



Gemeente Ede

Onderzoek externe veiligheid N224

ten behoeve van

Bestemmingsplan Ede, Woonzorgcentrum Amsterdamseweg 56 (Vilente)

rapportnummer E16.006

Versie: 1
Datum: 10 juni 2016
Status: DEFINITIEF
Wave-nummer: 2016BP008
Auteur: Rikkert Snitselaar (ROG/BIM)

Inhoudsopgave

Pagina

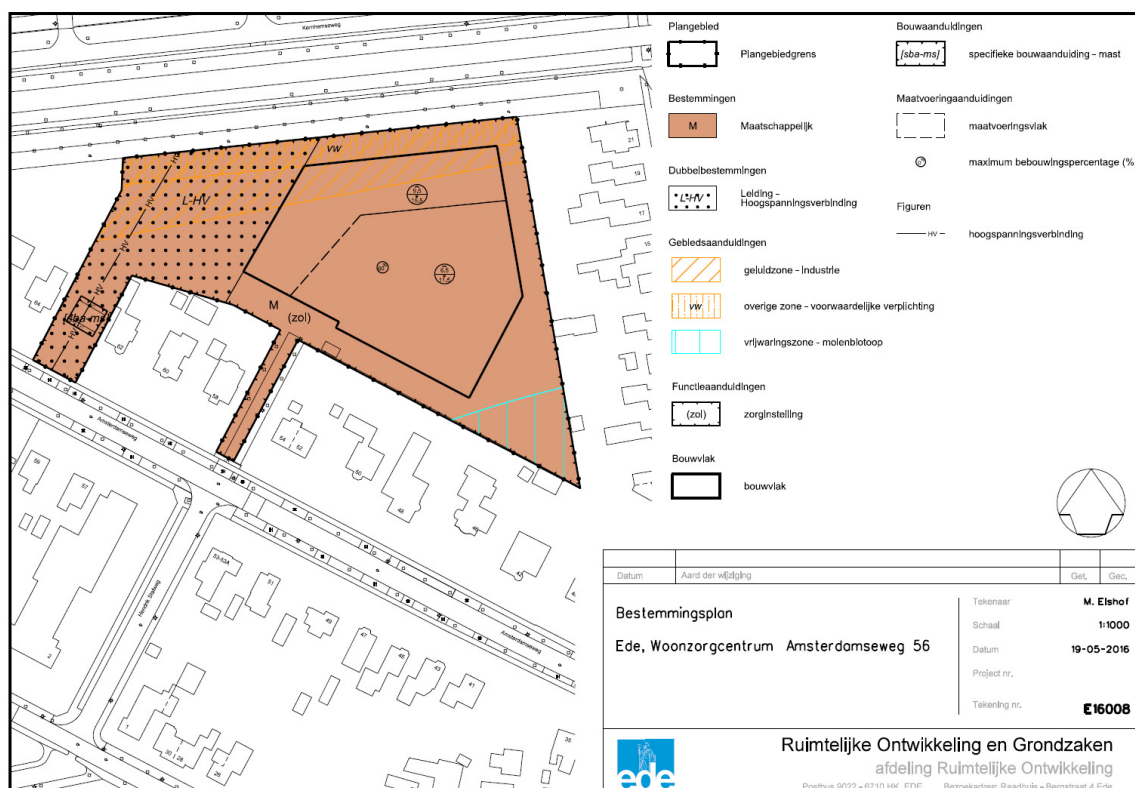
1.	Inleiding en situatieschets	3
2.	Wettelijk kader	5
2.1.	Wat is externe veiligheid	5
2.2.	Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	5
2.3.	Beleid gemeente Ede	8
3.	Uitgangspunten risicoberekening	9
3.1.	Rekenmethodiek	9
3.2.	Transportintensiteiten	9
3.3.	Populatiegegevens	10
3.4.	Overige uitgangspunten	12
4.	Onderzoeksresultaten	13
4.1.	Plaatsgebonden risico	13
4.2.	Plasbrandaandachtsgebied	13
4.3.	Groepsrisico	14
5.	Samenvatting en conclusie	16

1. Inleiding en situatieschets

In het pand aan de Amsterdamseweg 56 in Ede was tot medio 2012 VMBO school Het Streek gevestigd. De school is inmiddels verhuisd naar de Zandlaan. De panden zijn nu gesloopt. De gemeente Ede is eigenaar van de locatie. De gemeente Ede en zorgaanbieder Vilente hebben overeenstemming bereikt over de verkoop van het perceel onder de voorwaarde dat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd voor het woonzorgcentrum. In figuur 1 en 2 zijn respectievelijk het voorlopig ontwerp en de verbeelding voor de nieuwe situatie van de locatie aan de Amsterdamseweg 56 weergegeven.



