

1 Inleiding

In opdracht van BRO is door M-tech Nederland BV het aspect externe veiligheid beschouwd voor de herontwikkeling van een perceel aan de Stationsstraat 11 in Deurne. Onderstaande figuur 1 geeft de topografische situering.



Figuur 1: Topografische situering ontwikkeling

Op dit moment is de bestemming op het perceel “gemengd”, en het meest recente gebruik was als dansschool. De ontwikkelaar is voornemens om op dit perceel op de begane grond drie levensloopbestendige appartementen te realiseren. Verder zijn er vijf appartementen gepland op de tweede en derde verdieping. Het bouwplan betreft dus drie bouwlagen. De bestemming moet worden omgezet naar wonen en de populatiedichtheid voor deze ontwikkeling gaat toenemen met circa 20 personen.

2 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de relatie tussen de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi¹). In dit besluit zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) beschreven. Het wettelijk kader voor de relatie tussen de risico's van transport met gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ordening is opgenomen in, onder meer, het Besluit externe veiligheid transportroutes. Hieraan is ten opzichte van het Bevi het onderdeel plasbrandaandachtsgebied toegevoegd.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is indien een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) voor nieuwe situaties als acceptabel. Vertaald naar het bestemmingsplan kan het $PR=10^{-6}$ worden weergegeven als een contour. Het plaatsgebonden risico vertegenwoordigt dus een afstandsnorm. Voor de afstand tussen de risico veroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten (woningen) is die norm een harde grenswaarde. Binnen de 10^{-6} -contour mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden bestemd of gebouwd.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat door een ramp bij een activiteit met gevaarlijke stoffen een groep mensen, die niet rechtstreeks bij de activiteit betrokken is, tegelijkertijd omkomt. De van toepassing zijnde regelgeving verplicht ertoe dat bij besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening het groepsrisico wordt beschreven en verantwoord. Deze verantwoording dient te gebeuren voor ontwikkelingen die binnen het invloedsgebied van de risicobron plaatsvinden. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm, maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is, al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

Plasbrandaandachtsgebied

Bij de ontwikkeling van het Basisnet is aan het wettelijk toetsingskader een derde voorwaarde toegevoegd: het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Hiermee wordt het effectgebied weergegeven van het scenario met de grootste kans van voorkomen: de plasbrand. In deze gebieden moet in samenhang met mogelijkheden van plasbrandbestrijding en bouwtechnische maatregelen beargumenteerd worden waarom gebouwd wordt.

Omgevingswet

In de Omgevingswet zal het groepsrisico anders ingevuld worden. In het Besluit kwaliteit leefomgeving worden voor de risicovolle activiteiten aandachtsgebieden aangewezen. Aandachtsgebieden zijn gebieden waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende beschermd zijn tegen de gevaren die in de omgeving kunnen optreden. Er zijn drie soorten aandachtsgebieden: brandaandachtsgebied, explosieaandachtsgebied en gifwolkaandachtsgebied. Binnen deze gebieden moet rekening worden gehouden met de maatgevende scenario's. Door aandachtsgebieden in het omgevingsplan te koppelen met voorschriftengebieden door bevoegd gezag, gelden er binnen de aandachtsgebieden aanvullende bouwkundige eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) om risico's te beperken. Naast de bekende categorieën kwetsbaarheid is een nieuwe categorie opgenomen, de zeer kwetsbare gebouwen en locaties. Dit om de meest kwetsbare in onze maatschappij extra te beschermen.

