



Notitie

Voor: Marcel Hoogsteder
Van: C.W. Markus
Bedrijf: Iv-Infra b.v.
Datum: 28 juni 2019
Referentie: INFR190471
Onderwerp: Beschouwing externe veiligheid kantoorpand Luttenbergweg 8

Aanleiding

Het bestemmingsplan van Luttenbergweg 8 te Amsterdam Zuidoost wordt op verzoek van Rijkswaterstaat aangepast. In het vigerend bestemmingsplan heeft het gehele perceel waar het kantoor zich op bevindt de bestemming Verkeer. De oorspronkelijke bestemming van Bedrijf (functie Kantoor) moet worden teruggebracht. Daarvoor heeft gemeente Amsterdam Rijkswaterstaat SAA verzocht een korte notitie inzake externe veiligheid met betrekking tot dit kantoorpand aan te leveren.

Aanpak

In 2009 is door Iv-Infra in opdracht van Rijkswaterstaat in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) een onderzoek naar de externe veiligheid van SAA uitgevoerd. Dit onderzoek dient als basis voor het opstellen van deze notitie inzake externe veiligheid met betrekking tot kantoorpand Luttenbergweg 8. De volgende stappen worden doorlopen:

- 1 Analyse 2009: Door middel van een bureaustudie wordt nagegaan op welke wijze de bebouwing rond Luttenbergweg 8 is meegenomen in het externe veiligheidsonderzoek voor de OTB uit 2009. (foto van dat moment)
- 2 Situatie 2019: Op basis van een bureaustudie wordt uitgezocht wat de situatie nu is met de wijziging in bestemming (foto van dit moment).
- 3 Verschillenanalyse: Op basis van een bureaustudie wordt geanalyseerd welke verschillen er zijn tussen de situatie van 2009 en 2019.

Situatie 2009

Beschouwde gebieden:

De kantoorlocatie Luttenbergweg 8 is als kantoorpand in de analyse van 2009 in 2 gebieden meegenomen, namelijk:

- Deelgebied 4: Dit deelgebied betreft de A9 vanaf knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen.
- Knooppunt Holendrecht: de verschillende knooppunten in het projectgebied Schiphol-Amsterdam-Almere zijn apart beschouwd gezien de verschillende verbindingbogen bij knooppunten die dicht op de bebouwing liggen. Zo is ook knooppunt Holendrecht apart beschouwd.

Voor elk van de gebieden zijn 3 situaties beschouwd namelijk huidig, autonoom en toekomstig. In bijlage 1 worden deze situaties toegelicht. Per situatie is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend. Voor een toelichting van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zie bijlage 2.



Uitkomsten:

Plaatsgebonden risico:

- Deelgebied 4: Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat ten gevolge van de autonome ontwikkeling (autonome situaties) en de planontwikkeling (toekomstige situatie) minimale veranderingen optreden voor wat betreft de 10^{-7} en 10^{-8} contour. De 10^{-6} is voor het plaatsgebonden risico de enige grenswaarde en richtwaarde (zie hoofdstuk 3.1) die is opgenomen in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De toenames van de 10^{-7} en 10^{-8} contouren hebben dan ook geen gevolgen voor de planontwikkeling. Het belangrijkste is echter dat er in geen van de drie situaties sprake is van een 10^{-6} contour. Er wordt in dit deelgebied dan ook voldaan aan de grenswaarde en richtwaarde met betrekking tot het plaatsgebonden risico conform de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.¹
- Knooppunt Holendrecht: Voor dit knooppunt geldt ook dat er een minimale toename is voor de 10^{-7} en 10^{-8} contouren. Maar ook hier is geen sprake van een 10^{-6} contour. Er wordt in bij dit knooppunt dan ook voldaan aan de grenswaarde en richtwaarde met betrekking tot het plaatsgebonden risico conform de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.²

Groepsrisico:

