



**RAPPORT
betreffende een
quicksan externe veiligheid
Hoofdstraat 73 - 75
te Velp**

Status : definitief
Datum : 7 december 2011
Kenmerk : 1110D652/RKO/rap2
Auteur : De heer R. Kok

Vrijgave : De heer C. Brouwer

Opdrachtgever : Mw S.C.W. Balhuizen
: Hoofdstraat 73 - 75
: 6881 TD Velp

© IDDS bv. Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag worden vernenigvuldigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar
gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm,
elektronisch of anderszins zonder voorafgaande,
schriftelijke toestemming van de uitgever.

NOORDWIJK (hoofdkantoor)

's-Gravendijkseweg 37 | T 071 - 402 85 86
Postbus 126 | info@idds.nl
2200 AC Noordwijk | www.idds.nl

VEENENDAAL

T 0318 - 69 00 22

BREDA

T 076 - 548 66 20

HOOGVEEEN

T 0528 - 72 22 29

SEVENUM

T 077 - 467 05 86

www.idds.nl

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding	2
2. Beleidskader	3
2.1. Plaatsgebonden risico	3
2.2. Groepsrisico	3
2.3. Verantwoordingsplicht	3
3. Inventarisatie risicobronnen	4
3.1. Risico's door inrichtingen	4
3.2. Risico's door buisleidingen	4
3.3. Risico's door transport	5
4. Conclusies	7

Bijlagen:

Figuur 1 - situatie

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

In opdracht van Mw S.C.W. Balhuizen is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd. De aanleiding daarvoor is de ruimtelijke onderbouwing, die nodig is voor het plan winkelruimte en woningbouw te realiseren op de percelen aan de Hoofdstraat 73-75 in Velp. De ruimtelijke onderbouwing is nodig omdat de plannen niet (geheel) passen binnen het van toepassing zijnde bestemmingsplan.

Het doel van de quickscan is om een uitspraak te kunnen doen, of voor het initiatief verder (kwantitatief) onderzoek nodig is op dit vlak. Met de quickscan zijn risicobronnen in de omgeving van het plangebied geïnventariseerd, voor zover het plangebied zich binnen hun invloedsgebied bevindt. Op basis van de verzamelde informatie is een inschatting gegeven van eventuele vervolgacties. De bevindingen zijn in deze notitie gerapporteerd.

1.2. Huidige situatie

In figuur 1 is de situering van het plangebied en de directe omgeving te zien. Het plangebied is momenteel in gebruik als showroom met een bovenliggende dienstwoning en als garage. Rondom het plangebied zijn woningen, winkels, kantoren en dergelijke aanwezig. Ten zuidwesten van het plangebied is de rijksweg A12 gelegen op meer dan 1 kilometer.

1.3. Toekomstige situatie

De beoogde ruimtelijke ontwikkeling betreft het slopen van de huidige opstallen en het realiseren van nieuwe winkelruimte (ongeveer 420 m² BVO) op de begane grond en 3 tot 6 appartementen verdeeld over drie verdiepingen. Op het achterterrein wordt voorzien in parkeerruimte en een bouwkaavel voor een woongebouw met twee bouwlagen met kap. Het achterterrein wordt ontsloten via de Oranjestraat.

1.4. Opzet en reikwijdte onderzoek

Door de opdrachtgever is om een beoordeling van de externe veiligheid in relatie tot het initiatief gevraagd. Uitgangspunt daarbij is dat alleen een kwalitatieve analyse (quickscan) wordt uitgevoerd. In dit rapport wordt een eventuele kwalitatieve vervolgstudie aanbevolen.

Het aanleveren van elementen voor het invullen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico is niet voorzien.

2. BELEIDSKADER

In het veiligheidsbeleid wordt gewerkt met afstanden of gebieden. Voor het bestemmingsplan zijn twee gebieden van belang, te weten:

- PR-gebied: gebied waar plaatsgebonden risiconormen (PR) gelden en getoetst moeten worden.
- Invloedsgebied: gebied waar beoordeling en verantwoording van het groepsrisico (GR) nodig is.

2.1. Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien deze zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren. Dit zijn lijnen die punten met eenzelfde risico met elkaar verbinden op een topografische kaart. Voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten (b.v. woningen) en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten (b.v. bepaalde bedrijfsgebouwen).

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voor nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt.

2.2. Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

Het GR voor transport is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van een transportroute in een keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, kan dit ruimtelijke beperkingen opleggen.

2.3. Verantwoordingsplicht

Voor het GR laat de rijksoverheid toepassing en verantwoording van de veiligheidsnorm over aan de lokale en regionale overheid. Het invullen van de verantwoordingsplicht vormt een belangrijk onderdeel bij het opstellen van een bestemmingsplan.

