



Postbus 383, 7500 AJ Enschede

College van B&W Gemeente Oldenzaal
t.a.v. de heer R. Bouwman
Postbus 354
7570 AJ Oldenzaal

adres
Spaansland 20 Enschede

postadres
Postbus 383
7500 AJ Enschede

telefoon
088 256 7000

Website
brandweertwente.nl

Uw kenmerk	-	Datum	16 november 2020
Ons kenmerk	2020-D104121	Behandeld door	Marius Vastert
Bijlage(n)	-	Telefoon	088-2568337
Onderwerp	Advies externe veiligheid "Dagelijksleven" Oldenzaal	E-mail	m.vastert@brandweertwente.nl

Geachte college,

Wij ontvingen op 9 november 2020 uw verzoek om advies uit te brengen op de voorgenomen ontwikkeling van een zorgcomplex 'Dagelijksleven' voor dementerenden aan de Carmelstraat te Oldenzaal. Wij adviseren u op het gebied van de verantwoording van het groepsrisico en de rampenbestrijding.

Waar hebben wij naar gekeken

Dit advies gaat over de beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid die van toepassing is op de voorgenomen ontwikkeling van een kleinschalig woongebouw voor dementerenden. De locatie betreft het terrein achter de 'Antoniuskerk' (thans braakliggend) en is gesitueerd op ca. 170 meter van de spoorbaan Hengelo – Bad Bentheim (Duitsland).

Op basis van de gegevens constateren wij dat er in de beoogde nieuwe situatie sprake is van de realisatie van een kwetsbaar object. Vanwege de aanwezige zorgtypen, waaronder (24-uurs) zorg voor dementerenden, achten wij het aannemelijk dat er sprake is van cliënten die verminderd tot niet-zelfredzaam zijn.

Vanwege de ligging van de locatie binnen de 200 meter van de spoorzone in Oldenzaal en de doelgroep (niet/verminderd zelfredzame personen) is een verantwoording noodzakelijk.

Advies

Het is een bestuurlijke afweging of een dergelijke ontwikkeling op de betreffende locatie voor de gemeente wenselijk is. Wij adviseren om onderstaande adviespunten in deze afweging mee te nemen:

- 1) Neem een verantwoording van de hoogte van het groepsrisico op in het bestemmingsplan;
- 2) Borg (omgevingsvergunning) de technische mogelijkheden tot het eenvoudig en handmatig uitschakelen van de mechanische ventilatie van het object.
- 3) Draag zorg voor communicatie omtrent incidentscenario's en borg deze in de bedrijfsnoodorganisatie;
- 4) Borg (omgevingsvergunning) dat vluchtmogelijkheden van de bron af gericht zijn;
- 5) Benut mogelijkheden (gebiedsgericht) binnen de spoorzone om de bluswatervoorziening te optimaliseren.

Maatregelen kunnen er aan bijdragen dat de kans op incidenten worden verkleind of de effecten worden beperkt. Desondanks kunnen incidenten met mogelijke effecten niet worden uitgesloten.

Het is niet duidelijk hoe lang de ontwikkeling op zich laat wachten. Het is daarom goed om rekening te houden met de mogelijke wijzigingen die de Omgevingswet met zich meebrengt. Daarnaast wordt er op landelijk niveau gesproken over de mogelijke wijziging van het risicoplafond voor het basisnet. Hierdoor kan sprake zijn van een toename van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Detailinformatie van dit advies is in de bijlage van deze brief opgenomen.

Hoe nu verder

Graag ontvangen wij van u een terugkoppeling hoe u dit advies heeft betrokken bij uw besluitvorming. Voor vragen of nadere informatie kunt u terecht bij het team Advies van Brandweer Twente. De contactgegevens vindt u bovenaan deze brief.

Hoogachtend,
namens het bestuur van Veiligheidsregio Twente,



M. Achtereekte-Smit
Sectorhoofd brandveiligheid

Bijlage: Detailinformatie advies "Dagelijksleven", Carmelstraat Oldenzaal

Bijlage: Detailinformatie advies "Dagelijksleven" Carmelstraat Oldenzaal

1. Uitgangssituatie

In Oldenzaal wordt een braakliggend perceel aan de Carmelstraat herbestemd als zorglocatie. Op basis van uw gegevens constateren wij dat er in de beoogde nieuwe situatie sprake is van de realisatie van een kwetsbaar object. Vanwege het aanwezige zorgtype, van (24-uurs) zorg aan dementerenden, achten wij het aannemelijk dat er sprake is van cliënten die verminderd tot niet-zelfredzaam zijn.

