

ACTUALISEREND EXTERNE VEILIGHEID ONDERZOEK

STATIONSPLEIN 30

TE DEURNE



- ✿ Bodem
- ✿ Waterbodem
- ✿ Water
- ✿ Archeologie
- ✿ Ecologie
- ✿ Milieu

Milieu

Actualiserend externe veiligheid onderzoek Stationsplein 30 te Deurne

Opdrachtgever	Bots Bouwgroep Postbus 586 5550 AN Valkenswaard
Rapportnummer	1134.003
Versienummer	D1
Status	Eindrapportage
Datum	13 december 2016
Vestiging	Boxmeer
Opsteller	Drs. R.R.A. Michiels
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	Dhr. C.F.H. Rodoe
Paraaf	

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	TOETSINGSKADER.....	2
	2.1 Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)	2
	2.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	3
	2.3 Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	3
	2.4 Toetsing	3
	2.5 Gemeentelijk beleid	4
3	TOEKOMSTIGE SITUATIE	5
4	INVENTARISATIE PLANGEBIED	6
	4.1 LPG-Tankstations	6
	4.2 Spoorlijn Eindhoven-Venlo	6
	4.3 Beperkte verantwoording van het groepsrisico	8
5	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	9

1 INLEIDING

Econsultancy heeft van Bots Bouwgroep opdracht gekregen voor het uitvoeren van een actualiserend externe veiligheid onderzoek voor de bestemmingsplanwijziging van het perceel aan de Stationsplein 30 te Deurne. De actualiserend externe veiligheid onderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging.

Het onderzoek heeft tot doel het inventariseren van de mogelijke activiteiten met gevaarlijke stoffen. Elke bestemmingsplanwijziging dient getoetst te worden aan de normen voor plaatsgebonden risico's en groepsrisico's. Plannen of realiseren van een activiteit nabij voor externe veiligheid (beperkt) kwetsbare objecten is onderzoek noodzakelijk. Het onderzoek externe veiligheid is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging. Het plangebied ligt in de nabijheid van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Het plan ligt in het onderzoeksgebied van 200 meter van deze spoorlijn. Daar er een overlap bestaat met het onderzoeksgebied, dient er een kwantitatieve risicoanalyse te worden verricht. Deze kwantitatieve risicoanalyse heeft als doel het bepalen van de toename van de oriënterende waarde van het groepsrisico en daar- naast te beoordelen of er voldaan wordt aan het gestelde in het Besluit externe veiligheid transport- routes (Bevt) en de Wet en Regeling Basisnet. In figuur 1.1 is de situering van het plangebied globaal weergegeven.



Figuur 1.1 Plangebied

2 TOETSINGSKADER

2.1 Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol. Om gevaarlijke stoffen te vervoeren moeten vervoerders zich houden aan veiligheidseisen. Aan transportroutes en de omgeving nabij deze transportroutes zijn eisen gesteld. Het Basisnet maakt het mogelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft plaatsvinden op een zo veilig mogelijke manier.

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdwegen, binnenwateren en de hoofdspoorwegen en de bebouwde omgeving die hier langs ligt en de veiligheid van omwonenden. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant).

Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening (ruimtelijke ordeningskant). Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een basisbeschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen. (Bron: InfoMil).

Op 1 april 2015 is de Wet basisnet in werking getreden. Sinds 11 november 2013 het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking. Met deze wetgeving zijn tevens de bijbehorende regelingen en artikelen de afgelopen periode in werking getreden.

De vervoerszijde van het basisnet wordt verankerd met de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en de Wet basisnet. De ruimtelijke regels zullen worden opgenomen in een Amvb op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer: het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Het Bevt bevat de uitwerking van de ruimtelijke component van het basisnet. Doel van dit besluit is waarborgen van een basisbeschermingsniveau door te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Verder bevat het besluit onder andere regels die strekken tot het inzichtelijk maken van de kans op een ramp met veel slachtoffers en het op een transparante wijze wegen van het risico ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Bevt sluit aan op de risicobegrippen zoals deze in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden gehanteerd. Voor het plaatsgebonden risico¹ (PR) wordt een kans op overlijden van 1 op de 1 miljoen per jaar acceptabel geacht. Concreet betekent dit dat rondom (vaar-)wegen of hoofdspoorwegen een 10^{-6} /jr plaatsgebonden risicocontour zal moeten worden berekend en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een leiding het groepsrisico² (GR) dient te worden verantwoord.

¹ Het plaatsgebonden risico (PR) is gedefinieerd als de kans per jaar dat een onbeschermd persoon die onafgebroken op dezelfde plaats verblijft, komt te overlijden als gevolg van een ongeval met een potentieel gevaarlijke bron. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van contouren met een gelijke risicowaarde op een kaart.

² Het groepsrisico (GR) voor buisleidingen is gedefinieerd als de frequentie per jaar per kilometer leiding dat een groep van tenminste tien personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval met die buisleiding, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

2.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is bedoeld om mensen in de buurt van een bedrijf met gevaarlijke stoffen te beschermen. Bij een omgevingsvergunning milieu of een ruimtelijk besluit rond zo'n bedrijf moet het bevoegd gezag rekening houden met veiligheidsafstanden ter bescherming individuen (plaatsgebonden risico) en groepen personen (groepsrisico).

In de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn bepaling en toepassing van de veiligheidsnormen verder uitgewerkt. Voor zogenaamde 'categoriale inrichtingen' geeft de Revi tabellen met vaste veiligheidsafstanden.

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties, spoorwegemplacementen en bedrijven die onder het BRZO vallen. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies rekening te houden met deze eisen bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen. Het Bevi introduceert in artikel 14 een nieuw instrument, een veiligheidscontour, waarmee het bevoegd gezag (Wm en RO gezamenlijk) aan kan geven tot hoever risicovolle bedrijven of bedrijventerreinen kunnen uitbreiden.

2.3 Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Per 1 januari 2011 is het Bevb van kracht geworden. Het Bevb sluit aan op de risicobegrippen zoals deze in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden gehanteerd. Concreet betekent dit dat rondom buisleidingen een $10^{-6}/j$ plaatsgebonden risicocontour¹ zal moeten worden berekend en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een leiding het groepsrisico² dient te worden verantwoord. Het Bevb is van toepassing op:

- hogedruk aardgasleidingen (> 16 bar);
- brandstofleidingen voor de categorieën K1, K2 en K3 (inclusief brandstofleidingen van Defensie);
- overige leidingen met gevaarlijke stoffen zoals aangewezen bij ministeriële regeling. Het betreft onder meer CO₂, buteen en chloor.

Het Bevb is niet van toepassing indien deze leidingen zijn gelegen op het continentaal plat of in de territoriale zee. Verder vallen gasleidingen die deel uitmaken van het gasdistributienet onder de Gaswet (< 16 bar) en niet onder het Bevb. Andere mogelijk planologisch relevante leidingen zoals elektriciteits-, afvalwater- en rioolwaterleidingen vallen niet onder het Bevb. Deze leidingen kennen geen waarden voor het PR en GR, en zijn dus niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Tenslotte vallen leidingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een inrichting niet onder het Bevb, tenzij de inrichting geen zeggenschap heeft over deze leidingen.

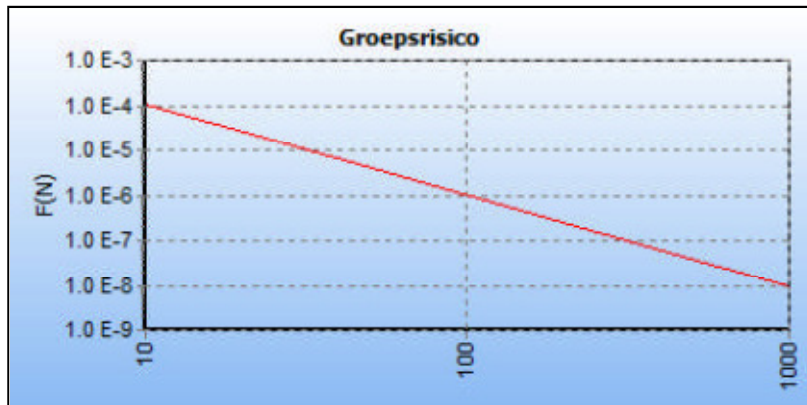
2.4 Toetsing

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risico contour van $10^{-6}/j$. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het $10^{-6}/j$ PR criterium als richtwaarde.

ken is. Het groepsrisico wordt weergegeven in een FN-curve, een dubbel logaritmische grafiek waarbij op de horizontale as het aantal doden (N) wordt gegeven en op de verticale as de cumulatieve frequentie (F) van tenminste N doden.

