

Notitie beperkte verantwoording groepsrisico **Prinses Beatrixlaan 255, Apeldoorn**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

NOTITIE BEPERKTE VERANTWOORDING GROEPSRISICO

PRINSES BEATRIXLAAN 255, APELDOORN

Onderzoek: Notitie beperkte verantwoording groepsrisico
Project: Prinses Beatrixlaan 255, Apeldoorn
Datum: 14 oktober 2020



***Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle***

***Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo***

***T: 0546 - 45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu***

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	3
HOOFDSTUK 2	VOorgenomen Ontwikkeling	4
HOOFDSTUK 3	Externe Veiligheid	5
3.1	ALGEMEEN	5
3.2	SITUATIE IN EN BIJ HET PROJECTGEBIED.....	5
HOOFDSTUK 4	CONCLUSIE.....	9

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

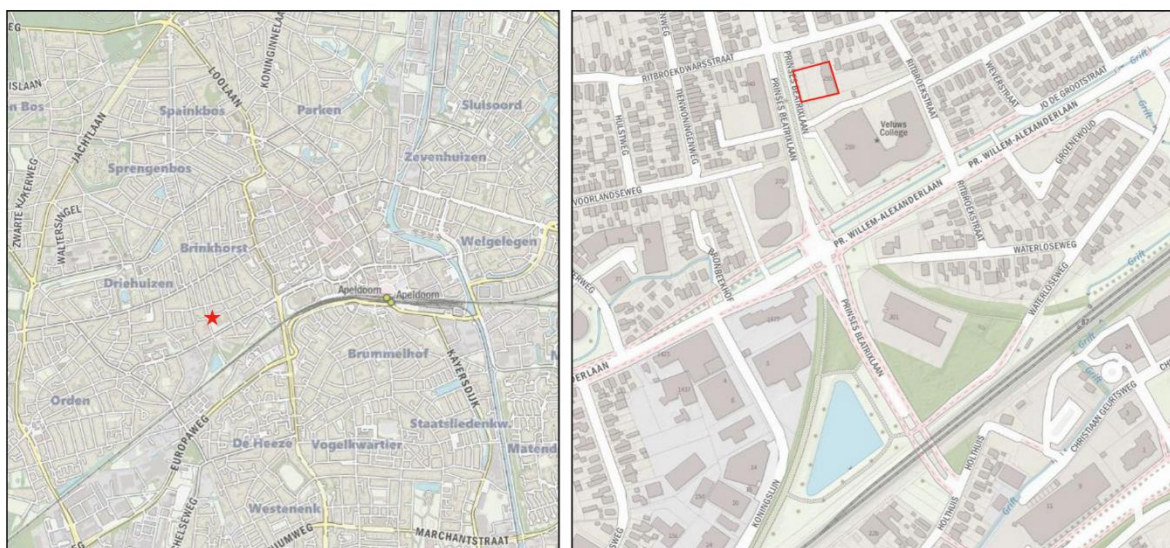
1.1 Aanleiding

Het voorgenomen initiatief heeft betrekking op het perceel Prinses Beatrixlaan 255 in Apeldoorn. Op het perceel is een verouderd bedrijfspand aanwezig. Initiatiefnemer is voornemens om het perceel een passende vervolgfunctie te geven en te transformeren naar woningbouw. Hiervoor wordt de bestaande bebouwing gesloopt en vijf woningen met een studio teruggebouwd.

Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken dient het bestemmingsplan te worden herzien. In het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat het voorliggende initiatief uitvoerbaar is. Om dat aan te kunnen tonen is onder andere een toets aan het aspect 'Externe veiligheid' benodigd. Vanwege de naastgelegen spoorlijn dient in voorliggend geval een beperkte verantwoording Groepsrisico te worden gegeven. Deze notitie geeft daar invulling aan.

