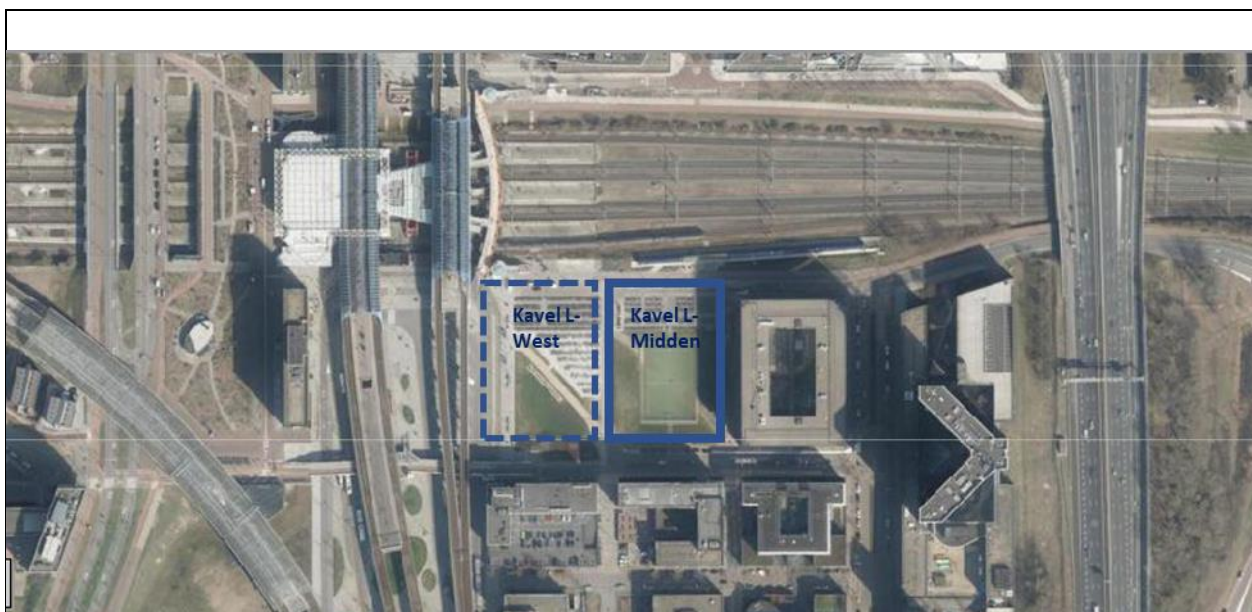


Risicoberekening en advies externe veiligheid	
Adviesdatum: 12-7-2019	
Ruimtelijke Ontwikkeling:	Sloterdijk Centrum, kavel L-midden
Adres / Plaats:	Amsterdam
Contactpersoon OD:	S. Musch
Kopie aan:	Y. Moulijn-Oonk
Datum adviesverzoek:	9-5-2019
Adviseur:	S. Musch
Tweede lezer:	Y. Moulijn-Oonk

1) Inleiding

De ruimtelijke ontwikkeling betreft de realisatie van 320 woningen op het kavel L-midden aan de Changiweg te Amsterdam.



Figuur 1: Locatie L-midden

De ruimtelijke ontwikkeling is gelegen in het invloedsgebied van een route voor gevaarlijke stoffen over het spoor, op een afstand van minder dan 200 meter. Op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet een risicoberekening worden gemaakt en in de ruimtelijke onderbouwing een verantwoording van het groepsrisico worden opgenomen.

Het kavel ligt ook in het invloedsgebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg, de A10-West. Het kavel ligt verder dan 200 m van deze weg. Daarom is op grond van het Bevt geen berekening van het groepsrisico en toets aan het plaatsgebonden risico nodig voor

deze weg, maar wel dienen de punten genoemd in Artikel 7 van het Bevt in de ruimtelijke onderbouwing uitgewerkt te worden. Deze betreffen:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
- de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

2) Risicoberekening transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Er is een berekening uitgevoerd met het landelijk aangewezen programma RBM II versie 2.3.