De beoogde locatie is gesitueerd in een woonwijk, ten noorden van de spoorbaan Bad Bentheim-Hengelo (afstand ca. 170 meter). Nabij de planlocatie bevindt zich een kerk alsmede een basisschool.

U heeft ons gevraagd de toegezonden documenten te beoordelen en hierop te adviseren. Onderstaande stukken hebben wij van u ontvangen:

- Een presentatie van de planontwikkeling "Dagelijksleven" (planaanduiding) (niet gedateerd).
- Een situatietekening DL (9-11-2020).
- Het plan en het type zorg is ons kort toegelicht door de ODT, deze informatie is eveneens gebruikt in dit advies.

2. Risicobronnen

Uit de analyse komt één risicobron met relevantie voor de externe veiligheid van het plangebied naar voren. Ten zuiden van het plangebied op ca. 170 meter ligt de spoorlijn Hengelo – Bad Bentheim. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats, voornamelijk brandbare vloeistoffen en brandbare gassen. In beperkte mate vindt ook transport van giftige vloeistoffen en gassen plaats.

De plaatsgebonden 10^{-6} -risicocontour vormt geen knelpunt voor de geplande ontwikkeling.

De hoogte van het groepsrisico en een eventuele toename is op dit moment niet bekend (berekend), echter verwachten wij dat er geen significante toename is van het groepsrisico. Verondersteld wordt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Een verantwoording van de ontwikkeling, door de ligging binnen 200 meter van het spoor in combinatie met de doelgroep, is wel noodzakelijk.

3. Scenario

Een advies van de Veiligheidsregio Twente heeft betrekking op de voorbereiding op de rampenbestrijding, specifiek op de thema's bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Ons advies wordt gebaseerd op het scenario waarbij de effecten leidend zijn. Voor de volledigheid beschrijven wij de scenario's voor u. Op basis van de vervoerde stoffen gaan wij in de voorbereiding op calamiteiten uit van:

- Plasbrand als gevolg van transport van brandbare vloeistoffen (bv. benzine).
- Koude/warme BLEVE als gevolg van transport van brandbare gassen (bv. LPG).
- Emissie van een toxische stof als gevolg van transport van brandbare vloeistoffen en gassen (bv. ammoniak).

Scenario Plasbrand

Bij een plasbrand zal een deel van de gebouwen door direct vlamcontact worden beïnvloed. Tot circa 30 meter kunnen gebouwen door hittestraling mee gaan branden. Eerste graad brandwonden zijn bovendien te verwachten tot op 60 meter van het spoor. Door hittestraling is een nog groter gebied (tot circa 100 meter) alleen te betreden door brandweermensen in beschermende kleding. Het beoogde zorgcomplex bevindt zich op ca. 170 meter van de spoorbaan. Het gebouw valt hiermee buiten het effectgebied dat objecten mee kunnen gaan branden en de aanwezige mensen binnenshuis zijn beschermd tegen hittestraling.

Scenario BLEVE

Bij een BLEVE explodeert een onder druk vloeibaar gemaakt brandbaar gas met als gevolg een grote vuurbal. De vuurbal zorgt voor een hittebelasting en een drukgolf in de omgeving. Een BLEVE-scenario heeft de grootste omvang in het geval van een incident met een spoorketelwagon. In een worst-case-

scenario (warme BLEVE) zullen aanwezigen tot 140 meter een grote kans op overlijden hebben. Tot op 330 meter van het incident is het mogelijk dat aanwezigen dodelijk worden getroffen. Materiële schade is nog op grotere afstand te verwachten (600 meter). Hierdoor is er kans op gewonden als gevolg van rondslingerende delen (bijv. puin, glas etc.).

Scenario toxisch

Een incident met een toxische stof kan tot op zeer grote afstand gevolgen hebben. Door de diversiteit aan stoffen en de diversiteit aan factoren die invloed hebben op de mogelijke effecten van een incident met een toxische vloeistof is het moeilijk een eenduidige effectafstand aan te geven. De effectafstanden voor de afstand tot waar nog 1% van de aanwezigen kan overlijden varieert bijvoorbeeld van 80 meter (geloofwaardig scenario met fluorwaterstof) tot 1.250 meter (worst-case-scenario ammoniak). Duidelijk is wel dat bij een toxisch scenario de effecten tot ver over de planlocatie kunnen reiken.