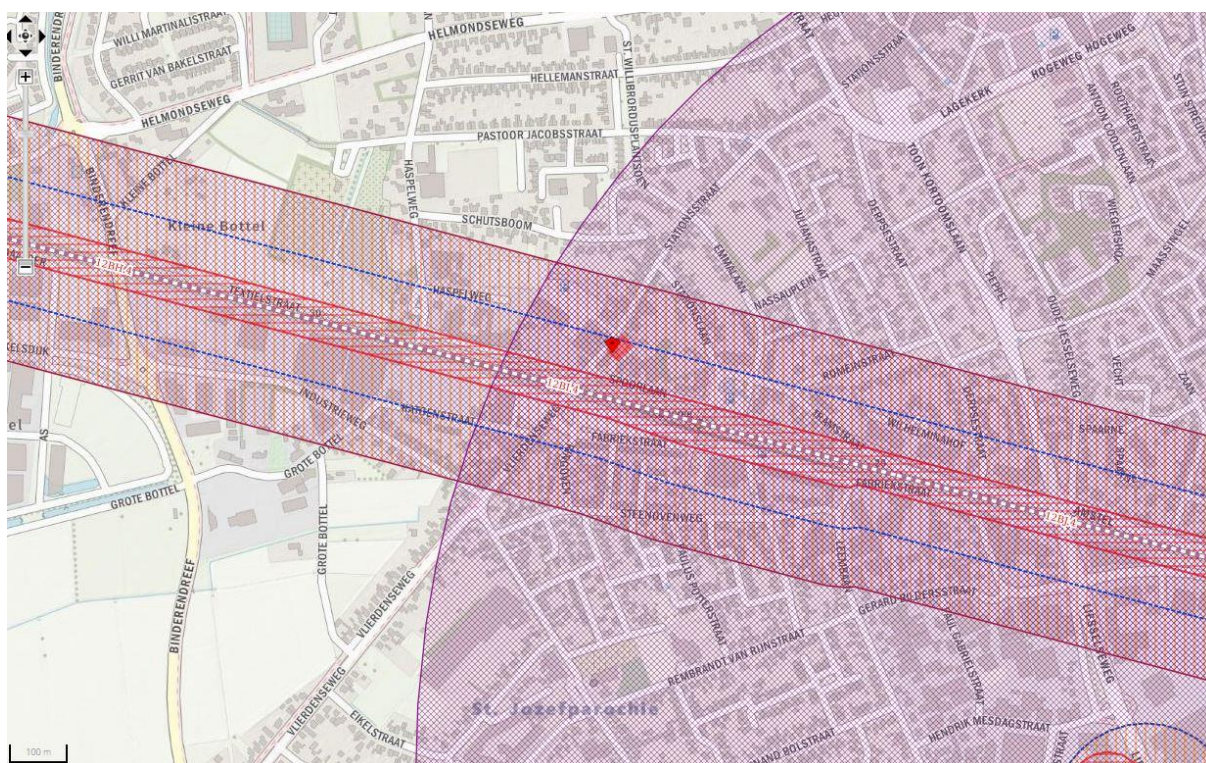
¹ Besluit externe veiligheid inrichtingen: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0016767/2016-01-01>

3 Uitgangspunten

3.1 Mogelijke risicobronnen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderzochte risicobronnen in de buurt van de ontwikkeling.

bron	locatie	Invloedsgebied/ effectgebied [m]	afstand tot planlocatie [m]	binnen/ buiten invloedsgebied
Bevi-Driessen (opslag)	ten zuid-oosten van de planlocatie	1500	+/- 1300	binnen
Basisnet route Spoor Venlo-Eindhoven Route 12	Ten zuiden van de planlocatie	200	+/- 80	binnen
Buisleiding Z-541-16	ten oosten van planlocatie	95	+/- 1500	buiten
LPG-tankstation Goossens	ten zuid-oosten van de planlocatie	150	+/- 1100	buiten
Brzo Metabel BV	ten zuid-oosten van de planlocatie	Berekening Safeti	+/- 1500	buiten



Figuur 2: Mogelijke risicobronnen EV-signaleringskaart

De planlocatie ligt in twee invloeds-effectgebieden, maar er ligt geen enkele plaatsgebonden risicozone over het plangebied. Uit de EV-toets komt naar voren dat de planlocatie in de 100% letaalzone van het Basisnetroute spoortraject Blerick – Eindhoven (12BI.4) ligt op circa 80 meter, en in het invloedsgebied van de Bevi inrichting Driessen United Blenders (opslag), op circa 1.300 meter. Deze risicovolle activiteiten maken het ook noodzakelijk dat voor deze ontwikkeling een goed onderbouwde toetsing externe veiligheid wordt uitgevoerd met daarin opgenomen een advies van de veiligheidsregio en een verantwoording van het groepsrisico.

3.2 Bevi-inrichting Driessen

De effectzone van de bevi-inrichting Driessen United Blenders is 1500 meter en dat wordt veroorzaakt door een toxisch scenario. Uit het attributrapport (Bijlage 1) blijkt verder dat het

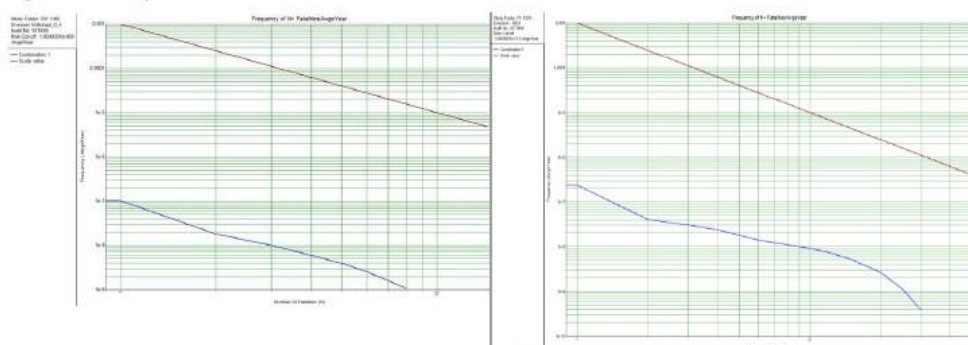
groepsrisico door middel van een Safeti.nl berekening in 2016 is bepaald. Hieruit blijkt dat het groepsrisico veel kleiner is dan de oriëntatiewaarde.