Voor de definitie van de begrippen kwetsbare³ en beperkt kwetsbare objecten⁴ verwijst het Bevt naar het Bevi. Er is geen sprake van sluitende definities of een limitatieve opsomming van (beperkt) kwetsbare objecten. De begrippen worden door jurisprudentie nader ingevuld.

Het groepsrisico is voorzien van een oriëntatiewaarde, die voor buisleidingen gesteld is op $F \cdot N^2 < 10^{-2}$ per jaar per km leiding, waarin F de frequentie per jaar is met N of meer dodelijke slachtoffers.



Figuur 2.1 Visualisatie oriëntatiewaarde groepsrisico

2.5 Gemeentelijk beleid

In de beleidsvisie worden het begrip externe veiligheid en het doel van deze beleidsvisie toegelicht. Daarnaast worden relevante risicomaten benoemd, die op hun beurt de bouwstenen voor de visie vormen. Vervolgens wordt de keuze voor een gebiedsgerichte aanpak beargumenteerd. Bij de gebiedsgerichte aanpak maken we onderscheid in een risicoluw, gemengd en intensief gebied. Voor elk van deze gebieden zijn ambities op het vlak van EV geformuleerd. Tot slot wordt afgesloten met een uitwerking van de rolverdeling en taken. De beleidsvisie is op 14 april 2009 door de gemeenteraad vastgesteld.

³ *Kwetsbare objecten* zijn onder meer woningen, ziekenhuizen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, omvangrijke kantoorgebouwen, recreatieterreinen en andere gebouwen waar grote aantallen personen een groot deel van de dag aanwezig zijn

⁴ *Beperkt kwetsbare objecten* zijn onder meer verspreid liggende woningen, kleinere kantoren, hotels en restaurants, sporthallen, overige bedrijfsgebouwen. Op basis van het Bevt (verwijst naar het Bevi) wordt onder verspreid liggende woningen verstaan: een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare. Ook lintbebouwing, voor zover deze loodrecht of nagenoeg loodrecht is gelegen op de contouren van het plaatsgebonden risico van een buisleiding, wordt aangeduid als een beperkt kwetsbaar object.

3 TOEKOMSTIGE SITUATIE

Het plan voorziet in de revitalisatie van een bestaand kantoorcomplex en in de realisatie van een appartementencomplex met 12 appartementen en 2 commercieel verhuurbare ruimtes op de begane grond van tezamen 502,3 m² (zie figuur 3.1).



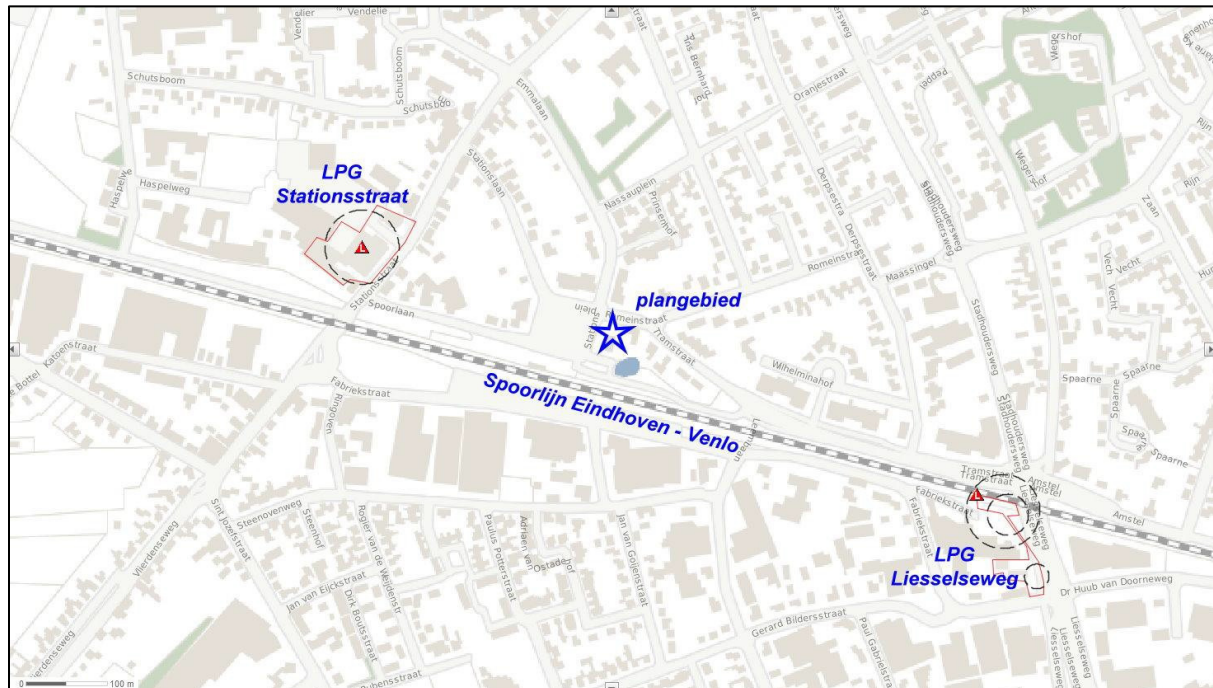
Figuur 3.1 Toekomstige situatie

Het plangebied ligt in de nabijheid van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Het plan ligt in het onderzoeksgebied van 200 meter van deze spoorlijn. Daar er een overlap bestaat met het onderzoeksgebied, dient er een kwantitatieve risicoanalyse te worden verricht.

In het plangebied zijn in de huidige situatie in de dagperiode 12 aanwezigen en de nachtperiode 0 aanwezigen. In het plangebied zijn in de toekomstige situatie 17 aanwezigen (dagperiode) in de commerciële ruimtes en 15 aanwezigen (dagperiode) en 30 aanwezigen (nachtperiode) in de appartementen. Dit maakt een totaal van 32 aanwezigen in de dagperiode en 30 aanwezigen in de nachtperiode. Hierbij is uitgegaan van dat het aantal aanwezigen in de dagperiode 50 procent is en in de nachtperiode 100 procent is voor de appartementen. Voor de commerciële ruimtes is uitgegaan dat 100 procent in de dagperiode aanwezig is en 0 procent in de nachtperiode. Dit is in de dagperiode en in de nachtperiode een toename van respectievelijk 20 en 30 aanwezigen.

4 INVENTARISATIE PLANGEBIED

Met behulp van de provinciale risicokaart kan een eerste indruk van de risicobronnen in de omgeving van een plangebied worden gemaakt. In figuur 4.1 is een uitsnede weergegeven van de risicokaart.



Figuur 4.1 Uitsnede provinciale risicokaart (in rood zijn de risicovolle bronnen weergegeven)

Uit de inventarisatie van de provinciale risicokaart blijkt dat het plan nabij de LPG-tankstations Stationsstraat en Liesselseweg en de spoorlijn Eindhoven-Venlo gelegen is.

