerken voor hulpverleningsdiensten. Deze voorschriften staan omschreven in de artikelen 6.30, 6.37 en 6.38. Ik adviseer u om in de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met de bovengenoemde voorschriften.

Stedenbouwkundig plan

Voor hulpdiensten is het goed kunnen bereiken en verlaten van het incident met eigen materiaal en eigen personeel van cruciaal belang. Hiervoor is het van belang dat wegen zoveel mogelijk een onbelemmerde doorgang bieden.

Eerste voorschrift

Een incident locatie is bereikbaar als deze aan een tweetal zaken voldoet:

- Er is een beschikbare route vanaf een uitrukpost tot een bij de incidentlocatie gelegen opstelplaats. Voor uitrukposten geldt dat deze altijd ontsloten dienen te zijn door een gebiedsontsluitingsweg.
- De normtijden zoals gesteld in het Besluit veiligheidsregio's of bestuurlijk vastgesteld voor een basis brandweereenheid moeten gehaald worden.

Hulpverleningsvoertuigen kennen specifieke afmetingen, waardoor wegen aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Brandweervoertuigen zijn hiervoor maatgevend.

Aan de volgende aspecten moeten voorwaarden worden gesteld.

- De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar dient minimaal voor 3,25 meter te worden verhard en een vrije ruimte van 3,50 meter.
- De doorgangshoogte moet minimaal 4,20 meter zijn.
- Er dient rekening gehouden te worden met de draaicirkel van de voertuigen en de hiermee gepaarde rijcurve en sleeplijn. Bochten moeten een minimale binnenradius van 5,5 meter en een buitenradius van 10 meter hebben.
- Als richtlijn voor verharding geldt een totaalgewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton.

Tweede voorschrift

Verkeersaders bieden aan de hulpdienstvoertuigen een onbelemmerde en betrouwbare doorgang. Verkeersaders worden onderverdeeld in stroomwegen en gebieds-ontsluitingswegen.

Op verkeersaders met tweerichtingsverkeer dient voldoende ruimte te zijn om hulpverleningsvoertuigen doorgang te kunnen geven. Waardoor een minimale verharde breedte van 8 meter benodigd is. Voertuigen in beide richtingen dienen uit te kunnen wijken om het hulpverleningsvoertuig in het midden ruimte te geven.

Op verkeersaders met eenrichtingsverkeer (ook wegen met gescheiden rijbanen) dient voldoende ruimte te zijn om hulpverleningsvoertuigen doorgang te kunnen geven. Waardoor een minimale verharde breedte van 5,50 meter nodig is. Verkeersdeelnemers dienen uit te kunnen wijken om het hulpverleningsvoertuig passeerruimte te geven.

Verkeersaders dienen altijd bruikbaar te zijn en blijven, of dient minimaal een alternatief te worden gezocht. Wanneer dit niet gebeurt, bestaat de kans dat delen van het verzorgingsgebied niet bereikt kunnen worden.

Snelheid remmende en verkeer werende elementen zijn in tegenspraak met een onbelemmerde doorgang. Deze dienen in overleg te worden geplaatst om te voorkomen dat de opkomsttijd onevenredig lang wordt. Hierbij dient in ogenschouw genomen te worden dat het totaal aantal snelheid remmende en verkeer werende elementen op de gehele route beperkt moet blijven.

Derde voorschrift

Verblijfsgebieden kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen de gestelde normtijd bereikbaar is.

Binnen verblijfsgebieden is sprake van erftoegangswegen, die bedoeld zijn voor het veilig toegankelijk maken van percelen. Uitgaande van normtijden genoemd in het 'Besluit veiligheidsregio's' is een tijd van een à twee minuten aan de orde. De eis om de ontsluitingstijd voor een verblijfsgebied op ten hoogste twee minuten te stellen, moet er toe leiden dat:

- Een erftoegangsweg niet onacceptabel lang is:
Globaal dient elk perceel binnen twee minuten vanaf de verkeersader bereikt kunnen worden.
- Een erftoegangsweg binnen beperkte grenzen met vertragende obstakels mag zijn ingericht.
- Ontsluitingen van een verblijfsgebied op strategische punten worden gepland.

Doorgang op erftoegangswegen

Op erftoegangswegen (de weg binnen het verblijfsgebied) dient voldoende ruimte te zijn om hulpverleningsvoertuigen doorgang te kunnen geven, waardoor een minimale berijdbare breedte van 4,50 meter nodig is. Verkeersdeelnemers dienen uit te kunnen wijken om hulpverleningsvoertuigen passeerruimte te geven.