- Deelgebied 4: In de autonome situatie neemt het groepsrisico niet noemenswaardig toe. Als gevolg van de planontwikkeling neemt het groepsrisico wel toe maar blijft het onder de oriëntatiewaarde. De oorzaak van het toegenomen groepsrisico in deelgebied 4 en 5 is de realisatie van een tunnel in ieder deelgebied. Hoewel de tunnels een beschermende werking hebben langs het gesloten deel van de tunnel, leveren de tunnelmonden een verhoogd risico op. In de rapportage uit 2009 is daarom ook opgenomen dat het noodzakelijk is om voor deelgebied 4 een verantwoording groepsrisico op te stellen.
- In 2010 is de Verantwoording Groepsrisico ook opgesteld³. In deze verantwoording is aangegeven dat voor deelgebied 4 verschillende maatregelen worden genomen n.a.v. de toename van het groepsrisico. Op basis van deze maatregelen wordt het voorgestelde ontwerp wat is opgenomen in het Tracé Besluit als voldoende veilig geacht.

Situatie 2019

De situatie nu is dat er op Luttenbergweg 8 nog steeds sprake is van een kantoor. Wat betreft de gevolgen van de planontwikkeling en autonome ontwikkeling kan ervan worden uitgegaan dat deze vooralsnog gelijk zijn aan datgene wat bij de OTB MER is berekend. De uitkomsten zijn dan ook gelijk aan die van 2009.

Verschillenanalyse

Conclusie is dat het kantoor aan de Luttenbergweg 8 ook in de analyse van 2009 is meegenomen. De situatie in 2019 is dan ook niet gewijzigd ten opzichte van de analyse uit 2009. De uitkomsten blijven dan ook gelijk en kunnen voor de huidige situatie overgenomen worden. De uitkomsten zijn:

¹ Bron Ontwerp Tracé Besluit Schiphol – Amsterdam – Almere (OTB-SAA) onderzoek externe veiligheid. Zie: https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Onderzoek%20externe%20veiligheid_tcm117-342436.pdf

² Bron Ontwerp Tracé Besluit Schiphol – Amsterdam – Almere (OTB-SAA) onderzoek externe veiligheid. Zie: https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Onderzoek%20externe%20veiligheid_tcm117-342436.pdf

³ Bron Verantwoording Groepsrisico Tracé Besluit Schiphol – Amsterdam – Almere (OTB-SAA) zie: https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Notitie%20Verantwoording%20Groepsrisico_tcm117-342438.pdf



1. Er is geen sprake van een 10^{-6} contour. Er wordt in dit deelgebied dan ook voldaan aan de grenswaarde en richtwaarde met betrekking tot het plaatsgebonden risico conform de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.
2. Er is bij de planontwikkeling wel een toename van het groepsrisico wat het noodzakelijk maakt een verantwoording groepsrisico op te stellen. Deze verantwoording is opgesteld en concludeert dat voor deelgebied 4 extra maatregelen worden genomen waardoor er geen belemmeringen zijn qua externe veiligheid.

Bovenstaande uitkomsten worden onderstreept door een externe veiligheidsanalyse die in 2013 is uitgevoerd bij de actualisatie van het bestemmingsplan⁴. In de uitgevoerde analyse is er vanuit gegaan dat er kantoorbebouwing is aan de Luttenbergweg 8. Ook hier wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een 10^{-6} contour maar dat er wel een toename is van het groepsrisico waardoor het opstellen van een verantwoording groepsrisico noodzakelijk is. Deze verantwoording is ook opgesteld⁵ en de conclusie is dat externe veiligheid de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

⁴ Bron: Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023, actualisatie 2013. Zie: http://ftp.ruimtelijkeplannen.amsterdam.nl/DRO/plannen/NL.IMRO.0363.T1102BPGST-/NL.IMRO.0363.T1102BPGST-VG01/b_NL.IMRO.0363.T1102BPGST-VG01_tb10.pdf

⁵ Bron: Verantwoording groepsrisico externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023, actualisatie 2013. Zie: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0363.T1103BPGST-VG01/t_NL.IMRO.0363.T1103BPGST-VG01.html#_12.6_Verantwoordinggroepsrisico