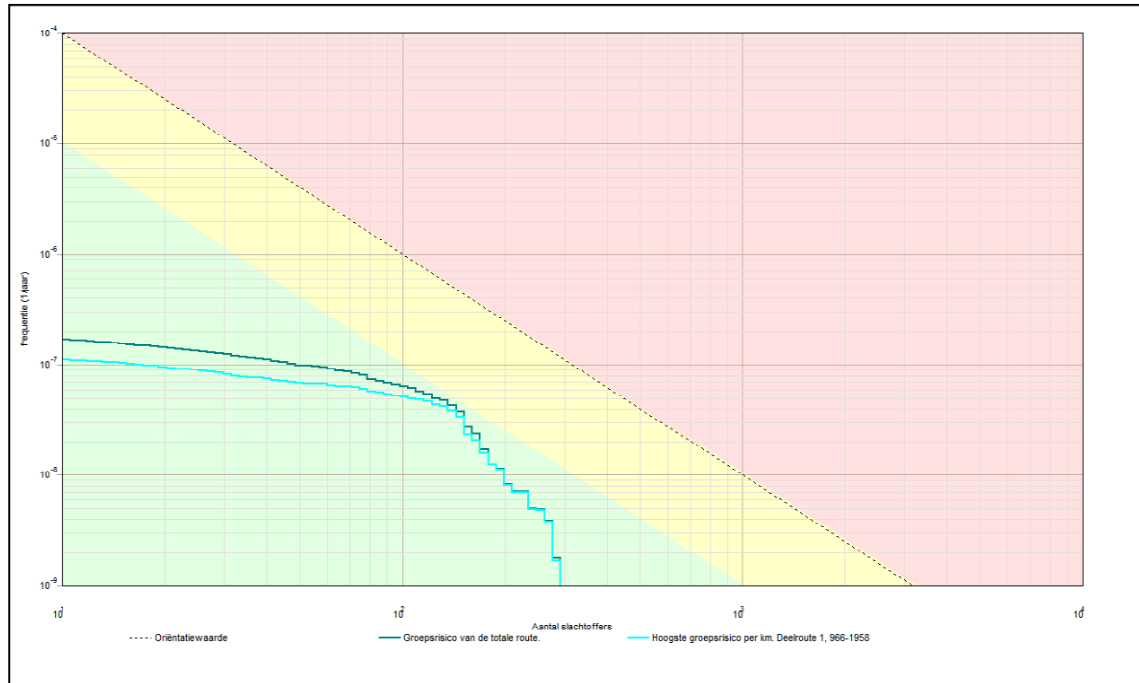
4.1 LPG-Tankstations

Ten westen en oosten van het plangebied liggen een tweetal LPG-tankstations, te weten LPG-station Stationsstraat en LPG-tankstation Liesselseweg. Het invloedsgebied van de beide stations bedraagt 150 meter vanuit het vulpunt en de ondergrondse tank. De afstand tot het LPG-tankstation aan de Stationsstraat bedraagt 300 meter en tot het LPG-tankstation aan de Liesselseweg bedraagt 500 meter. Geconcludeerd kan worden dat er geen overlap met de invloedsgebieden en het plangebied bestaat.

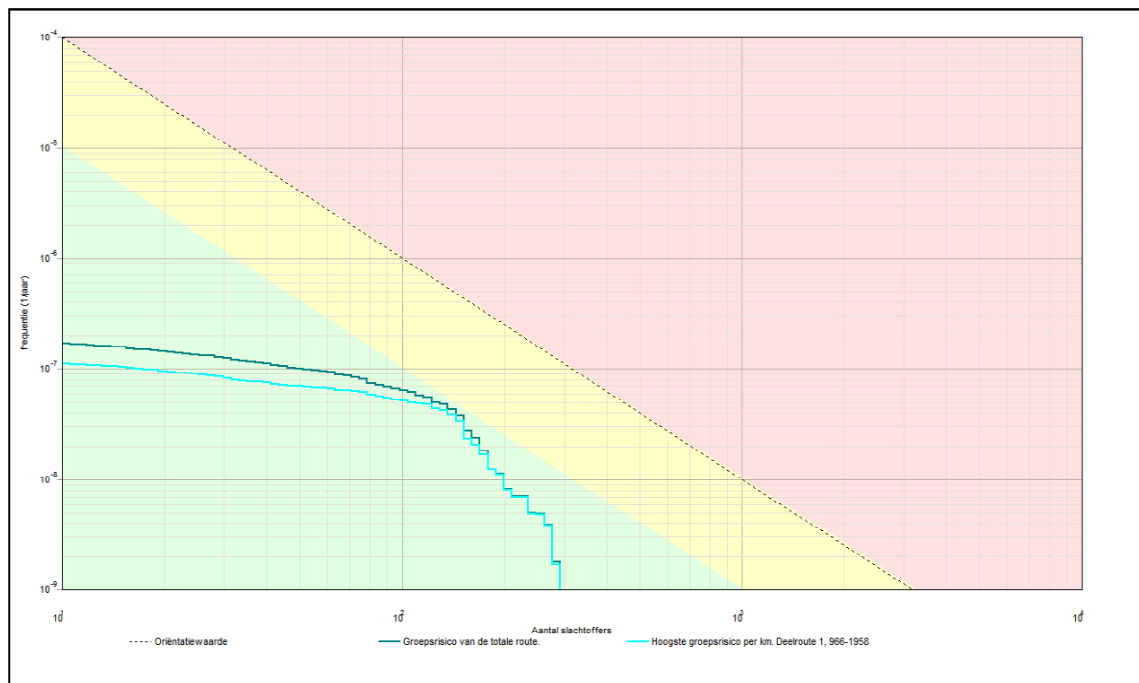
4.2 Spoorlijn Eindhoven-Venlo

Het plangebied ligt op 50 meter van de spoorlijn Eindhoven – Deurne – Venlo (route 12). De spoorlijn is onderzocht in het kader van het opstellen van het Basisnet Spoor (Regeling Basisnet). Uit de inventarisatie blijkt dat er geen 10-6/j PR contour (veiligheidszone) is en ook geen plasbrandaandachtsgebied (eindrapport Basisnet, d.d.). Het plangebied ligt binnen 200 meter van de spoorlijn daarom is er een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Met het programma RBM II is de kwantitatieve risicoberekening verricht. Aan de hand van de bagviewer zijn het aantal aanwezigen in de verschillende gebieden (wonen, recreatie, industrie) bepaald binnen het aandachtsgebied en ingevoerd. Binnen de gebieden 'wonen' zijn de winkels meegenomen bij het aantal aanwezigen in de dagperiode. Vervolgens zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico getoetst. Het aantal aanwezigen is ingevoerd conform de handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (vmlg. Ministerie van VROM, d.d. januari 2008).

In figuur 4.2 is het groepsrisico van de huidige situatie weergegeven, in figuur 4.3 is deze van de toekomstige situatie weergegeven. In de bijlage zijn de kwantitatieve risicoanalyses van de huidige en toekomstige situatie toegevoegd.



Figuur 4.2 Huidige situatie



Figuur 4.3 Toekomstige situatie

In tabel 3.2 en figuur 3.2 en 3.3 is de huidige en bestaande situatie met elkaar vergeleken. Uit de gegevens kan worden geconcludeerd dat de normwaarde zal toenemen, echter blijkt dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Er kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Tabel 3.2 Kenmerken van het berekende groepsrisico (huidige en toekomstige situatie)

Scenario	Normwaarde van het groepsrisico*	Maximum aantal slachtoffers	Maximum frequentie
Huidige situatie	0,00089	291	1,7E-007
Toekomstige situatie	0,00089	291	1,7E-007

*De oriëntatiewaarde heeft een normwaarde van 0,01

4.3 Beperkte verantwoording van het groepsrisico

De zelfredzaamheid kan als goed worden beoordeeld. De ontvluchting vanuit het plangebied van de risicobronnen af is redelijk goed. Er kan in noordelijke richting via Romeinstraat en Emmalaan worden ontvlucht. Aangenomen wordt dat de mobiliteit van de aanwezigen goed is en ze goed in staat zijn om zich zelf in veiligheid te brengen. De bestrijdbaarheid wordt als matig beoordeeld. Het Stationsplein is goed bereikbaar echter de bluswater voorziening ter plaatse is onvoldoende om een incident met gevaarlijke stoffen effectief te bestrijden. Om het vluchten te optimaliseren zijn twee zaken noodzakelijk, ten eerste voldoende vluchtmogelijkheden en ten tweede mensen moeten zich bewust zijn van het risico en weten hoe men het beste kan handelen ten tijde van een incident. Deze informatie kan bijvoorbeeld deel uit maken van informatie/documentatie die gebruikers ontvangen. Hiermee wordt optimaal invulling gegeven aan eigen verantwoordelijkheid en het risicobewustzijn van de burger.