Uit Safety.nl berekening

6.5.2 Groepsrisico

Voor de bestaande vergunde en nieuwe situatie is een groepsrisico berekening uitgevoerd. Zoals uit onderstaand figuur blijkt is sprake van een toename van het groepsrisico. Het maximaal aantal berekende slachtoffers in de bestaande situatie is 8. In de nieuwe situatie ligt het aantal berekende slachtoffers boven de 10, en is er sprake van een groepsrisico. Het groepsrisico ligt een factor ~500 lager dan de oriëntatiewaarde.

Figuur 11 Groepsrisico bestaande en nieuwe situatie Driessen Deurne



Hieruit blijkt dat het groepsrisico voor deze inrichting een factor 500 kleiner is dan de oriëntatiewaarde van 1. Dit is zeer laag en door het toevoegen van 20 personen veroorzaakt door het her-ontwikkelen van het perceel aan de Stationsstraat 111 in Deurne op circa 1300 meter van het bedrijf, zal het groepsrisico niet significant merkbaar verhogen.

3.3 Spoortraject Venlo-Eindhoven

De ontwikkellocatie ligt op circa 80 meter van het spoortraject Venlo-Eindhoven. Op dit baanvlak wordt gereden met een snelheid hoger dan 40 km per uur en is daarmee een hogesnelheid baanvlak.

Uit tabel 2 van de Regeling Basisnet blijkt dat voor dit treintraject de PR 10⁻⁶ en PR 10⁻⁷ nul meter bedragen en het PR 10⁻⁸ op 147 meter ligt. Hieruit blijkt eveneens dat er geen PAG (Plasbrandaandachtsgebied) is vastgelegd.

3.3.1 Groepsrisico

Het Besluit externe veiligheid transportroutes geeft aan dat het groepsrisico beschouwd moet worden indien projectlocaties (zoals in onderhavige situatie) zich binnen 200 meter² van een (spoor)weg bevinden waarop transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarnaast dienen de personendichtheden in de huidige en toekomstige situatie beschouwd te worden alsmede maatregelen ter beperking van het GR. Indien het GR echter met niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde van het GR niet wordt overschreden kan beschouwing van maatregelen achterwege blijven.

Vanwege de geringe toename van populatie (1.2*8 in de dagperiode en 2.4*8 in de nachtperiode) wordt dit verantwoord met behulp van de vuistregels voor transport over het spoor vanuit het handleiding Risicoanalyse Transport (HART)

3.3.2 Trajectgegevens

Kijkende naar de vervoersgegevens t.b.v. de verantwoording van het groepsrisico blijkt dat enkel stofcategorie A (brandbare gassen) over het spoortraject 12.4 wordt vervoerd. Het risicoplaafond voor deze categorie is vastgesteld dat jaarlijks 2150 ketelwagens over dit traject vervoerd mogen worden. (zie figuur 3)

² Artikel 8 lid 1 van het Besluit externe veiligheid transportroutes

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico								Bijzonderheden	
Begincoördinaten	Eindcoördinaten	Naam + trajectnummer	PR-plafond	GR-plafonds	(afstand in meters)		Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)						Warme/Koude Bleve verhouding		Breedte-categorie	Overige
			PR 10 ⁻⁶ Contour	PR 10 ⁻⁴ Contour			Stofcategorieën						A	B2		
							A	B2	B3	C3	D3	D4	A	B2	(in meters)	(Zie toelichting onderaan tabel)
154725 : 391922	156826 : 388251	AP:		1	17	150									0-24	
156826 : 388251	157547 : 387375	AQ:		6	38	186									0-24	W
157547 : 387375	158022 : 386800	AR:		1	42	183									25-49	W
158022 : 386800	158677 : 386012	AS:		6	38	186									0-24	W
158677 : 386012	159722 : 384743	AT:		1	17	150									0-24	
159722 : 384743	161211 : 383709	AU:		6	38	186									0-24	W
161211 : 383709	161308 : 383731	AV:		1	42	183									25-49	W
161308 : 383731	161403 : 383762	AW:		1	50	187									50-74	W
161403 : 383762	162009 : 383891	AX:		1	59	193									75-99	W
162009 : 383891	162526 : 384007	AY:		1	50	187									50-74	W
162526 : 384007	162842 : 384016	AZ:		1	42	183									25-49	W
162842 : 384016	162895 : 384012	BA:		6	38	186									0-24	W
162895 : 384012	209478 : 375425	Route 12, Eindhoven aansl. – Venlo					Nee	2150	0	0	0	0	0	0,00	0,00	Eindhoven
162895 : 384012	163186 : 383996	BB:		0	0	147									0-24	W
163186 : 383996	163289 : 384011	BC:		0	0	148									25-49	W
163289 : 384011	164002 : 384170	BD:		0	0	147									0-24	W