Figuur 1: Voorlopig ontwerp locatie Amsterdamseweg 56, Ede.



Figuur 2: Verbeelding nieuwe situatie locatie Amsterdamseweg 56, Ede.

Externe veiligheid is een van de aspecten die in de onderbouwing van het bestemmingsplan aan de orde dienen te komen. Voor het plangebied is de N224 een relevante risicobron. De N224 ligt direct ten noorden van het plangebied gelegen. In dit onderzoek wordt ingegaan op de risico's ten gevolge van de N224.

Het doel van dit onderzoek is het bepalen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N224. Antwoord wordt gegeven op de vraag wat de invloed van het plan is op het groepsrisico.

2. Wettelijk kader

2.1. Wat is externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat hierbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen.

Als gevolg van enkele rampen en incidenten, zoals de vuurwerkramp in Enschede, is externe veiligheid een belangrijk landelijk thema geworden. Deze rampen en incidenten hebben ertoe geleid dat de Rijksoverheid diverse maatregelen heeft genomen om zicht te krijgen op de risicobronnen in Nederland en het optimaliseren van de risicobeheersing rondom deze risicobronnen. Maatschappelijk gezien hebben deze rampen eveneens een belangrijke bijdrage geleverd aan de bewustwording van het leven met veiligheidsrisico's. Helder is dat de huidige maatschappij nu eenmaal veiligheidsrisico's met zich meebrengt, maar dat er wel grenzen aan deze risico's gesteld moeten worden.

2.2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) is het beleid opgemaakt ten aanzien van externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op termijn wordt de circulaire vervangen door een AMvB voor vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit transportroutes externe veiligheid, Btev). Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende modaliteiten:

- weg;
- water;
- spoor;
- buisleidingen.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op drie pijlers, namelijk het plaatsgebonden risico, groepsrisico en de verantwoordingsplicht groepsrisico. In de onderstaande kaders worden deze pijlers toegelicht.

Plaatsgebonden risico (PR)

De officiële omschrijving van plaatsgebonden risico is:

De kans per jaar dat een persoon komt te overlijden door een ongeval met (het transport van) gevaarlijke stoffen, indien deze persoon zich permanent (vierentwintig uur per dag, gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden.

Deze kans wordt uitgedrukt per jaar en wordt grafisch weergegeven met zogenaamde iso-risicocontouren. De contour verbindt die plaatsen waar de kans op overlijden hetzelfde is. De grenswaarde voor het PR is genoemd in de circulaire RNVGS en houdt in dat binnen de PR 10^{-6} /jaar-contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan.

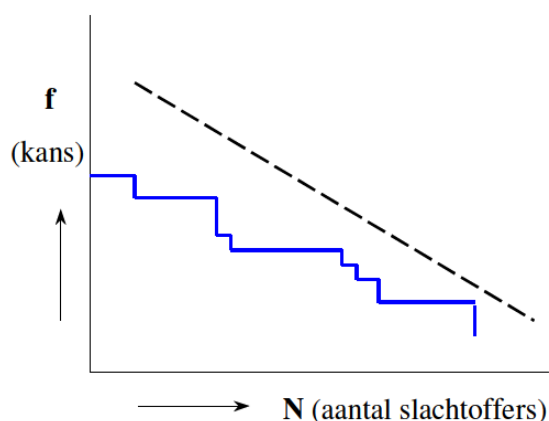
Groepsrisico (GR)

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen staat het groepsrisico als volgt beschreven:

Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

Het groepsrisico is een waarde waarin de kans op groepen dodelijke slachtoffers is verwerkt. Het is afhankelijk van de personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het resultaat van een groepsrisicoanalyse is een grafiek (fN-curve). Het groepsrisico kan niet op een kaart weergegeven worden, zoals het plaatsgebonden risico. In de grafiek staat op de logaritmische x-as het aantal slachtoffers. Op de logaritmische y-as staat de kans op een groep slachtoffers. Voor het groepsrisico is door de rijksoverheid een zogenaamde oriëntatiewaarde opgesteld. De oriëntatiewaarde geeft aan wanneer volgens de rijksoverheid de kans dat bij een ongeval 10, 100 of 1000 doden vallen klein genoeg is. De waarde dient als referentiewaarde te worden gezien en niet als een toetsingswaarde (dus geen harde norm). De oriëntatiewaarde wordt weergegeven als een lijn in een grafiek (fN-curve).