5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Econsultancy heeft van Bots Bouwgroep opdracht gekregen voor het uitvoeren van een actualiserend externe veiligheid onderzoek voor de bestemmingsplanwijziging van het perceel aan de Stationsplein 30 te Deurne. De actualiserend externe veiligheid onderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging.

Het onderzoek heeft tot doel het inventariseren van de mogelijke activiteiten met gevaarlijke stoffen. Elke bestemmingsplanwijziging dient getoetst te worden aan de normen voor plaatsgebonden risico's en groepsrisico's. Plannen of realiseren van een activiteit nabij voor externe veiligheid (beperkt) kwetsbare objecten is onderzoek noodzakelijk. Het onderzoek externe veiligheid is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging. Het plangebied ligt in de nabijheid van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Het plan ligt in het onderzoeksgebied van 200 meter van deze spoorlijn. Daar er een overlap bestaat met het onderzoeksgebied, dient er een kwantitatieve risicoanalyse te worden verricht. Deze kwantitatieve risicoanalyse heeft als doel het bepalen van de toename van de oriënterende waarde van het groepsrisico en daar- naast te beoordelen of er voldaan wordt aan het gestelde in het Besluit externe veiligheid transport- routes (Bevt) en de Wet en Regeling Basisnet.

Het plan voorziet in de revitalisatie van een bestaand kantoorcomplex en in de realisatie van een appartementencomplex met 12 appartementen en 2 commercieel verhuurbare ruimtes op de begane grond van tezamen 502,3 m².

Het plangebied ligt in de nabijheid van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Het plan ligt in het onderzoeksgebied van 200 meter van deze spoorlijn. Daar er een overlap bestaat met het onderzoeksgebied, dient er een kwantitatieve risicoanalyse te worden verricht.

In het plangebied zijn in de huidige situatie in de dagperiode 12 aanwezig en de nachtperiode 0 aanwezig. In het plangebied zijn in de toekomstige situatie 17 aanwezig (dagperiode) in de commerciële ruimtes en 15 aanwezig (dagperiode) en 30 aanwezig (nachtperiode) in de appartementen. Dit maakt een totaal van 32 aanwezig in de dagperiode en 30 aanwezig in de nachtperiode. Hierbij is uitgegaan van dat het aantal aanwezig in de dagperiode 50 procent is en in de nachtperiode 100 procent is voor de appartementen. Voor de commerciële ruimtes is uitgegaan dan 100 procent in de dagperiode aanwezig is en 0 procent in de nachtperiode. Dit is in de dagperiode en in de nachtperiode een toename van respectievelijk 20 en 30 aanwezig.

Met behulp van de provinciale risicokaart kan een eerste indruk van de risicobronnen in de omgeving van een plangebied worden gemaakt. Uit de inventarisatie van de provinciale risicokaart blijkt dat het plan nabij de LPG-tankstations Stationsstraat en Liesselseweg en de spoorlijn Eindhoven-Venlo gelegen is.

Ten westen en oosten van het plangebied liggen een tweetal LPG-tankstations, te weten LPG-station Stationsstraat en LPG-tankstation Liesselseweg. Het invloedsgebied van de beide stations bedraagt 150 meter vanuit het vulpunt en de ondergrondse tank. De afstand tot het LPG-tankstation aan de Stationsstraat bedraagt 300 meter en tot het LPG-tankstation aan de Liesselseweg bedraagt 500 meter. Geconcludeerd kan worden dat er geen overlap met de invloedsgebieden en het plangebied bestaat.

Het plangebied ligt op 50 meter van de spoorlijn Eindhoven – Deurne – Venlo (route 12). De spoorlijn is onderzocht in het kader van het opstellen van het Basisnet Spoor (Regeling Basisnet). Uit de inventarisatie blijkt dat er geen 10-6/j PR contour (veiligheidszone) is en ook geen plasbrandaandachtsgebied (eindrapport Basisnet, d.d.). Het plangebied ligt binnen 200 meter van de spoorlijn daarom is er een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Met het programma RBM II is de kwantitatieve

risicoberekening verricht. Aan de hand van de bagviewer zijn het aantal aanwezigen in de verschillende gebieden (wonen, recreatie, industrie) bepaald binnen het aandachtsgebied en ingevoerd. Binnen de gebieden 'wonen' zijn de winkels meegenomen bij het aantal aanwezigen in de dagperiode. Vervolgens zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico getoetst. Het aantal aanwezigen is ingevoerd conform de handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (vmlg. Ministerie van VROM, d.d. januari 2008).

De huidige en bestaande situatie is met elkaar vergeleken. Uit de gegevens kan worden geconcludeerd dat de normwaarde zal toenemen, echter blijkt dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Er kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De zelfredzaamheid kan als goed worden beoordeeld. De ontvluchting vanuit het plangebied van de risicobronnen af is redelijk goed. Er kan in noordelijke richting via Romeinstraat en Emmalaan worden ontvlucht. Aangenomen wordt dat de mobiliteit van de aanwezigen goed is en ze goed in staat zijn om zich zelf in veiligheid te brengen. De bestrijdbaarheid wordt als matig beoordeeld. Het Stationsplein is goed bereikbaar echter de bluswater voorziening ter plaatse is onvoldoende om een incident met gevaarlijke stoffen effectief te bestrijden. Om het vluchten te optimaliseren zijn twee zaken noodzakelijk, ten eerste voldoende vluchtmogelijkheden en ten tweede mensen moeten zich bewust zijn van het risico en weten hoe men het beste kan handelen ten tijde van een incident. Deze informatie kan bijvoorbeeld deel uit maken van informatie/documentatie die gebruikers ontvangen. Hiermee wordt optimaal invulling gegeven aan eigen verantwoordelijkheid en het risicobewustzijn van de burger.

Geconcludeerd kan worden dat voor externe veiligheid geen belemmeringen zijn geconstateerd voor de realisatie van het plan. Er dient advies te worden ingewonnen bij de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost en deze dient aan het bestemmingsplan te worden toegevoegd.

Rapportage

Huidige situatie Stationsplein Deurne

Versie: 2.3.0 Build: 535

Releasedatum: 14-11-2013

Datum: 2-11-2016, tijd: 14:53:43

1 Projectgegevens

1.1 Samenvatting

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Projectnaam	Huidige situatie Stationsplein Deurne	
Omschrijving	Huidige situatie Stationsplein Deurne	
Modaliteit	Spoor	
Weerfile	Volk	
Totale lengte van de route	2007	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	
Gemiddelde afstand tot de contouren		
Contour	Afstand	
1/j	m	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	60	
Oppervlak onder de contouren		
Contour	Oppervlak	
1/j	m ²	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	253378	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Datum
RBM_II.exe	2.3.0 Build: 535	14/11/2013
Parameters	1.3.	14/11/2013
Weer	1.0	27-5-2016
Scenariobestand	nvt	24-8-2012
Stoffenbestand	Niet ingevuld	24-8-2012
Helpbestand	2.2	24-8-2012
Systeemdatum	-	2-11-2016