1.2 Ligging van het projectgebied

Het projectgebied is gelegen aan de Prinses Beatrixlaan 255 in Apeldoorn. De locatie is kadastraal bekend als gemeente Apeldoorn, sectie U en perceelnummer 8678. In afbeelding 1 is de ligging van het projectgebied (rode ster) weergegeven ten opzichte van Apeldoorn en met rode omlijning ten opzichte van de directe omgeving. De spoorlijn ligt ten zuiden van het projectgebied.

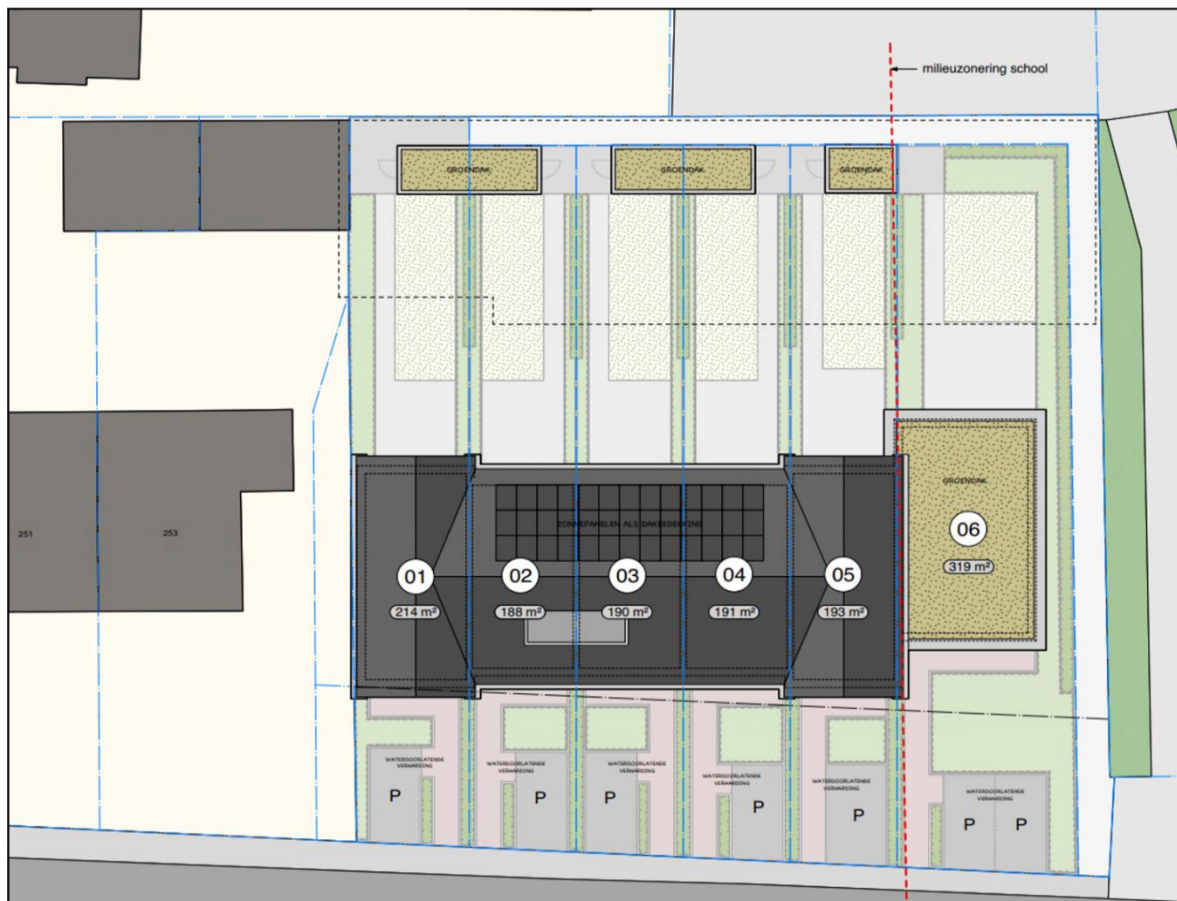


Afbeelding 1 Ligging van het projectgebied (Bron ondergrond: PDOK)

HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van vijf woningen met één studio. Het projectgebied is in de huidige situatie bebouwd met een verouderd bedrijfsgebouw. Er is dus sprake van sloopactiviteiten ten behoeve van het voornemen. De woningen worden conform de Wet Voortgang Energietransitie gasloos gebouwd.