In de onderstaande figuur is een voorbeeld van een fN-curve opgenomen. Het bevoegd gezag mag van de oriëntatiewaarde afwijken als daar gewichtige redenen voor zijn (motivatiebeginsel).



Verantwoordingsplicht groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is onderdeel van het externe veiligheidsbeleid. Door middel van de verantwoordingsplicht wil de rijksoverheid lagere overheden aanzetten tot nadenken over onder andere de omvang van het groepsrisico in relatie tot de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden. De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen regelt de verantwoordingsplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De verantwoordingsplicht is van toepassing bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde en bij een toename van het groepsrisico. Een verandering kan optreden door uitbreiding/afname van risicovolle activiteiten en/of door een verandering van de personendichtheid rondom de risicobron.

Volgens de circulaire RNVGS moeten tenminste de volgende aspecten in de bestuurlijke afweging worden vermeld:

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in het invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoersstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;
- de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;
- de mogelijkheid voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is de adviestaak van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM). De veiligheidsregio dient in het geval sprake is van een wijziging van het groepsrisico om advies te worden gevraagd omtrent de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Veiligheidszone

De veiligheidszone is gedefinieerd als het gebied gelegen tussen het midden van de weg en de PR-max (= PR 10^{-6} /jaar-contour bij benutting van de volledige gebruiksruimte). In deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan. De wegen binnen de gemeente Ede (inclusief de A12 en de A30) hebben geen veiligheidszone: de PR-max-contour ligt bij alle wegen binnen de weg.

Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 meter van de weg (gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook) waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Binnen de gemeente Ede heeft alleen de A12 een PAG.

2.3. Beleid gemeente Ede

De gemeenteraad van Ede heeft op 2 juni 2009 de Beleidsvisie externe veiligheid Gemeente Ede vastgesteld. In deze beleidsvisie heeft de gemeente Ede ambitieniveaus vastgelegd. Deze ambitieniveaus zijn met name gekoppeld aan de richt- en oriëntatiewaarden zoals deze gelden voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

In de visie zijn drie ambitieniveaus omschreven:

- Basis: risicovolle activiteiten krijgen binnen de wettelijke normen de benodigde ruimte, het wonen is ondergeschikt. Hoge risico's worden acceptabel geacht, aangezien de belangen voor de risicovolle activiteiten zwaar wegen.
- Midden: er is sprake van een zorgvuldige afweging tussen wonen en risicovolle activiteiten.
- Hoog: wonen heeft de hoogste prioriteit. Risicovolle activiteiten moeten zich schikken en risico's worden uitdrukkelijk vermeden.

Bij elk van de bovenstaande niveaus zijn ambitiewaarden vastgelegd. Daarnaast zijn verschillende gebiedstypen gedefinieerd, waarbij aan elk van de gebiedstypen een van de ambitieniveaus is gekoppeld.

Voor de voorliggende situatie kan aangesloten worden bij het gebiedstype 'Zones rondom transportassen'. Bij dit gebiedstype hoort het ambitieniveau 'midden'. Voor dit gebied gelden de volgende ambities:

- Beperkt kwetsbare objecten, waarvoor richtwaarden voor het PR gelden in plaats van grenswaarden, mogen in nieuwe situaties nergens binnen de PR 10^{-6} /jaar-contour van een bedrijf of transportas liggen.
- Voor bestaande situaties wordt er naar gestreefd de risico's voor beperkt kwetsbare objecten, liggend binnen de PR 10^{-6} /jaar-contour, zoveel als mogelijk te beperken.
- Overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in zones rondom transportassen is slechts mogelijk bij zwaarwegende motieven.
- Een toename van het groepsrisico wordt in beginsel niet geaccepteerd, behalve onder voorwaarden.