Om de tijdseis in een afstandseis om te zetten, moet aan het volgende worden gedacht: de gemiddelde snelheid van een hulpverleningsvoertuig ligt binnen de bebouwde kom over het algemeen lager dan de maximum snelheid. In verblijfgebieden, zeker wanneer die met veel snelheid beperkende maatregelen zijn ingericht, ligt de gemiddelde snelheid nog lager. Waar de snelheid via de normale erftoegangswegen niet afdoende is, kan er gekeken worden naar alternatieve mogelijkheden, bijvoorbeeld via een stuk fietspad of een calamiteitendoorgang.

Naast de voorkeursroute moet een willekeurig adres vanaf een doorgaande verkeersader in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. Dit is noodzakelijk, omdat niet gegarandeerd kan worden dat de voor de hand liggende route altijd bruikbaar is.

Wegwerkzaamheden, opstoppingen, fout geparkeerde voertuigen en dergelijke kunnen een goede bereikbaarheid in de weg staan. Als het niet anders mogelijk is kan dit ook worden opgelost met alternatieve mogelijkheden. Deze tweede onafhankelijke route mag eventueel afgesloten worden met een verwijderbare afsluiting om sluipverkeer tegen te gaan. De afsluiting mag enkel worden toegepast als de afsluiting regionaal is afgestemd en uniform is vormgegeven. De afsluiting moet te bedienen zijn door alle hulpdiensten.

Doodlopende wegen

Een doodlopende weg is een weg die maar op een manier in en uit te rijden is. Dit betekent dat per definitie niet voldaan kan worden aan de eis van een tweede onafhankelijke route. In vijf situaties worden de verschillende typen doodlopende erfonthluitingswegen beschreven.

Situatie 1

In deze situatie is er geen sprake van een doodlopende route. De bereikbaarheid is daarmee voldoende, mits de vrije wegbreedte minimaal 3,50 meter in geval van een eenrichtingsweg is, en minimaal 4,50 meter wanneer het een tweerichtingsweg is.

Situatie 2

Een doodlopende weg is toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,50 meter bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is. De afmetingen van de keerlus dienen te passen bij de afmetingen van de hulpdienstvoertuigen zoals beschreven bij de eerste eis. Door de keerlus wordt in feite een normale erftoegangsweg gecreëerd. Een dergelijke doodlopende weg mag maximaal 80 meter lang zijn.

Situatie 3

Bestaat er geen keermogelijkheid zoals in situatie 2, dan is er minimaal 5 meter wegbreedte nodig. Ook hier geldt een maximale lengte van 80 meter.

Situatie 4

Zijn de bovengenoemde wegbreedtes niet beschikbaar, dan kan de maximale lengte van de doodlopende weg 40 meter zijn, volgens de vierde eis. In dat geval wordt een blusvoertuig op de kop van de doodlopende straat opgesteld en is 40 meter inzetdiepte beschikbaar.

Situatie 5

Een doodlopende weg met vertakkingen is qua bereikbaarheid simpelweg onvoldoende.

Wegopbrekingen in verblijfsgebieden

Waar het gaat om wegopbrekingen waarbij een weg wordt afgesloten, wordt verwezen naar de bovenstaande doodlopende wegen.

Een minimale bereikbaarheid moet geborgd blijven volgens de vierde eis, zoals in situatie 4 in het geval van woningen kan er worden gesteld dat de afstand maximaal 2×40 meter = 80 meter bedraagt. Mits het opgebroken wegdeel van twee zijden benaderd kan worden. Als het opgebroken wegdeel slechts van een zijde bereikbaar is, geldt een afstand van maximaal 40 meter. De continuïteit van toegang tot overige bouwwerken zal redelijkerwijs geregeld moeten worden.

Vierde voorschrift

Bereikbaarheid op incidentlocatie

De afstand en overbrugging vanaf een opstelplaats tot bouwwerk/objecten en bluswatervoorziening tot bouwwerk/objecten doen recht aan de middelen van een brandweer eenheid.

Elke incidentlocatie kent een opstelplaats: een veilige, doelmatige en goed bereikbare plaats voor hulpverleningsvoertuigen van waaruit de inzet kan plaatsvinden. Deze opstelplaats kan en zal vaak samenvallen met de openbare weg.

De afstand van de opstelplaats tot de incidentlocatie is aan een functioneel maximum gebonden. De eerste inzet zal in de regel plaatsvinden met een straal van 60 meter, de maximale inzet diepte. Voor grondgebonden woningen is de verwachting dat 20 meter straat binnen voldoende zal zijn. Daarom mag er een maximale afstand zijn van 40 meter tussen de opstelplaats en een grondgebonden woning. Voor andere bouwwerktypen wordt er een maximale afstand van 10 meter aangehouden, waarbij er 50 meter rest aan inzetdiepte.