In afbeelding 2 en 3 zijn respectievelijk een plattegrond en impressiebeelden van de gewenste situatie opgenomen.



Afbeelding 2 Situatietekening van de gewenste situatie (Bron: te kiefte architecten bv.)



Afbeelding 3 Impressiebeelden van de gewenste situatie (Bron: te kiefte architecten bv.)

HOOFDSTUK 3 EXTERNE VEILIGHEID

3.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

3.2 Situatie in en bij het projectgebied

Aan de hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het projectgebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven.

In de volgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het projectgebied en omgeving weergegeven. De ligging van het projectgebied is met de rode contour globaal weergegeven.



Afbeelding 4 Uitsnede Risicokaart (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het projectgebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich wel bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Spoorlijn

De te realiseren woningen en studio zijn kwetsbare objecten. Uit de risicokaart blijkt dat het projectgebied is gelegen op een afstand van circa 360 meter afstand van de spoorlijn Apeldoorn - Amersfoort. De spoorlijn wordt aangeduid met spoortrajectnummer 30ET.6. Uit de gegevens van de risicokaart volgt dat de spoorlijn geen plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6) kent. Tevens heeft de risicobron geen plasbrandaandachtsgebied.

In de navolgende tabel zijn de stofcategorieën die over de spoorlijn worden vervoerd met bijbehorend invloedsgebied beschreven. Tevens wordt per stofcategorie beoordeeld of het projectgebied binnen het invloedsgebied valt.

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Projectgebied binnen het invloedsgebied (770 m)
A	460	ja
C3	35	Nee

Uit de voorgaande tabel blijkt dat het projectgebied binnen het invloedsgebied van stofcategorie A ligt. Gelet op het feit dat de ontwikkellocatie buiten de meest relevante zone van het groepsrisico (200 meter zone) ligt, hoeft het groepsrisico conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes enkel beperkt