Een toename van het groepsrisico wordt in beginsel niet geaccepteerd. Wel heeft de gemeente Ede hiervoor de volgende ondergrens opgenomen: indien het groepsrisico niet groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde, wordt iedere toename van het groepsrisico tot 10% van het bestaande groepsrisico zonder meer geaccepteerd.

3. Uitgangspunten risicoberekening

3.1. Rekenmethodiek

Voor het bepalen van het risico van het transport van gevaarlijke stoffen is RBMII het voorgeschreven rekenpakket. Het programma RBMII is een gestandaardiseerde rekenmethodiek voor het berekenen van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en waterwegen. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van RBMII, versie 2.3.0 Build: 535 (releasedatum: 10 juni 2016).

RBMII berekent op basis van een aantal invoerparameters, zoals bevolkinggegevens, ongevalgegevens en aantallen transporten gevaarlijke stoffen, de externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met de berekeningsresultaten kan worden aangetoond in hoeverre het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde transportroute voldoet aan de in het externe veiligheidsbeleid vastgestelde normering.

Onderscheid wordt gemaakt tussen de dag- en nachtperiode. De dagperiode is gedefinieerd van 08.00 – 18.30 uur (10,5 uur) en de nachtperiode van 18.30 – 08.00 uur (13,5 uur).

Voor de berekeningen zijn de volgende gegevens nodig:

- de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen;
- de uitstroombrequentie: de kans per voertuigkilometer dat een tankauto met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt
(= ongevalsfrequentie (1/vtg) * aantal voertuigen met gevaarlijke stoffen);
- aantallen personen langs de route die worden blootgesteld aan de gevolgen van een ongeval.

In de onderstaande paragrafen worden deze invoergegevens besproken.

3.2. Transportintensiteiten

Voor de N224 zijn ten behoeve van andere projecten al eerder risicoanalyses uitgevoerd. In deze onderzoeken zit een aanzienlijke spreiding in de gehanteerde aantallen vervoerde gevaarlijke stoffen. In dit onderzoek is gekozen om aan te sluiten bij de aantallen zoals gehanteerd in het onderzoek van DHV uit 2007 (rapport met kenmerk B1357-01-001 d.d. oktober 2007). In tabel 1 zijn deze aantallen opgenomen.

Tabel 1
Gehanteerde aantallen transporten gevaarlijke stoffen per jaar over de N224

LF1	LF2	LT1	LT2	GF3
928	1702	11	19	294

Deze aantallen zijn afkomstig van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uit 2006. Het betreft telgegevens van de A30 die omgerekend zijn naar aantallen voor de N224.

In het onderzoek is voor alle stofcategorieën uitgegaan dat 100% van het transport met gevaarlijke stoffen op werkdagen plaatsvindt, waarvan 70% gedurende de dagperiode. Dit is de standaard ingestelde waarde in RBMII.

3.3. Populatiegegevens

Voor de berekening van het groepsrisico zijn gegevens nodig over aantallen aanwezige personen binnen het invloedsgebied van de N224. Aangezien de stofcategorie GF3 voor de meeste wegen maatgevend is, dient de bevolking tot tenminste de 1% letaliteitafstand van GF3 (325 meter) geïnventariseerd te worden.

Voor de N224 is de populatie in het gebied tot 350 meter buiten de wegrand ingevoerd. Hiertoe is gebruikt gemaakt van kengetallen uit de Handreiking Risicoanalyse Transport (1 april 2015, Rijkswaterstaat).

Woningen

Voor woningen is een kengetal van 2,4 personen per woning aangehouden, waarbij in de dagperiode sprake is van 70% aanwezigheid en in de nachtperiode 100%. Voor verder van de weg gelegen woonwijken en grotere concentraties van woningen is een kengetal van 70 personen per hectare aangehouden, met eveneens een aanwezigheid van 70% in de dagperiode en 100% in de nachtperiode. Voor boerderijen is een aanwezigheid van 100% in zowel de dag- als de nachtperiode gehanteerd.

Bedrijventerrein

Voor bedrijventerrein Ede-Noord is een kengetal uit de Handreiking Risicoanalyse Transport gehanteerd: 40 personen per hectare met 85% aanwezigheid in de dagperiode en 15% aanwezigheid in de nachtperiode.