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	181500	384000

387000

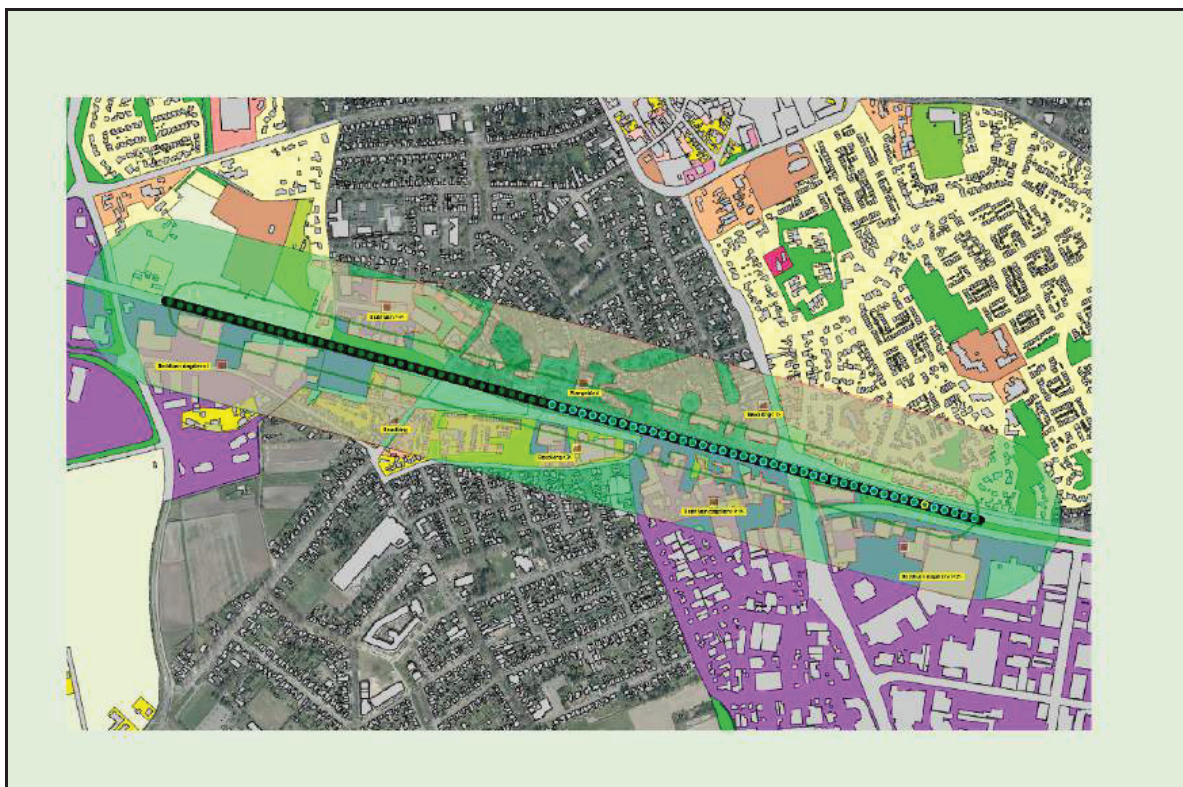
Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Huidige situatie Stationsplein Deurne
Omschrijving	Huidige situatie
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	1134.003
Datum afronding	Niet ingevuld
Uitgevoerd door	
Analist	Niet ingevuld
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Bedrijf	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld
In opdracht van	
Naam	Niet ingevuld
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

Eigenschap	Waarde					Eenheid	
Weerstation	Volkel						
Specificaties	CPR 18E pag. 4.38						
Aantal windrichtingen	12						
Aantal weersklassen	6						
Begin van de dag (hh:mm)	08:00						
Begin van de nacht (hh:mm)	18:30						
Meteo gegevens							
Meteo gegevens							
Weerstabili	B	D	D	D	E	F	
Windsnelh	m/s	3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	2,100	1,400	1,900	0,900	0,000	0,000
0:1	o/o	2,200	1,200	1,700	1,100	0,000	0,000
1:1	o/o	3,000	1,100	2,000	2,000	0,000	0,000
1:2	o/o	2,500	0,900	1,500	1,400	0,000	0,000
2:2	o/o	1,800	0,800	1,200	0,800	0,000	0,000
2:3	o/o	1,500	1,000	1,400	0,900	0,000	0,000
3:3	o/o	1,600	1,600	2,600	1,900	0,000	0,000
3:4	o/o	2,100	2,200	4,300	4,800	0,000	0,000
4:4	o/o	2,500	2,400	5,900	6,200	0,000	0,000
4:5	o/o	2,000	2,100	4,200	4,000	0,000	0,000
5:5	o/o	1,600	1,500	2,700	1,900	0,000	0,000
5:6	o/o	1,300	1,200	1,900	1,100	0,000	0,000

Meteo gegevens

Weerstabili		B	D	D	D	E	F
Windsnelh	m/s	3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	0,000	1,300	0,900	0,300	0,600	2,900
0:1	o/o	0,000	1,400	1,300	0,600	0,800	3,300
1:1	o/o	0,000	1,200	1,800	1,300	1,400	3,000
1:2	o/o	0,000	1,200	1,400	0,800	1,000	2,500
2:2	o/o	0,000	1,000	1,000	0,300	0,500	1,800
2:3	o/o	0,000	1,300	1,500	0,800	0,600	1,900
3:3	o/o	0,000	2,200	2,600	1,500	0,900	2,400
3:4	o/o	0,000	2,500	4,100	3,700	1,400	3,300
4:4	o/o	0,000	2,600	4,600	4,200	1,400	2,900
4:5	o/o	0,000	2,000	2,400	1,900	0,900	2,700
5:5	o/o	0,000	1,600	1,300	0,600	0,400	2,200
5:6	o/o	0,000	1,100	0,700	0,200	0,300	1,800

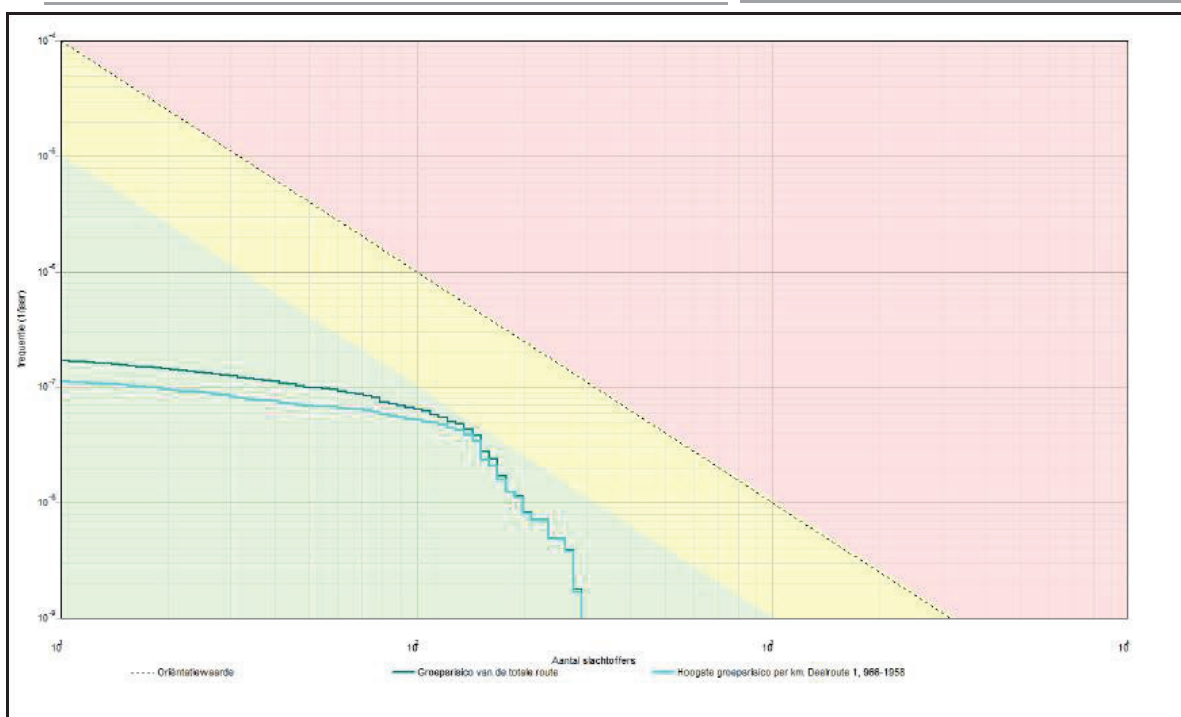
2 Situatie plot + PR-contouren



Figuur 1

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde
Naam GR-curve	Groepsrisico van de totale route.
Normwaarde (N:F)	0,00089 (144 : 4,3E-008)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,8E-009)
Max. F (N:F)	1,7E-007 (11 : 1,7E-007)
Naam GR-curve	Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 966-1958
Normwaarde (N:F)	0,00080 (144 : 3,9E-008)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,7E-009)
Max. F (N:F)	1,1E-007 (11 : 1,1E-007)