Bijlage 1 Toelichting berekende situaties

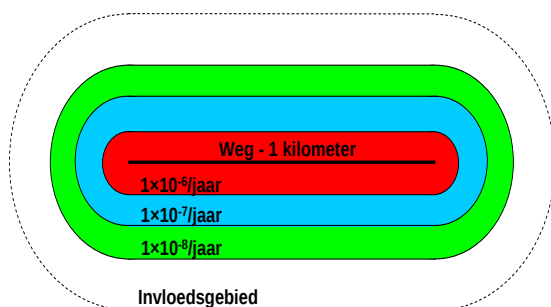
- 1** Huidige situatie:
 - De transport jaarintensiteiten van het jaren 2006 en 2007 waarin deze geteld zijn.
 - De huidige bevolking, inclusief de bijzondere objecten als ziekenhuizen, scholen, enz. en de buurten.
- 2** Autonome situatie:
 - De transport prognosecijfers van 2020.
 - De huidige bevolking inclusief de bijzondere objecten als ziekenhuizen, scholen, enz. en de buurten.
 - Toekomstige, in 2009 nog niet gerealiseerde, bestemmingsplannen.
- 3** Toekomstige situatie:
 - De transport prognosecijfers van 2020.
 - De huidige bevolking inclusief de bijzondere objecten als ziekenhuizen, scholen, enz. en de buurten.
 - Toekomstige, in 2009 nog niet gerealiseerde, bestemmingsplannen.
 - De planontwikkeling (uitbreiding en verbreding corridor Schiphol, Amsterdam, Almere) is wel gerealiseerd.

Bijlage 2 Toelichting Plaatsgebonden risico en groepsrisico

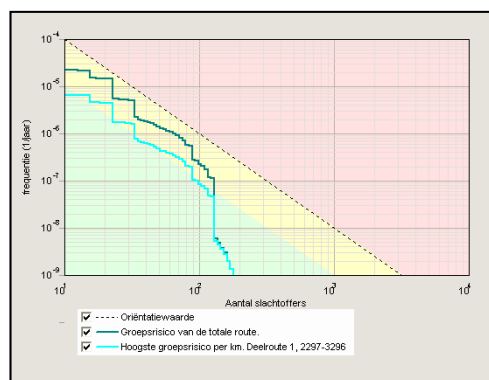
Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu op een bepaalde locatie naar aanleiding van een incident met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt in verschillende niveaus onderverdeeld door middel van zogenaamde iso-risicocontouren. Deze contouren zijn lijnen die punten met een gelijk PR verbinden. Voor de contouren zie afbeelding 1. Voor het PR zijn grenswaarden voor kwetsbare objecten vastgesteld en richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld huizen, ziekenhuizen, scholen en beperkt kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld winkels, horecagelegenheden en sporthallen.

Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 1×10^{-6} /jaar (1 op een miljoen per jaar) (verder: 10^{-6}). Dit betekent dat bij nieuwe situaties de grenswaarde wordt overschreden als zich woningen of andere kwetsbare objecten tussen de 10^{-6} risicocontour en de inrichting of transportroute bevinden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour als richtwaarde.



Figuur 1 PR-contouren en het invloedsgebied / 1% letaliteitsgrens



Figuur 2 Voorbeeld GR met f/N-curve en oriëntatiewaarde

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste tien mensen slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt berekend aan de hand van de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. De uitkomst van deze berekening geeft de hoogte van de kans dat zich een mogelijke ramp met veel slachtoffers kan voordoen. Het groepsrisico wordt weergegeven in een f/N-curve waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven. De figuur 2 illustreert dit. De kromme lijnen geven de verschillende scores van het groepsrisico weer. De rechte lijn geeft de oriëntatiewaarde (OW) van het groepsrisico weer.

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie moet verantwoording plaatsvinden.

De verantwoording van het groepsrisico houdt in dat, naast de rekenkundige hoogte van het GR, tevens rekening dient te worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten.

Bij de verantwoording dient de veiligheidsregio of de regionale brandweer om advies gevraagd te worden.