In figuur 3 zijn de ingevoerde bevolkingsvlakken weergegeven. In tabel 2 staat de gebruikte populatie toegelicht.



Figuur 3: Overzicht ligging populatievlakken (inclusief de nieuwe bebouwing binnen het plangebied).

Tabel 2
Overzicht ingevoerde populatie

Vlak	Omschrijving	Aantal dag	Aantal nacht	Toelichting
01	27 woningen	46	65	2,4 personen per woning
02	28 woningen	48	67	2,4 personen per woning
03	44 woningen	75	106	2,4 personen per woning
04	27 woningen	46	65	2,4 personen per woning
05	39 woningen	66	94	2,4 personen per woning
06	98 woningen	167	235	2,4 personen per woning
07	8 woningen	14	19	2,4 personen per woning
08	56 woningen	95	134	2,4 personen per woning
09	27 woningen	46	65	2,4 personen per woning
10	25 woningen	43	60	2,4 personen per woning
11	1 boerderij	2,4	2,4	2,4 personen per woning
12	30 woningen	51	72	2,4 personen per woning
13	33 woningen	56	80	2,4 personen per woning
14	9 woningen	15	22	2,4 personen per woning
15	10 woningen	17	24	2,4 personen per woning
16	27 woningen	46	65	2,4 personen per woning
17	108 woningen	184	259	2,4 personen per woning
18	15 woningen	26	36	2,4 personen per woning
18	bedrijventerrein Ede-Noord	188	47	40 personen per hectare
19	gemeentewerf	50	--	25% buitenshuis
20	crematorium	76	--	5% buitenshuis
21	aula begraafplaats	76	--	5% buitenshuis
22	tankstation	5	2	5% buitenshuis
23	43 woningen	73	103	2,4 personen per woning
24 (huidig)	Het Streek	700	--	5% buitenshuis
24 (toekomst)	Vilente	150	150	
25	school	150	--	10% buitenshuis
26	kantoor	40	--	5% buitenshuis
27	gymzaal	10	--	5% buitenshuis
28	woongebied	757	1081	70 personen per hectare
29	woongebied	599	856	70 personen per hectare
30	trouwlocatie	100	--	5% buitenshuis
31	1 woning	1,7	2,4	2,4 personen per woning
32	1 woning	1,7	2,4	2,4 personen per woning

3.4. Overige uitgangspunten

Ongevalsfrequentie

De ongevalsfrequentie is de kans op een ongeval van een voertuig per afgelegde voertuigkilometer. Hiertoe zijn de volgende generieke ongevalsfrequenties opgenomen:

- (auto)snelweg: $8,3 \cdot 10^{-8}$ /km/jaar
- weg buiten de bebouwde kom: $3,6 \times 10^{-7}$ /km/jaar
- weg binnen de bebouwde kom: $5,9 \times 10^{-7}$ /km/jaar

In dit onderzoek is voor de N224 een ongevalsfrequentie van $3,6 \times 10^{-7}$ gehanteerd, behorende bij een weg buiten de bebouwde kom.

Weerstation

Bij de vrijkoming van gevaarlijke stoffen speelt de windsnelheid en –richting een belangrijke rol bij de verspreiding van de gevaarlijke stoffen. Om deze reden wordt in de berekeningen hiermee rekening gehouden. Dit uit zich door in het rekenmodel aan te geven wat het dichtstbijzijnde weerstations is, waaraan historische weergegevens zijn gekoppeld. Voor dit onderzoek is uitgegaan van het dichtstbijzijnde weerstation (Deelen).