4 Route en transportgegevens

4.1 Spoorroute: Spoor

Eigenschap	Waarde				Unit
Omschrijving	Niet ingevuld				
Type spoorwegtraject	Generiek				
Breedte	24				m
Frequentie (1/vtg.km)	5,500E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar				
Coördinaten					
Transport van voorgaand traject	Niet waar				
Transport					
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
A (brandbare gassen)	2150	Container (bonte trein)	33	71,4	2
Wissels	Ja				
Lengte	2007				m

5 Standaard bebouwing**5.1 Bevolking**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	150	
Nacht	300	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	51433,7	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.2 Bevolking<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking<1>	
Omschrijving	Bevolking 2	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	200	
Nacht	400	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	

Nacht	0,01	
Oppervlak	154829	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.3 Bevolking<3>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking<3>	
Omschrijving	Bevolking 4	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	75	
Nacht	150	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	12520	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6 Bedrijven dagdienst

6.1 Bedrijven dagdienst

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Aantal mensen		1/ha
Dag	100	
Nacht	dag: 100, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	59781,6	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.2 Bedrijven dagdienst<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<1>	
Omschrijving	Bedrijven 2	
Aantal mensen		1/ha
Dag	175	
Nacht	dag: 175, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	42243,8	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.3 Bedrijven dagdienst<2>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<2>	
Omschrijving	Bedrijven 3	
Aantal mensen		1/ha
Dag	100	
Nacht	dag: 100, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	35720,4	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.4 Bedrijven <4>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven <4>	
Omschrijving	Bedrijven 4	
Aantal mensen		1/ha
Dag	45	
Nacht	dag: 45, nacht: NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	dag: 0,07, nacht: NVT	
Oppervlak	41507,5	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.5 Plangebied

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Plangebied	
Omschrijving	Plangebied	
Aantal mensen		1/ha
Dag	12	
Nacht	dag: 12, nacht: NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	dag: 0,07, nacht: NVT	
Oppervlak	2293,54	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

Rapportage

Toekomstige situatie Stationsplein Deurne

Versie: 2.3.0 Build: 535

Releasedatum: 14-11-2013

Datum: 2-11-2016, tijd: 14:51:28

1 Projectgegevens

1.1 Samenvatting

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Projectnaam	Toekomstige situatie Stationsplein Deurne	
Omschrijving	Toekomstige situatie Stationsplein Deurne	
Modaliteit	Spoor	
Weerfile	Volkel	
Totale lengte van de route	2007	m
Berekend	Plaatsgebonden- en groepsrisico's	
Gemiddelde afstand tot de contouren		
Contour	Afstand	
1/j	m	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	60	
Oppervlak onder de contouren		
Contour	Oppervlak	
1/j	m ²	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	253378	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Datum
RBM_II.exe	2.3.0 Build: 535	14/11/2013
Parameters	1.3.	14/11/2013
Weer	1.0	27-5-2016
Scenariobestand	nvt	24-8-2012
Stoffenbestand	Niet ingevuld	24-8-2012
Helpbestand	2.2	24-8-2012
Systeemdatum	-	2-11-2016

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	181500	384000

Rechtsboven 184500 387000

1.4 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Toekomstige situatie Stationsplein Deurne
Omschrijving	Toekomstige situatie
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	1134.003
Datum afronding	Niet ingevuld
Uitgevoerd door	
Analist	Niet ingevuld
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Bedrijf	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld
In opdracht van	
Naam	Niet ingevuld
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

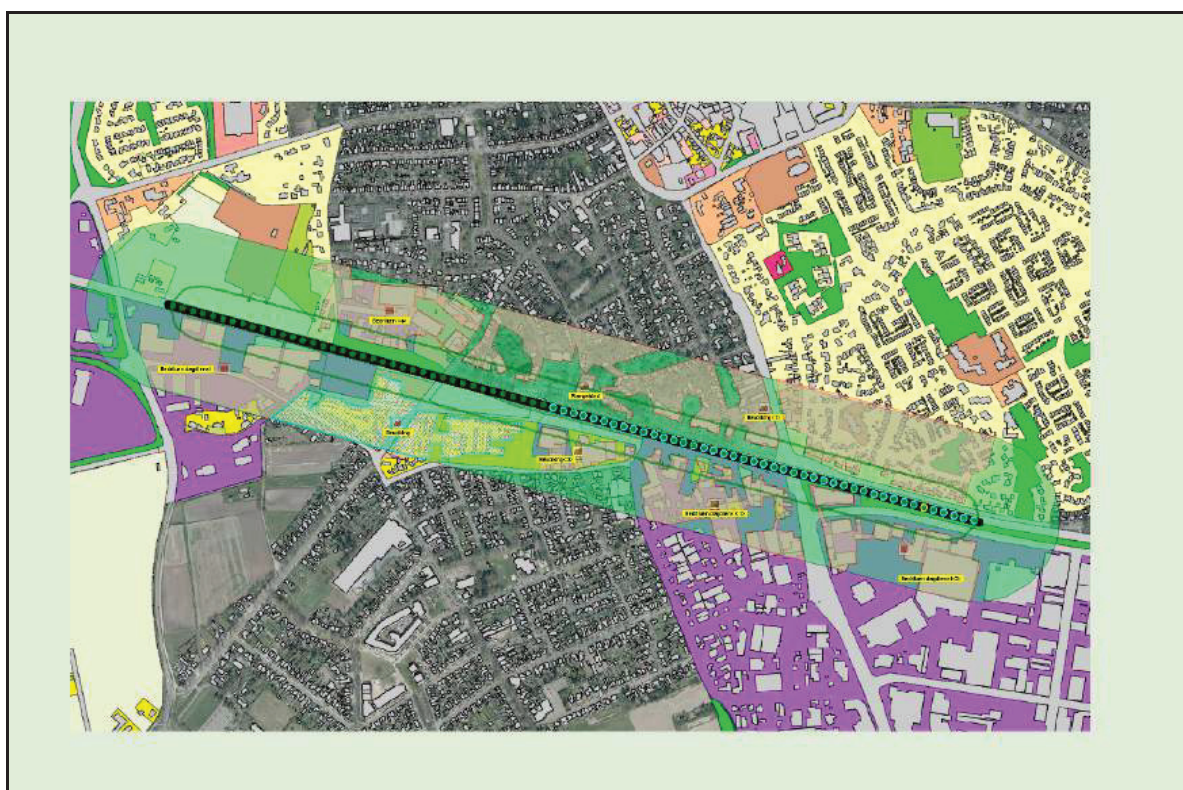
1.4.1 Weer: Volkel

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Weerstation	Volkel	
Specificaties	CPR 18E pag. 4.38	
Aantal windrichtingen	12	
Aantal weersklassen	6	
Begin van de dag (hh:mm)	08:00	
Begin van de nacht (hh:mm)	18:30	
Meteo gegevens		
Meteo gegevens		
Weerstabili	B	D
	D	D
	D	E
	F	
Windsnelh	m/s	3,0
		1,5
		5,0
		9,0
		5,0
		1,5
6:0	o/o	2,100
0:1	o/o	1,400
1:1	o/o	1,900
1:2	o/o	0,900
2:2	o/o	1,200
2:3	o/o	0,800
3:3	o/o	1,400
3:4	o/o	0,900
4:4	o/o	0,000
4:5	o/o	0,000
5:5	o/o	0,000
5:6	o/o	0,000