4. Beheersmaatregelen

Verondersteld wordt dat de ontwikkeling geen significante bijdrage levert aan de hoogte van het groepsrisico. Het aantal personen dat zich binnen het gebied zal vestigen is beperkt (het betreft een kleinschalige woonvorm). Desondanks kan het aantal slachtoffers als gevolg van een incident op de spoorbaan toenemen.

De hoogte van het groepsrisico is niet alleen afhankelijk van de voorgenomen ontwikkeling. Ook de bestaande situatie bepaalt in belangrijke mate de hoogte van het groepsrisico. Mogelijke maatregelen hebben daardoor niet alleen betrekking op het plangebied maar op de gehele omgeving. De maatregelen kunnen daardoor ten goede komen van de veiligheid van het gehele gebied.

Bronmaatregelen

De mogelijkheden van het gemeentebestuur om bronmaatregelen te treffen bij het spoorvervoer zijn zeer beperkt. De kaders daarvoor worden op landelijk niveau door ministeries bepaald. Eén van de voorgenomen maatregelen is het warme-BLEVE-vrij samenstellen van de treinen, waarbij tussen wagons met brandbare vloeistoffen en wagons met brandbare gassen een afstand van 18 meter wordt aangehouden. De kans op het worst-case BLEVE-scenario neemt daardoor af.

Zelfredzaamheid

Het bevorderen van zelfredzaamheid kan het aantal slachtoffers bij een incident verlagen. Bij zelfredzaamheid kan gedacht worden aan vluchtwegen (op objectniveau de richting van de uitgangen en op bestemmingsplanniveau de capaciteit van de wegen van de risicobron af), alarmering/voorzichting en het type aanwezigen (niet zelfredzame dementerenden) in de omgeving van het spoor.

De planlocatie valt binnen de theoretische dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem. De sirene is een hulpmiddel van de overheid om mensen te kunnen waarschuwen voor acute gevaren. Dit systeem zal echter vermoedelijk na 2020 verdwijnen. Besluitvorming hieromtrent vindt plaats in 2021. Mogelijk zullen de aanwezige personen in bedreigd gebied in de toekomst worden gewaarschuwd middels NL-Alert. Dit is bijvoorbeeld het geval als er gevaarlijke stoffen vrijkomen bij een brand of ongeval. In het bericht wordt tevens het handelingsperspectief vermeld, zodat de personen die in het bedreigde gebied bevinden weten hoe te handelen. Dit kan bijvoorbeeld door het gebied te verlaten, te schuilen of ramen en deuren te sluiten. Het is van belang te spoorscenario's en handelingsperspectieven op te laten nemen in het bedrijfsnoodplan van het object.

Onderhavig plan gaat uit van de vestiging van niet/verminderd zelfredzame personen.

Het toepassen van eenvoudig handmatig uitschakelbare ventilatie is een goede maatregel om de overlevingskans van bewoners te vergroten. U kunt deze maatregel laten borgen in de omgevingsvergunning van het object **[Adviespunt 2]**. Daarnaast adviseren wij u de BHV-organisatie zich te laten voorbereiden op handelingsperspectieven in geval van (dreigende) spoorincidenten **[Adviespunt 3]**.

Bestrijdbaarheid

Een snelle opkomsttijd van de brandweer en een snelle ontsluiting van voldoende bluswater zijn bepalend voor een effectieve bestrijdingspoging en het beperken van de gevolgen voor de omgeving.

Bereikbaarheid

Bij het bepalen of er in het plangebied sprake is van een goede bereikbaarheid van de gebouwen via het openbare wegennet wordt het plangebied op hoofdlijnen getoetst aan de handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid. Hierbij wordt beoordeeld of:

- een willekeurig adres binnen een verblijfsgebied in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar is;
- of de verkeersaders aan de brandweervoertuigen een onbelemmerde doorgang bieden.

De locatie van "Dagelijksleven" is vanuit meerdere richtingen goed bereikbaar voor hulpdiensten in geval van een incident. De capaciteit van de wegen is voldoende.

U kunt van de bron af gerichte vluchtenmogelijkheden op objectniveau borgen in de omgevingsvergunning **[adviespunt 4]**.

Opkomsttijd

De opkomsttijd is de optelsom van de verwerkingstijd van de melding, de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd is daarbij de tijd tussen het alarmeren van de brandweer door de meldkamer en het tijdstip dat het voertuig de kazerne verlaat. De aanrijdtijd is de tijd die het eerste voertuig nodig heeft om van de kazerne naar de plaats van het incident te gaan. De opkomsttijd van de brandweer wordt als een belangrijk kwaliteitskenmerk van de brandweer beschouwd.