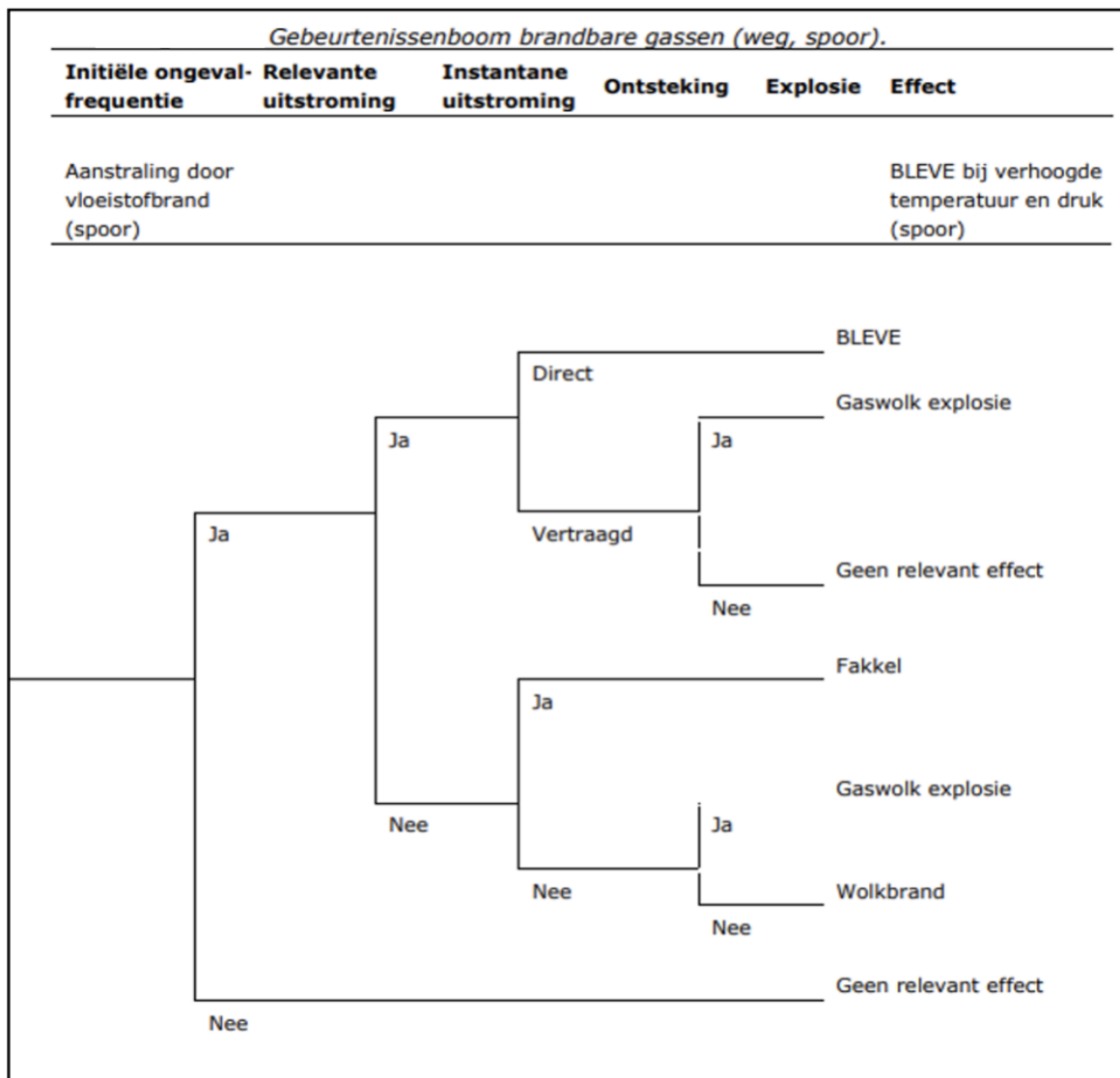
verantwoord te worden. Ook de Veiligheidsregio moet in de gelegenheid gesteld worden om een advies uit brengen. Voorliggende paragraaf dient te worden voorgelegd aan de VNOG.

Beperkte verantwoording

Ten aanzien van het groepsrisico van de genoemde risicobron dient te worden ingegaan op de elementen van de verantwoording uit artikel 7 van het Bevt. Het heeft hier dan betrekking op zelfredzaamheid en beheersbaarheid/bestrijdbaarheid:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en;
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Het scenario dat hier een rol speelt betreft een ongeluk met brandbare gassen van waaruit bijvoorbeeld een fakkelbrand (continue uitstroming) of een BLEVE (instantane uitstroming) met als effect warmtestraling kan ontstaan. Wanneer het uitstromende gas niet direct wordt ontstoken, ontstaat een brandbare gaswolk met vloeistofdruppels die zich verspreidt in de omgeving. Afhankelijk van de stoffeigenschappen zal een deel van de vloeistofdruppels uitregenen en een plas vormen.



Afbeelding 5

Gebeurtenissenboom brandbare gassen (bron: Handleiding risicoanalyse Transport)

Hieronder wordt de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid besproken. Tevens wordt ingegaan op het aspect zelfredzaamheid.

Beheersbaarheid c.q. bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid dient op twee aspecten te worden beoordeeld:

1. Bestrijden rampscenario

Belangrijk bij een ongeval met brandbare gassen is dat de brandweer zo snel mogelijk bij de ketelwagen is, zodat het brandbare gas zich niet kan ontwikkelen tot een brandbare gaswolk of explosie. Dit kan door te koelen en/of een waterscherm aan te leggen. Het projectgebied is middels twee routes bereikbaar, namelijk via het zuiden en noorden. Essentieel is daarbij dat de brandweer voor een langere periode voldoende bluswatercapaciteit heeft ter plaatse van het ongeval. De snelheid van het ter plaatse komen is van groter belang dan de bestrijding van de gevolgen van een BLEVE. Als de brandweer tijdig ter plaatse is kunnen burgers tijdig geëvacueerd worden.