Naast de bovengenoemde functionele afstand geldt er ook een strategische ligging. Een opstelplaats voor hulpverleningsvoertuigen mag niet zodanig ten opzichte van een bouwwerk of opslag zijn gesitueerd dat binnen 30 minuten na het ontstaan van een brand het opgestelde voertuig gevaar of schade kan oplopen door de gevolgen van de brand of het fysieke ongeval. Een strategisch gelegen opstelplaats bevindt zich dus buiten het invloedgebied van het incident.

Bluswatervoorzieningen

Voor het bestrijden van incidenten dienen er ook bluswatervoorzieningen voorhanden te zijn. Voor deze bluswatervoorzieningen geldt een minimale benaderbaarheid, in die zin dat hulpverleningsvoertuigen de voorzieningen tot op minimale afstand kan benaderen. Deze minimale afstand hoeft niet een relatie te hebben met een opstelplaats, omdat er vaak voor gekozen wordt om dicht bij de toegang van een incidentlocatie op te stellen en terug te werken naar de bluswatervoorziening en niet andersom.

In de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid worden de gebruiksfuncties uit het Bouwbesluit 2012 gehanteerd, voor het bepalen van de bluswaterbehoefte voor de gebouwde omgeving. Hierbij is zoveel mogelijk reeds toegewerkt naar de terminologie van de Omgevingswet.

De standaard brandkromme is door het gebruik van nieuwe materialen en betere isolatie niet meer dezelfde als tientallen jaren geleden. Hiervoor wordt nu gebruik gemaakt van de basisprincipes brandbestrijding.

De bluswaterbehoefte wordt nu onderverdeeld in 3 hoofdtypen (Woningen, Hoogbouw en Utiliteitsgebouwen). Per gebouwkenmerk en afhankelijk van de gebruiksfunctie wordt de afstand en capaciteit van de bluswatervoorziening bepaald.

Graag adviseren wij u verder over de invulling van de bluswatervoorzieningen. Hiervoor is het wenselijk dat er een ontwerptekening van het waterleidingbedrijf aangeleverd wordt.

Ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen

Het is van belang dat de hulpdiensten tijdens een brand, ramp of zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid is hierbij van essentieel belang.

Voor een adequate hulpverlening van de brandweer is het van belang dat voldoende bluswater aanwezig is, zowel waar het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt als de plangebied zelf ten behoeve van de hulpverlening en (na)blussing na een incident met gevaarlijke stoffen.

Rijksweg A12 en Provinciale weg N229

Voor de A12 en de N229 zijn de aspecten bluswatervoorziening en bereikbaarheid volgens het regionale dekkingsplan en inzetprocedures reeds gerealiseerd.

Buisleiding W-506-01

Bij een fakkelbrand ontstaan door een lekkage in de hogedruk aardgastransportleiding W-506-01 kan pas met hulpverlening worden gestart als de gasleiding aan beide zijden is ingesloten door de leidingbeheerder. Dat kan tot ruim een uur duren.

De primaire taak van de brandweer zal daarom bestaan uit het redden van personen, daar waar de hittestraling dusdanig is dat er nog kan worden opgetreden (ca. 4 kW/m²) en het blussen van secundaire branden. Op het moment dat de leidingbeheerder de leiding insluit neemt de intensiteit van de fakkelbrand af en kan er dichterbij het brongebied opgetreden worden. Een goede bereikbaarheid is hier van belang.

De bluswatervoorzieningen zijn bij deze gasleiding met name bedoeld voor het blussen van secundaire branden. Het is dus van belang dat er bij de inrichting van het plangebied rekening wordt gehouden met het aanleggen van voldoende bluswatervoorzieningen in de nabijheid van de hogedruk aardgastransportleiding in de nabijheid van het plangebied.

Tot slot

Het is van groot belang om op het gebied van stadsplanning, brandveiligheid en hulpdiensten ervoor te zorgen dat het stedenbouwkundig plan de benodigde infrastructuur en maatregelen bevat om de veiligheid en bereikbaarheid van hulpverleningsdiensten te waarborgen. Graag werken wij hier samen met u aan.

Heeft u vragen?

Wanneer u vragen heeft over de bluswatervoorziening en bereikbaarheid ten behoeve van het plangebied, kunt u contact opnemen met het Team Operationele Voorbereiding van de VRU via opv@vru.nl.