Algemeen geldt dat elke verandering van het groepsrisico een onderbouwing en verantwoording vereist. De verantwoordingsplicht omvat (samengevat) de volgende elementen die beoordeeld moeten worden:

- verandering van het groepsrisico
- mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen binnen het invloedsgebied
- mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp
- mogelijke alternatieven (voor het ruimtelijk plan)
- mogelijkheden tot risicoreductie

Op basis van het voorgaande wordt een uitspraak gedaan over de aanvaardbaarheid van het risico dat na alle maatregelen resteert.

3. INVENTARISATIE RISICOBRONNEN

Bij de inventarisatie van de risicobronnen die in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn, is gekeken naar:

1. inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden
2. buisleidingen
3. transportroutes van gevaarlijke stoffen

Wat betreft de omvang van het onderzoeksgebied dat is beschouwd, is gelet op de aard van de risicobron. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat binnen het onderzoeksgebied geen nieuwe risicobronnen worden geïntroduceerd.

Er is gebruik gemaakt van de volgende gegevensbronnen:

- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (laatste wijziging 01-01-2010)
- Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen van VNG, Den Haag, 1998
- Risicokaart
- Risico-atlassen
- Programma van eisen nieuwe EV risicoanalyse weg (13-07-2009)
- Programma van eisen nieuwe EV risicoanalyse water (10-07-2009)
- Kaart buisleidingennetwerk Nederland
- Besluit buisleidingen (24-07-2010 geldend vanaf 01-01-2011)
- Basisnet (voor zover gereed, naar verwachting wordt het in 2012 wettelijk vastgelegd)
- Inventarisatie lokale bedreigingen door toename van het spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland, 3 december 2009

3.1. Risico's door inrichtingen

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen inrichtingen zijn gelegen of (opslag)activiteiten plaatsvinden, die in het kader van dit onderzoek relevant zijn.

Conclusie: externe veiligheid als gevolg van inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

3.2. Risico's door buisleidingen

Uit de kaart van het buisleidingennetwerk in Nederland en de risicokaart is afgeleid dat zich binnen of in de buurt van het plangebied geen relevante buisleidingen bevinden.

Conclusie: externe veiligheid als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

3.3. Risico's door transport

3.3.1. Wegtransport

Het plangebied is gelegen aan de Hoofdstraat, een doorgaande weg waarover qua vrachtwagens met gevaarlijke stoffen enkel bestemmingsverkeer zal rijden. Gelet op het type bedrijven aan de Hoofdstraat en in de ruime omgeving daarvan, wordt niet verwacht dat er überhaupt vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Bovendien geldt dat binnen de bebouwde kom vervoer van gevaarlijke stoffen niet zondermeer is toegestaan. Op basis van bovenstaande kan worden gesteld dat er géén sprake is van enig risico.

Conclusie: externe veiligheid als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

3.3.2. Transport over water

In de onmiddellijke nabijheid van het plangebied bevindt zich geen vaarweg. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water is daarom niet aan de orde.

Conclusie: het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

3.3.3. Railverkeer

Ten zuiden van het plangebied ligt een spoorweg op ongeveer 100 meter. Het betreft het spoortraject tussen Arnhem en Zutphen. De kaarten behorend bij het Basisnet spoor¹ laten langs het traject Arnhem - Zutphen geen veiligheidszone zien, wat erop neer komt dat er geen PR 10⁻⁶ contour aanwezig is. Verder geeft de kaart van het groepsrisico in 2020 geen overschrijding van de oriëntatiewaarde. In het Basisnet is voor het transport van gevaarlijke stoffen uitgegaan van de volgende vervoersgegevens over het traject:

Stofcategorie	aantallen ketelwagens 2020 (containers gelden als een halve ketelwagen)	Voorbeeldstoffen
A Brandbare gassen	1700	Propan
B2 Giftige gassen	200	Ammoniak
B3 Zeer giftige gassen	0	Chloor
C3 Zeer brandbare vloeistoffen	1050	Hexaan
D3 Giftige vloeistoffen	50	Acrylnitril
D4 Zeer giftige vloeistoffen	50	Waterstoffluoride

Binnen de Gemeente is geen plasbandaandachtsgebied aanwezig.

¹ Het basisnet spoor zal 2012 officieel van kracht gaan.

Het plan genereert per saldo een (geringe) afname in aantallen aanwezige personen in vergelijking met de huidige situatie (verdwijning van het garagebedrijf vs realisatie nieuwe woningen). De wijzigingen zijn zeer gering, zeker in relatie tot de totale populatie die zich momenteel binnen de invloedssfeer van het spoor bevindt. De af-/toename van het groepsrisico als gevolg van het plan zal naar verwachting zo klein zijn, dat dit rekenkundig niet in het groepsrisico tot uitdrukking komt.