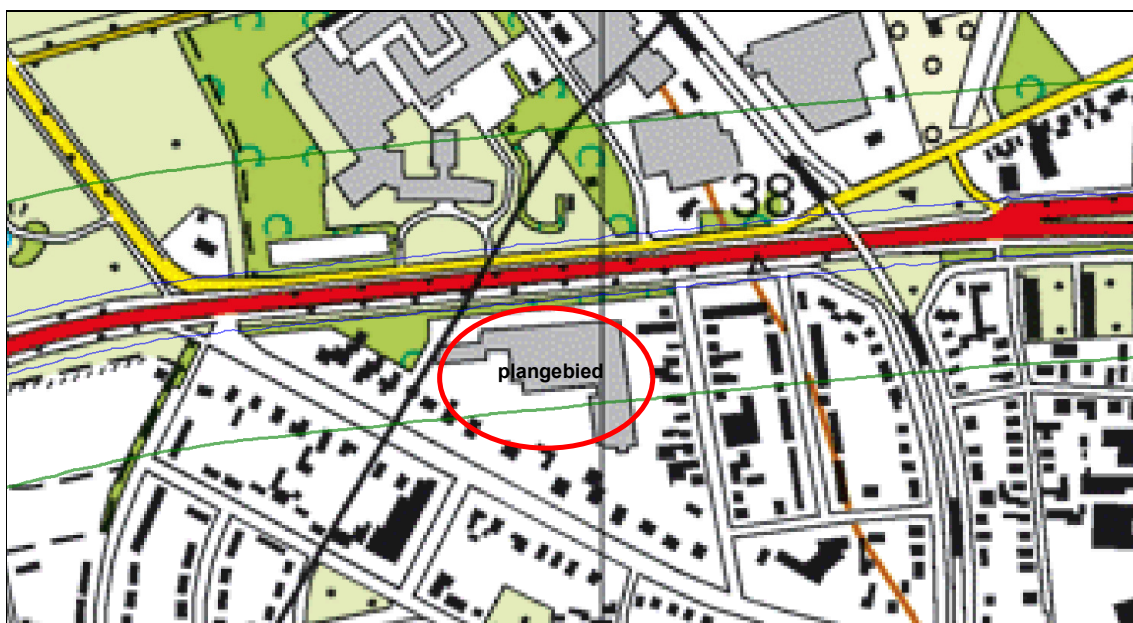
Lengte gemodelleerd wegvak

Conform de aanbeveling uit de Handreiking Risicoanalyse Transport (1 april 2015, Rijkswaterstaat) is 1 kilometer wegvak links vanaf de rechterhoek van het plangebied en 1 kilometer wegvak rechts vanaf de linkerhoek van het plangebied meegenomen in de berekening (zie ook de dikke zwarte lijn in figuur 3). Met de huidige versie van RBM II kan dan vervolgens de GR-curve nabij het plangebied worden bepaald.

4. Onderzoeksresultaten

4.1. Plaatsgebonden risico

Op basis van de uitgangspunten zoals besproken in hoofdstuk 3 is het plaatsgebonden risico berekend voor situatie met maximale gebruikruimte. Aangezien er aan de bronzijde geen verschillen zijn in de invoergegevens is het plaatsgebonden risico voor deze twee situaties gelijk. Het plaatsgebonden risico is weergegeven in figuur 4.



Figuur 4: Plaatsgebonden risico N224, 10^{-7} /jaar (blauwe lijn) en 10^{-8} /jaar (groene lijn).

Voor de N224 wordt geen plaatsgebonden risico 10^{-6} /jaar-contour berekend. Kwetsbare objecten binnen het plangebied zijn derhalve niet binnen deze grenswaarde gelegen.

Ter hoogte van het plangebied zijn de plaatsgebonden risico 10^{-7} /jaar-contour en 10^{-8} /jaar-contour op respectievelijk circa 25 meter en 100 meter van de as van de N224 gelegen. Het plangebied valt buiten de 10^{-7} /jaar-contour (blauw) en ligt binnen de 10^{-8} /jaar-contour (groen).