In onderstaande tabel zijn de aantallen personen in het plangebied weergegeven, welke zijn gebruikt bij de berekening van het groepsrisico:

Objecten	Persone(n) dag	Persone(n) nacht
Woningen (300)	300	600

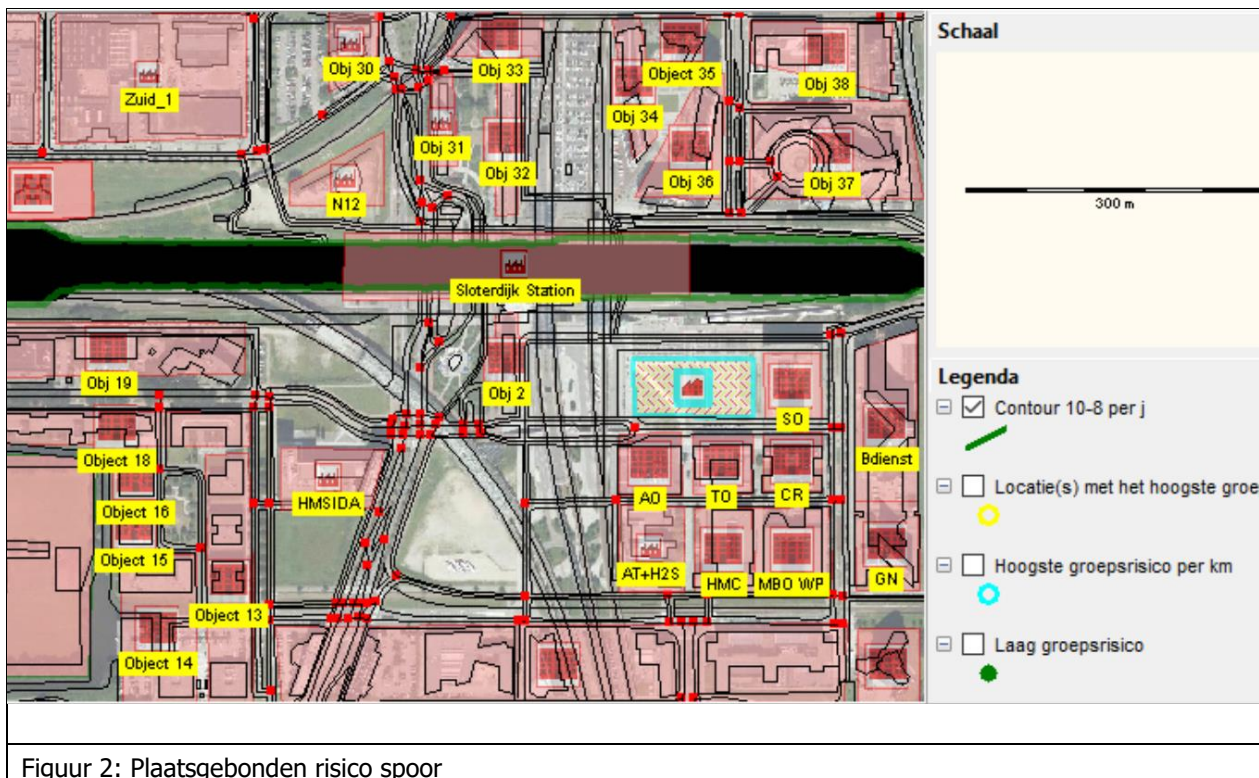
Het buur-kavel, Kavel L-West wordt in de toekomst ook ontwikkeld. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn vergelijkbaar met die in Kavel L-Midden. De ontwikkeling van Kavel L-West is daarom ook meegenomen in de berekening. In de regelgeving is namelijk aangegeven dat bij een groepsrisicoberekening rekening gehouden moet worden met reeds bekende toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Ook de ontwikkelingen in Sloterdijk II Zuid zijn meegenomen in de risicoberekening. Deze ontwikkelingen zijn reeds bekend en er wordt gewerkt aan een bestemmingsplan. Bij berekeningen aan een ruimtelijk plan langs een transportroute voor gevaarlijke stoffen moet altijd aan weerszijden van het plan voor 1 kilometer lengte de (geprojecteerde) bevolking binnen het invloedsgebied van de risicobron ook meegenomen worden in de berekening. Sloterdijk II Zuid valt binnen deze 1 kilometer zone.