De brandweer kan vanuit de kazerne Apeldoorn Centrum snel via de Vosselmanstraat, Asselsestraat en Prinses Beatrixlaan het projectgebied bereiken in geval van een calamiteit. Daarnaast is de kazerne een beroepkorps die 24/uur per dag bezet is. Oftewel de verwachting is dat de brandweer snel ter plaatse kan zijn. De inschatting is dat de eerste brandweerwagen binnen circa 10 minuten aanwezig kan zijn bij de calamiteit. In de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid zijn normen voor maximale opkomsttijden gesteld. Bij de Veiligheidsregio dient advies te worden ingewonnen of de bereikbaarheid en daarmee de opkomsttijden voldoende zijn gewaarborgd.

Voor de bestrijding is bluswater ook van belang. Hier gaat het om een beoordeling van de feitelijk aanwezige bluswatercapaciteit, zowel primair (brandkranen), secundair (geboorde putten en open water) en tertiair bluswater (aanvullende bluswatervoorzieningen). Er is niet direct oppervlakte water voorhanden, wel betreft het een stedelijke omgeving waar zich de nodige brandkranen bevinden. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen wordt bepaald of er voldoende brandkranen zijn danwel bijgeplaatst moeten worden. Daarbij wordt beschouwd of dit overeenkomt met de benodigde bluswatercapaciteit in het geval van een calamiteit van één van de twee scenario's.

2. Inrichting van het gebied om bestrijding faciliteren

Voor de bestrijding van een calamiteit is de inrichting van het gebied van belang. Naast het tijdig aanwezig zijn met voldoende materieel is tevens de inrichting van het projectgebied cruciaal. Zoals in hoofdstuk 2 is te zien is de voorzijde en achterzijde van het projectgebied goed bereikbaar. De achterzijde van de nieuw te bouwen woningen worden ontsloten met een gangpad. Aan de zijde van de Prinses Beatrixlaan is voldoende mogelijkheid voor het opstellen van brandweerwagens en eventueel andere hulpdienstauto's.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Eén van de voornaamste handelingen bij het ontstaan van een ongeval met brandbare gassen is het ontvluchten van het rampgebied. Hierbij is vluchten tot buiten het invloedsgebied de beste optie.

Binnen het projectgebied moet men snel op de hoogte zijn van een eventueel ongeluk met brandbare gassen op het spoor en men moet op de hoogte zijn van de gevaren van deze brandbare gassen en weten hoe te handelen. Primair gaat NL-Alert de basis vormen voor alarmering van personen in een bepaald gebied. Daarnaast kan nog gebruik gemaakt worden van het bestaande systeem van Waarschuwing Alarmerings Systeem (WAS) palen.

Bij een ongeval met brandbare gassen moeten vluchtroutes personen direct van de calamiteit kunnen wegleiden. Voor het projectgebied geldt dat er voldoende vluchtwegen aanwezig dienen te zijn om in geval van een calamiteit te kunnen vluchten, in tegenovergestelde richting van de calamiteit.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid. Aanbevolen wordt om bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen dient te worden gekeken of er voldoende bluswater aanwezig is. Mocht dit niet het geval zijn dienen er aanvullende brandkranen te worden geplaatst. Tot slot moet ook de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld worden om een advies uit brengen. Voorliggende notitie dient te worden voorgelegd aan de VNOG.

Het voldoen aan de wettelijke eisen en normen betekent niet dat er zich geen calamiteiten kunnen voordoen. Er blijft altijd een restrisico aanwezig waarbinnen incidenten plaats kunnen vinden.