Brandweer Twente kan niet altijd overal binnen de gestelde tijd ter plaatse zijn. Dit geldt voornamelijk voor objecten die zich in het buitengebied bevinden, want kazernes bevinden zich over het algemeen in kernen van dorpen en steden.

Ten aanzien van de planlocatie wordt uitgegaan van een zorglocatie. De gestelde normtijd zal hierdoor op 8 minuten komen te liggen.

Voor het object zal de eerste tankautospuiter uit Oldenzaal uitrukken. Op basis van berekeningen blijkt dat de eerste brandweer eenheid in de dag situatie 8 minuten nodig heeft om ter plaatse te komen. In de nachtsituatie is dit net iets meer dan 8 minuten. De wettelijke normtijd wordt derhalve ('s nachts) niet gehaald. Wij achten het treffen van aanvullende maatregelen niet noodzakelijk.

Bluswatervoorziening

Voor een optimale bluswatervoorziening wordt onderscheid gemaakt in primaire, secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen. Dit is van belang omdat de eisen voor de afstand, de capaciteit en de bereikbaarheid verschillend zijn. De basiskenmerken van deze drie modellen zijn:

- *De primaire bluswatervoorziening*
Boven- of ondergrondse brandkranen die geplaatst zijn op het drinkwaterleidingnet.
- *De secundaire bluswatervoorziening*
De secundaire bluswatervoorziening is in principe aanvullend op een primaire bluswatervoorziening. Een secundaire bluswatervoorziening kan bestaan uit geboorde putten, bluswaterriolen, vijvers e.d. of ondergrondse reservoirs. Hiervoor geldt een afstand van maximaal 320 meter tot het object. Daarnaast moet het brandweervoertuig het water tot maximaal 8 meter kunnen bereiken.
- *De tertiaire bluswatervoorziening*
Bij de noodzakelijke inzet van grotere hoeveelheden water of gedurende langere tijd zijn de primaire en secundaire voorzieningen niet voldoende. Water wordt dan onttrokken uit bijvoorbeeld kanalen. Hiervoor geldt een afstand van maximaal 2500 meter tot het object. Daarnaast moet het brandweervoertuig het water tot maximaal 50 meter kunnen bereiken.

Rondom de planlocatie bevinden zich enkele ondergrondse brandkranen. Op objectniveau (pand 'Dagelijksleven') achtten wij dit voldoende voor incidenten (brand) bij/in het object.

Secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen zijn pas op grote afstand voorhanden. Deze bluswatervoorzieningen zijn gericht op de bestrijding van spoorincidenten (gebiedsniveau). Wij adviseren u om binnen het gebied de mogelijkheden tot optimalisatie van de dekking van bluswater voor de (spoor)incidentscenario's te onderzoeken **[adviespunt 5]**.

5. Restrisico

Reeds in de huidige situatie is het mogelijk dat er zich een incident voordoet op het spoor. In een bebouwde omgeving leidt een incident met gevaarlijke stoffen tot een groot aantal slachtoffers. De spoorzone in Oldenzaal is een dichtbebouwde omgeving. De capaciteit van de hulpverleningsdiensten schiet in die gevallen tekort, omdat deze capaciteit grotendeels gebaseerd is op de dagdagelijkse basiszorg. Voor grote rampen moeten de hulpdiensten gebruik maken van bijstand uit andere regio's. Bijstand is echter pas na langere tijd beschikbaar.

Conclusie

Verondersteld wordt dat de ontwikkeling van de locatie niet tot een significante toename van het groepsrisico leidt.

De ontwikkeling ligt op circa 170 meter van het spoortracé waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Bij een Bleve (explosie) op het spoor kunnen de aanwezige personen komen te overlijden als gevolg van dit incident. Tot op 140 meter van het spoor hebben aanwezigen de grootste kans dat ze komen te overlijden, de ontwikkeling ligt hier echter buiten. De effecten van een toxisch incident hangen af van de stof en de windrichting.

Naar aanleiding van de plantoelichting constateren wij dat er op de zorglocatie cliënten aanwezig zijn die niet (dan wel verminderd) zelfredzaam zijn.

Het is een bestuurlijke afweging of een dergelijke ontwikkeling voor de gemeente wenselijk is. Wij adviseren om bovenstaande in de afweging mee te nemen. Maatregelen kunnen er aan bijdragen dat de kans op incidenten worden verkleind of de effecten worden beperkt.