Plaatsgebonden risico

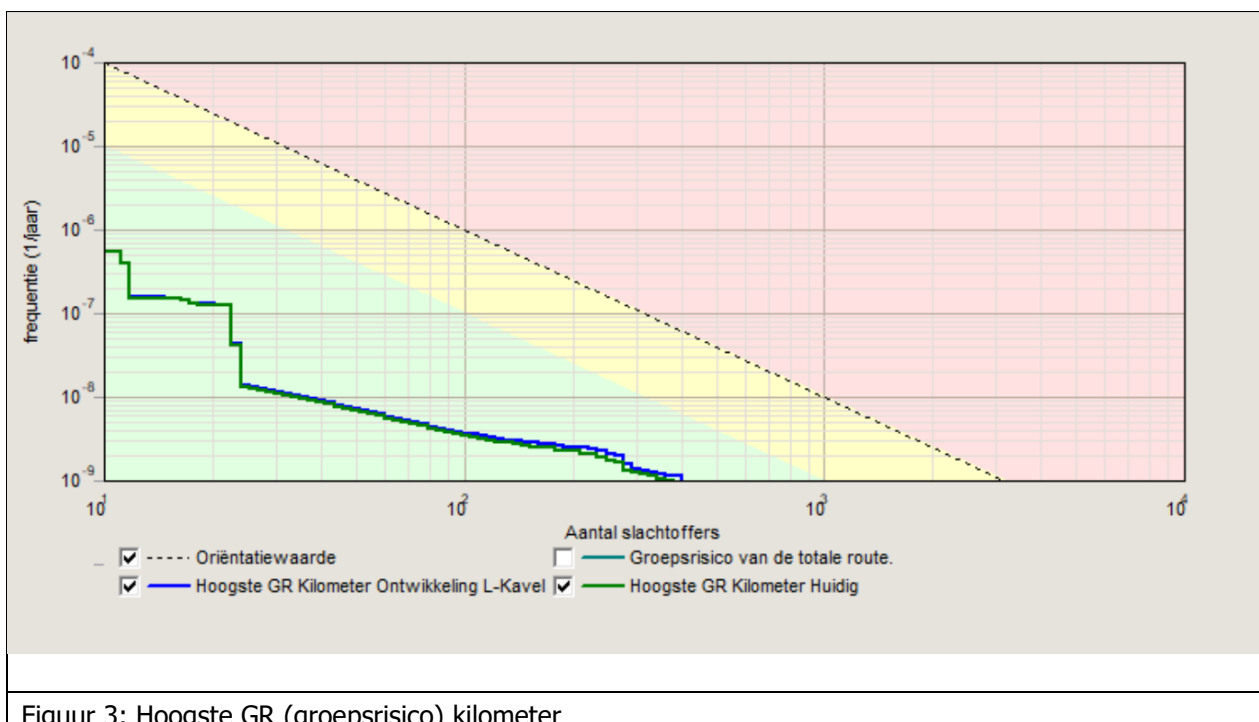
Uit de berekening blijkt dat het plaatsgebonden risico (PR) voor het spoor nergens hoger is dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. In figuur 2 is de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren aangegeven.