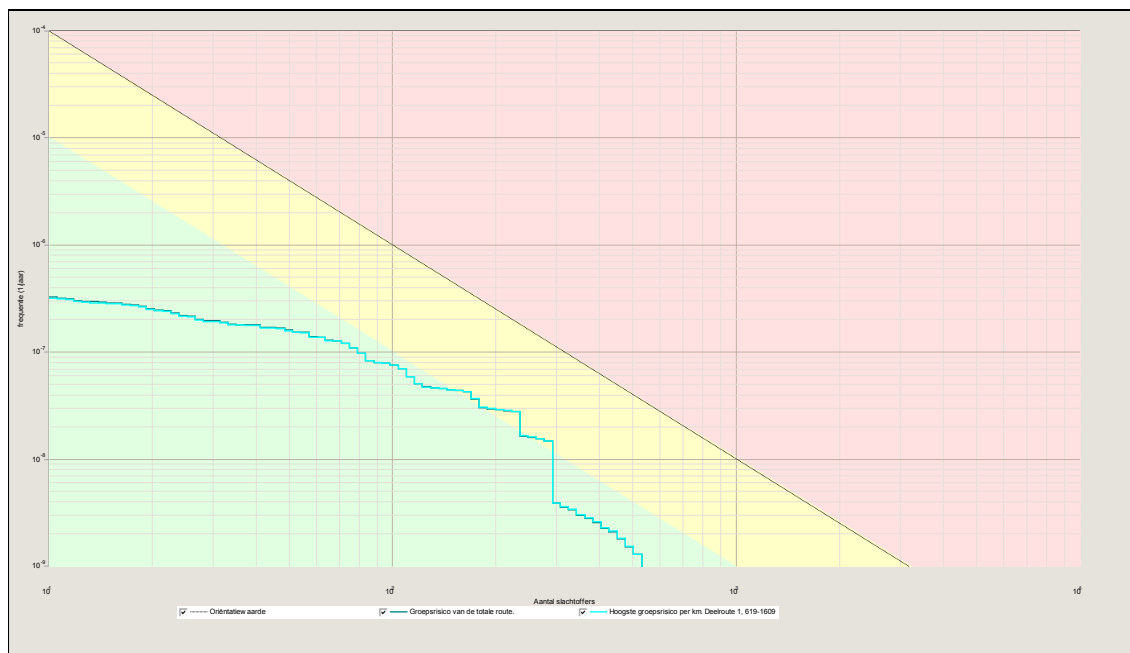
4.2. Plasbrandaandachtsgebied

De N224 heeft geen plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.3. Groepsrisico

Het groepsrisico wordt bepaald door twee factoren, het transport van gevaarlijke stoffen en het aantal personen dat zich binnen het effectgebied van een mogelijk ongeval bevindt. Voor het groepsrisico is vooral het transport van brandbare gassen (categorie GF3) van belang. Het groepsrisico wordt weergegeven per kilometer transportas. RBMII berekent voor een traject zelf de kilometer met het hoogste groepsrisico en het groepsrisico ter hoogte van het plangebied uit. In figuur 5 en 6 is het groepsrisico vanwege de N224 weergegeven voor respectievelijk de huidige en toekomstige situatie.