Meteo gegevens

Weerstabili		B	D	D	D	E	F
Windsnelh	m/s	3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	0,000	1,300	0,900	0,300	0,600	2,900
0:1	o/o	0,000	1,400	1,300	0,600	0,800	3,300
1:1	o/o	0,000	1,200	1,800	1,300	1,400	3,000
1:2	o/o	0,000	1,200	1,400	0,800	1,000	2,500
2:2	o/o	0,000	1,000	1,000	0,300	0,500	1,800
2:3	o/o	0,000	1,300	1,500	0,800	0,600	1,900
3:3	o/o	0,000	2,200	2,600	1,500	0,900	2,400
3:4	o/o	0,000	2,500	4,100	3,700	1,400	3,300
4:4	o/o	0,000	2,600	4,600	4,200	1,400	2,900
4:5	o/o	0,000	2,000	2,400	1,900	0,900	2,700
5:5	o/o	0,000	1,600	1,300	0,600	0,400	2,200
5:6	o/o	0,000	1,100	0,700	0,200	0,300	1,800

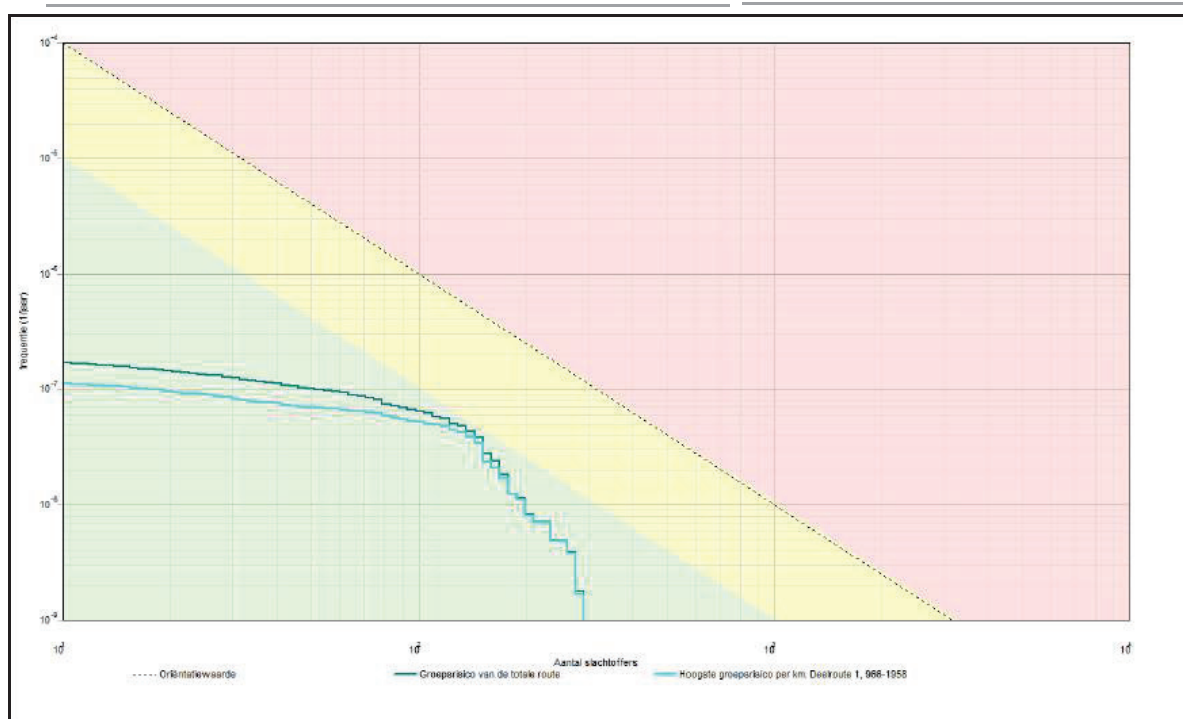
2 Situatie plot + PR-contouren



Figuur 1

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde
Naam GR-curve	Groepsrisico van de totale route.
Normwaarde (N:F)	0,00089 (144 : 4,3E-008)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,8E-009)
Max. F (N:F)	1,7E-007 (11 : 1,7E-007)
Naam GR-curve	Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 966-1958
Normwaarde (N:F)	0,00080 (144 : 3,9E-008)
Max. N (N:F)	291 (291 : 1,7E-009)
Max. F (N:F)	1,1E-007 (11 : 1,1E-007)

4 Route en transportgegevens

4.1 Spoorroute: Spoor

Eigenschap	Waarde				Unit
Omschrijving	Niet ingevuld				
Type spoorwegtraject	Generiek				
Breedte	24				m
Frequentie (1/vtg.km)	5,500E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar				
Coördinaten					
Transport van voorgaand traject	Niet waar				
Transport					
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
A (brandbare gassen)	2150	Container (bonte trein)	33	71,4	2
Wissels	Ja				
Lengte	2007				m

5 Standaard bebouwing

5.1 Bevolking

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	150	
Nacht	300	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	51433,7	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.2 Bevolking<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking<1>	
Omschrijving	Bevolking 2	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	200	
Nacht	400	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	

Nacht	0,01	
Oppervlak	154829	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.3 Plangebied

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Plangebied	
Omschrijving	Plangebied	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	32	
Nacht	30	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	2293,54	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.4 Bevolking<3>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking<3>	
Omschrijving	Bevolking 4	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		1/ha
Dag	75	
Nacht	150	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	12520	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6 Bedrijven dagdienst

6.1 Bedrijven dagdienst

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Aantal mensen		1/ha
Dag	100	
Nacht	dag: 100, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	59781,6	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.2 Bedrijven dagdienst<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<1>	
Omschrijving	Bedrijven 2	
Aantal mensen		1/ha
Dag	175	
Nacht	dag: 175, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	42243,8	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.3 Bedrijven dagdienst<2>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<2>	
Omschrijving	Bedrijven 3	
Aantal mensen		1/ha
Dag	100	
Nacht	dag: 100, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	35720,4	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.4 Bedrijven <4>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven <4>	
Omschrijving	Bedrijven 4	
Aantal mensen		1/ha
Dag	45	
Nacht	dag: 45, nacht: NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	dag: 0,07, nacht: NVT	
Oppervlak	41507,5	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	



Econsultancy is een onafhankelijk adviesbureau. Wij bieden realistisch advies en concrete oplossingen voor milieuvraagstukken en willen daarmee een bijdrage leveren aan een duurzaam en verantwoord gebruik van onze leefomgeving.

Diensten

Wij kunnen u van dienst zijn met een uitgebreid scala aan onderzoeken op het gebied van bodem, waterbodembodem, water, archeologie, ecologie en milieu. Op www.econsultancy.nl vindt u uitgebreide informatie over de verschillende onderzoeken.

Werkwijze

Inszet en professionele betrokkenheid kenmerkt onze diensten. De verantwoordelijke projectleider is het eenduidige aanspreekpunt voor de klant en draagt zorg voor alle aspecten van het project: kwaliteit, tijd, geld, communicatie en organisatie. De kernwaarden deskundig, vertrouwd, betrokken, flexibel, zorgvuldig en vernieuwend zijn een belangrijke leidraad in ons handelen.

Kennis

Het deskundig begeleiden van onze opdrachtgevers vraagt om betrokkenheid bij en kennis van de bedoelingen van de opdrachtgever. Het vereist ook gedegen en actuele vakinhoudelijke kennis. Alle beschikbare kennis wordt snel en effectief ingezet. De medewerkers vormen ons belangrijkste kapitaal. Persoonlijke en inhoudelijke ontwikkeling staat centraal want het werk vraagt steeds om nieuwe kennis en nieuwe verantwoordelijkheden.

Creativiteit

Onze medewerkers zijn in staat om buiten de geijkte kaders een oplossing te zoeken met in achtneming van de geldende wet- en regelgeving. Oplossingen die bedoeld zijn om snel en efficiënt het doel van de opdrachtgever te bereiken.

Kwaliteit

Er wordt continue gestreefd naar het verhogen van de professionaliteit van de dienstverlening. Het leveren van diensten wordt intern op een dusdanige wijze georganiseerd dat het gevraagde resultaat daadwerkelijk op een zo effectief en efficiënt mogelijke wijze wordt voortgebracht. Hierbij staat de klanttevredenheid centraal. Het kwaliteitssysteem van Econsultancy voldoet aan de NEN-EN-ISO 9001: 2008. Tevens is Econsultancy gecertificeerd voor diverse protocollen en beoordelingsrichtlijnen.