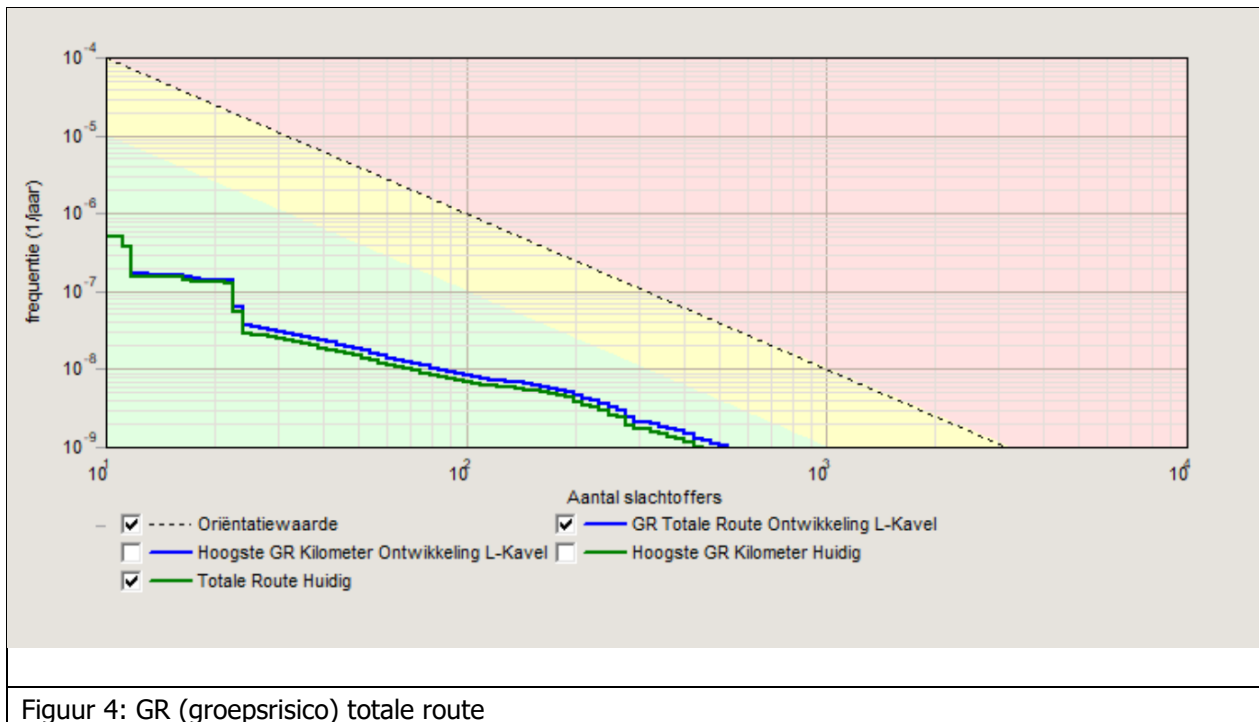
Voor het plan wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.



Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico toeneemt, maar lager blijft dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde in de huidige en in de nieuwe situatie. De huidige situatie is inclusief de ruimtelijke ontwikkelingen van Sloterdijk II.





3) Verantwoording groepsrisico

Omdat voor de spoorroute het groepsrisico lager blijft dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, is op grond van het Bevt artikel 8 een minder uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Gelijk aan de verantwoording voor de route over de weg.

Tevens dient op grond van het Bevt, artikel 9 de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland in de gelegenheid gesteld te worden tot het geven van advies op het gebied van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Dat zijn dezelfde twee aspecten die onderdeel moeten zijn van de (beperkte) verantwoording van het groepsrisico.

4) Toets aan Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Gemeente Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid stelt dat objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen (zoals scholen en kinderdagverblijven) buiten de 100% letaliteitscontour van transportroutes moeten worden gesitueerd. De ruimtelijke ontwikkeling betreft mogelijk een object dat specifiek bedoeld is voor minder-zelfredzame personen (maatschappelijk voorzieningen). Zodoende kan op dit punt alleen voldaan worden aan het Uitvoeringsbeleid indien de maatschappelijke functies zich buiten de 100% letaliteitszone (100 m in dit geval) bevinden van het spoor. Voor het Kavel L-Midden zou dit betekenen dat uitsluitend de laatste 10 meter aan de zuidkant van het kavel ontwikkeld kan worden voor maatschappelijke voorzieningen.

Een andere mogelijkheid kan zijn om af te wijken van het Uitvoeringsbeleid. Het ruimtelijke besluit moet dan als beslispoint worden voorgelegd aan het bestuur van de gemeente Amsterdam.

Het groepsrisico voor het spoor overschrijdt de oriëntatiewaarde in de huidige en de nieuwe situatie niet. Zodoende wordt ook op dit punt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de Gemeente Amsterdam.