Huidige situatie

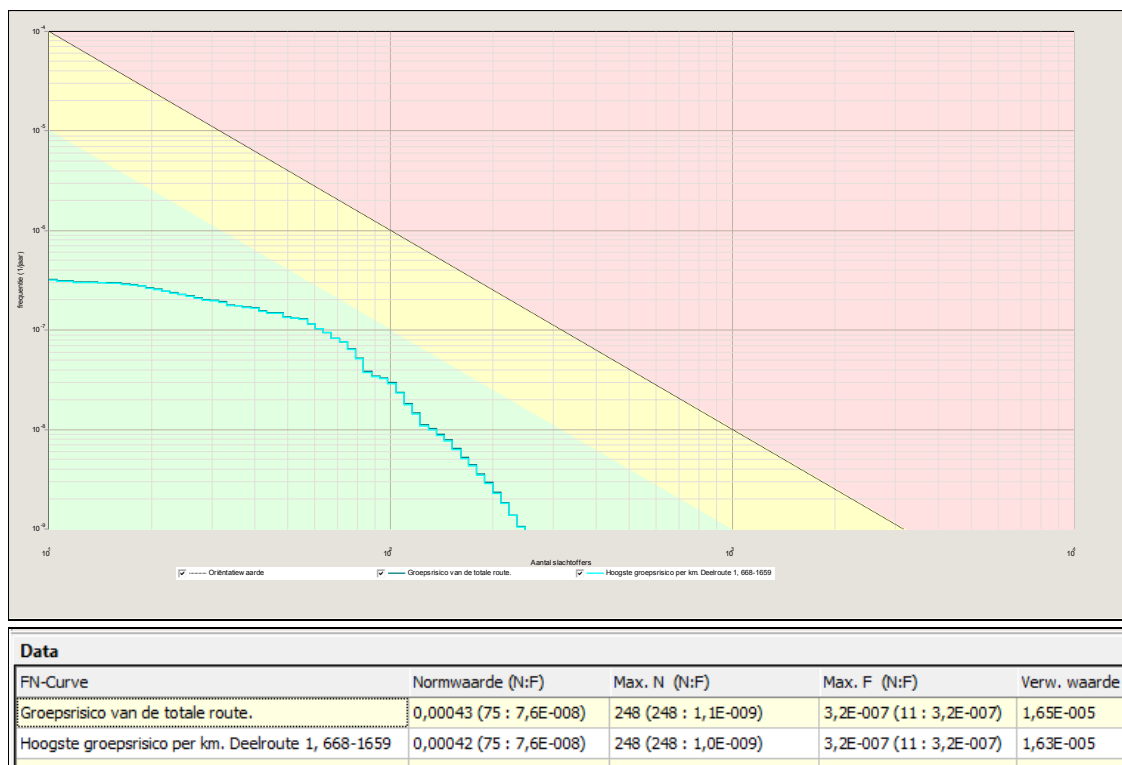


Data				
FN-Curve	Normwaarde (N:F)	Max. N (N:F)	Max. F (N:F)	Verw. waarde
Groepsrisico van de totale route.	0,00152 (234 : 2,8E-008)	530 (530 : 1,3E-009)	3,3E-007 (11 : 3,3E-007)	2,45E-005
Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 619-1609	0,00153 (234 : 2,8E-008)	530 (530 : 1,3E-009)	3,2E-007 (11 : 3,2E-007)	2,43E-005

Figuur 5: Groepsrisico N224 huidige situatie, maximale gebruiksruimte (blauw = groepsrisico per km langs het plangebied, groen = totale route).

De overschrijdingsfactor voor de kilometer ter hoogte van het plangebied bedraagt in de huidige situatie ten hoogste 0,153 keer de oriëntatiewaarde. Het maximale slachtofferaantal bedraagt ten hoogste 530 personen.

Toekomstige situatie



Figuur 6: Groepsrisico N224 toekomstige situatie, maximale gebruikruimte (blauw = groepsrisico per km langs het plangebied, groen = totale route).

De overschrijdingsfactor voor de kilometer met het hoogste groepsrisico bedraagt in de toekomstige situatie ten hoogste 0,042 keer de oriëntatiewaarde. Het maximale slachtofferaantal bedraagt ten hoogste 248 personen.

Conclusie

Het groepsrisico neemt vanwege de afname van het aantal personen binnen het plangebied af en ligt ver onder de oriëntatiewaarde en zelfs ruim onder 10% van de oriëntatiewaarde.

5. Samenvatting en conclusie

In het pand aan de Amsterdamseweg 56 in Ede was tot medio 2012 VMBO school Het Streek gevestigd. De school is inmiddels verhuisd naar de Zandlaan. De panden zijn nu gesloopt. De gemeente Ede is eigenaar van de locatie. De gemeente Ede en zorgaanbieder Vilente hebben overeenstemming bereikt over de verkoop van het perceel onder de voorwaarde dat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd voor het woonzorgcentrum. Om dit mogelijk te maken dient het bestemmingsplan te worden herzien. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan is externe veiligheid één van de aspecten die aan de orde dient te komen. In dit onderzoek zijn de risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de N224 beschouwd en getoetst aan de geldende normen.

Plaatsgebonden risico

Voor het beschouwde traject van de N224 blijkt dat geen plaatsgebonden risico 10^{-6} /jaar-contour aanwezig is. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en aan de ambitiewaarden uit het gemeentelijke beleid.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de wijziging van het bestemmingsplan en de realisatie van het woonzorgcentrum.

Plasbrandaandachtsgebied

De N224 heeft geen plasbrandaandachtgebied (PAG). Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling.

Groepsrisico

Het hoogste groepsrisico per kilometer vanwege de N224 is berekend ter hoogte van het plangebied. Het groepsrisico neemt vanwege de afname van het aantal personen binnen het plangebied af. Het groepsrisico ligt ruimschoots onder de oriëntatiewaarde en zelfs ruim onder 10% van de oriëntatiewaarde.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N224 geen belemmering vormt voor de wijziging van het bestemmingsplan en de realisatie van het woonzorgcentrum binnen het plangebied Amsterdamseweg 56, Ede. Het groepsrisico hoeft vanwege de daling ten opzichte van de huidige situatie en de hoogte (ruim onder de 10% van de oriëntatiewaarde) niet verantwoord te worden. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) zal om advies gevraagd worden met betrekking tot zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.