De gemeente moet echter bij elke verandering in personendichtheid c.q. toename van het groepsrisico verantwoording afleggen over het te nemen besluit. Daarbij moet aandacht besteed worden aan mogelijke alternatieven, risicoreducerende maatregelen en de mogelijkheden voor rampenbestrijding en hulpverlening. In dat verband moet formeel de Regionale Brandweer om advies worden gevraagd.

Conclusie: het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vormt naar alle waarschijnlijkheid geen belemmering voor de planontwikkeling. Formeel moet een advies aan de regionale brandweer worden gevraagd in verband met de verantwoording van het groepsrisico.

3.3.4. Vliegverkeer

Het plangebied ligt niet in het beperkingengebied, luchtverkeer is daarom niet relevant.

Conclusie: het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

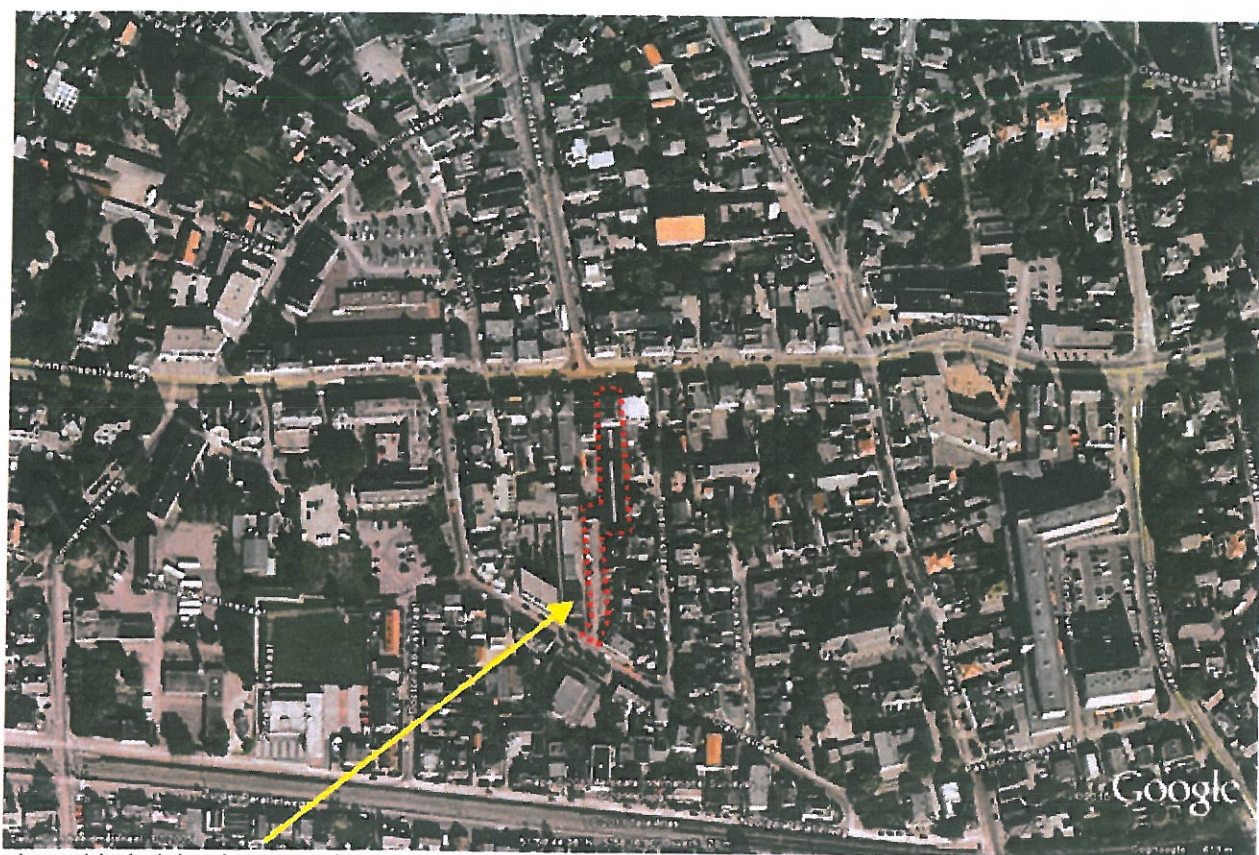
4. CONCLUSIES

Samenvattend kan op basis van de uitgevoerde quickscan externe veiligheid voor de het bouwplan aan de Hoogstraat 73-75 in Velp het volgende worden geconcludeerd:

1. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vormen in geen van de beoordeelde gevallen een belemmering voor de planontwikkeling.
2. Het groepsrisico moet formeel gezien verantwoord worden, aangezien er door het plan sprake is van een geringe verandering van de personendichtheid binnen het invloedsgebied van het spoortracé Arnhem - Zutphen.

BIJLAGE 1
Situatie

SITUATIE



plangebied globaal met rood aangeduid