Opdrachtgevers

Econsultancy heeft sinds haar oprichting in 1996 al meer dan tienduizend projecten uitgevoerd. Projecten in opdracht van particulier tot de Rijksoverheid, van het bedrijfsleven tot non-profit organisaties. De projecten kennen een grote diversiteit en hebben in sommige gevallen uitsluitend een onderzoekend karakter en zijn in andere gevallen meer adviserend. Steeds vaker wordt onderzoek binnen meerdere disciplines door onze opdrachtgevers verlangd. Onze medewerkers zijn in staat dit voor de opdrachtgever te coördineren en zelf (deel)onderzoeken uit te voeren. Ter illustratie van de veelvoud en veelzijdigheid van de projecten in de werkvelden bodem, waterbodembodem, ecologie, archeologie, water, geluid en milieu kunnen uitgebreide referentielijsten worden verschaft.

Vestiging Limburg

Rijksweg Noord 39
6071 KS Swalmen
Tel. 0475 - 504961
Swalmen@econsultancy.nl

Vestiging Gelderland

Fabriekstraat 19c
7005 AP Doetinchem
Tel. 0314 - 365150
Doetinchem@econsultancy.nl

Vestiging Brabant

Heinz Moormannstraat 1b
5831 AS Boxmeer
Tel. 0485 - 581818
Boxmeer@econsultancy.nl



Retouradres, Postbus 242, 5600 AE Eindhoven

Het college van burgemeester en wethouders

Geacht college,

U hebt van ons de brochure 'richtlijn advisering externe veiligheid voor ruimtelijke plannen' ontvangen. In deze brochure kunt u lezen of bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling in uw gemeente een standaardadvies van VRBZO van toepassing is, of dat u bij VRBZO een advies op maat moet aanvragen.

Het afwegingscriteria staat ook onderaan dit advies. Als een standaardadvies van toepassing is dan adviseren we u om onderstaande adviespunten mee te wegen bij de verantwoording van het groepsrisico. Wij ontvangen graag uw verantwoording over het standaardadvies dat is gebruikt bij een ontwikkeling. Zo kunnen wij dit meenemen in onze repressieve voorbereiding.

Het standaardadvies

- Communiceer actief met de omwonenden in het plangebied over de risico's van de gevaarlijke stoffen. Geef daarbij aan wat omwonenden moeten doen bij een incident, namelijk vluchten van risicobron af. Dit bevordert de zelfredzaamheid van omwonenden. Dit advies geldt ook voor bedrijfshulpverleningsorganisaties.
- Pas de beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening van VRBZO toe. Wanneer een beoogde oplossing aan de beleidsregels voldoet, kunt u ervan uitgaan dat een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en een adequate bluswatervoorziening gerealiseerd wordt. De beleidsregels staan op <https://www.brandweer.nl/brabant-zuidoost/regionaal-beleid>

Bij bestemmingplannen waarbij zich een toxisch scenario (giftige schadelijke stoffen) kan voordoen adviseren wij u tevens de volgende maatregelen:

- In een nieuw op te richten gebouw waar mechanische ventilatie wordt toegepast moet de ventilatie op eenvoudige wijze uitgezet kunnen worden. Aanzuigopeningen bevinden zich bij voorkeur hoog en afgekeerd van de risicobron.

Omgevingsadvisering

Onderwerp

Het standaardadvies - versie mei 2017 1.0

Datum

11 mei 2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Behandeld door

dhr. PMF van der Vleuten

Telefoon

(040) 2 203 638

Ons kenmerk

P044072

Aantal bijlagen

In afschrift aan

Bezoekadres

Deken van Somerenstraat 2
5611 KX Eindhoven
Telefoon (040) 2 203 203
info@vrbzo.nl
www.veiligheidsregiobzo.nl

Postadres

Postbus 242
5600 AE Eindhoven



- Voer extra controle uit bij de uitvoering van bouwvergunningen op de detaillering van ramen en gevels. Overmatige ventilatie als gevolg van tocht wordt daardoor voorkomen. Als de voorwaarden uit het Bouwbesluit strikt worden nageleefd bieden gebouwen gedurende 4 uur¹ voldoende bescherming bij een toxisch incident.

Contact

Als u nog vragen heeft kunt u contact opnemen via 040-2203203 en omgevingsadvies@vrbzo.nl. Naar dit emailadres kunt u ook de verantwoording over het standaardadvies naar toe sturen.

Hoogachtend,
het Dagelijks Bestuur Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost,
namens deze,



E.E.J.M. van Vliet
Afdelingshoofd Omgevingsadvies

Omgevingsadvies

Onderwerp

Het standaardadvies - versie mei 2017 1.0

Ons kenmerk

P044072

Het afwegingscriteria voor het standaardadvies:

Er zijn 2 zaken die bepalen of er sprake is van maatwerkadvies of standaardadvies:



Worden in het ruimtelijk plan (in een gebouw) of in het plangebied zeer kwetsbare of grote groepen personen toegevoegd?



Wat is de afstand van de nieuwe ontwikkeling tot aan een risicobron (transport of bedrijf)?

M = maatwerkadvies
S = standaardadvies

			< 30 meter tot risicobron transport	< 30 meter tot risicobron bedrijf	Tussen 30 en 200 meter tot risicobron transport	Tussen 30 en 200 meter tot risicobron bedrijf	Tussen 200 meter en 750 meter tot risicobron transport	Tussen 200 meter en 750 meter tot risicobron bedrijf	Meer dan 750 meter tot risicobron transport	Meer dan 750 meter tot risicobron bedrijf
Zeer kwetsbare personen			M	M	M	M	S	M	S	S
Meer dan 50 personen in het plangebied			M	M	M	M	S	M	S	S
Minder dan 50 personen in het plangebied			M	S	S	S	S	S	S	S

¹ Voor loodsen e.d. gelden lagere isolatie-eisen waardoor toxische stoffen sneller in het gebouw kunnen doordringen.

Retouradres, Postbus 242, 5600 AE Eindhoven

Gemeente Deurne
Ruimte en Samenleving
Mevrouw H Sonnemans
Postbus 3
5750 AA DEURNE

Geachte mevrouw Sonnemans,

Op 12 juli jl ontving ik van u het verzoek om te adviseren op bluswater en bereikbaarheid voor ontwerpbestemmingsplan "Stationsplein 30 en Tramstraat 2" met kenmerk HZ-2017-0154. Het plan is getoetst aan de Beleidsregels Bluswater en Bereikbaarheid, vastgesteld op 7 februari 2016. De bluswaterbehoefte voor het ontwerpbestemmingsplan is 60 m³/uur, welke beschikbaar moet zijn 15 minuten nadat het eerste brandweervoertuig ter plaatse is. Dit kan gerealiseerd worden door ondergrondse brandkranen.

Wat betreft de bereikbaarheid verwijs ik u graag naar de beleidsregels waarin op blz. 9 diverse uitgangspunten staan beschreven waaraan de wegen moeten voldoen om deze geschikt te maken voor brandweervoertuigen. Graag wil ik u erop attenderen dat er aan doodlopende wegen speciale eisen zijn gesteld. Verschillende uitvoeringen die geschikt zijn staan beschreven op blz. 12 van de beleidsregels. Ik hoop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest. Voor vragen kunt u contact met mij opnemen.

Met vriendelijke groet,

Eefke Kweens
Specialist Planvorming
VRBZO

Beoordeelde stukken:

- Functioneel Ontwerp, herontwikkeling Stationsplein. Bots Bouwgroep.
- Verbeelding A001NL.IMRO.0762.BP20110

Brandweezorg Peelland

Onderwerp
Advisering Stationsplein

Datum
26 juli 2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Behandeld door
mw. E Kweens

Telefoon
(040) 2 203 167

Ons kenmerk
P057405

Aantal bijlagen

In afschrift aan

Bezoekadres
Papenhoef 7
5737 BS Lieshout
Telefoon (040) 2 203 203
info@vrbzo.nl
www.veiligheidsregiobzo.nl

Postadres
Postbus 242
5600 AE Eindhoven