Figuur 3: Uitsnede uit Regeling Basisnet Spoor

3.3.3 Bevolking

De basis van de populatiegegevens wordt gevormd door de gegevens, zoals die ontleend worden aan de standaardwaarden uit de BAG populatieservice³. Voor de huidige situatie worden deze bepaald voor bepalen van de toename van Groepsrisico met behulp van de vuistregels uit het HART. De populatieservice maakt onderscheid in bevolkingsgrids, bedrijven in dag- en continudienst en bouwblokken (zie bijlage 2).

4 Vuistregels voor Groepsrisico spoor

4.1 Toetsing Plaatselijk risico:

Niet van toepassing, de regeling geeft aan dat er geen PR-zone op dit spoortraject ligt

4.2 Toetsing oriëntatiewaarde:

Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in ketelwagens (bulkvervoer) stoffen bevat in de categorie B3 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

- Uit de Regeling volgt dat er geen transporten B3 toegestaan zijn.

Vuistregel 2: Wanneer A kleiner is dan 50 en D4 of B2 maken deel uit van de vervoersstroom, pas dan RBMII toe als binnen 200 m van het baanvak aanwezigheidsdichtheden voorkomen van meer dan 200 per hectare.

- De vervoersaantallen voor de stofcategorie is 2150 en daarmee groter dan 50

Vuistregel 3: Wanneer A minder is dan 10 maal de drempelwaarde in Tabel 16 (eenzijdige bebouwing) of 10 maal de drempelwaarde in Tabel 17 (2-zijdige bebouwing) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden.

- Uit de analyse (Bijlage 2) vanuit de Populatieservice BAG is op de planlocatie een maximale dichtheid bepaald van $1414/38.33 = 37$ personen/ha op een dag. De drempelwaarde die hierbij hoort op een afstand van 80 meter tussen het plangebied en het baanvak bedraagt 2610 op basis van tabel 16 in de HART bijlage. De toegestane vervoers-hoeveelheid van stoffeigenschap A bedraagt 2150. Dit ligt ruim onder 2610, ofwel 10 x de drempelwaarde. Derhalve wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden.

4.3 Toetsing 10% van de oriëntatiewaarde

Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in ketelwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorie B3 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.

- Uit de Regeling volgt dat er geen transporten B3 toegestaan zijn.

Vuistregel 2: Wanneer A kleiner is dan 50 en D4 of B2 maken deel uit van de vervoersstroom, pas dan RBMII toe als binnen 200 m van het baanvak aanwezigheidsdichtheden voorkomen van meer dan 70 per hectare.

³ <http://populatieservice.demis.nl/#/>

- Het vervoersaantal voor de categorie A is 2150 en daarmee groter dan 50, maar de stof categorieën D4 en B2 hebben op dit traject geen vervoersaantallen volgens de regeling. Daarnaast is op basis van de Populatieservice Bag (Bijlage 3), binnen 200 meter van het baanvak, overdag een aanwezigheidsdichtheid van $672/12,02 = 56$ personen per hectare en in de nacht van $374/12,02 = 32$ personen per hectare. Dit is ruim onder de 70 waardoor RBMII niet toegepast dient te worden.

Vuistregel 3: Wanneer A minder is dan de drempelwaarde in Tabel 1-19 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 1-20 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

- Op basis van de Populatieservice BAG (Bijlage 2) is er een maximale dichtheid van $1414/38.33 = 37$ personen/ha op een dag. De drempelwaarde die hierbij hoort op een afstand van 80 meter tussen het plangebied en het baanvak bedraagt 2610 op basis van tabel 19 in het HART. De risicoplafond voor categorie A op dit baanvlak ligt op 2150 vervoersaantallen. Dit ligt onder de drempelwaarde van 2610 en daarmee kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico van dit spoortraject ten hoogste van de planlocatie kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde.

5 Verantwoording Groepsrisico

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Hierdoor wordt het externe veiligheidsaspect meegewogen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de Veiligheidsregio Noord-Limburg. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht.

Bij een beperkte verantwoording van het groepsrisico hoeven alleen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid beschouwd te worden.

5.1 Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Het zelfredzame vermogen van personen is een belangrijke voorwaarde om slachtoffers bij een incident te voorkomen. De mogelijkheid voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen bestaan uit schuilen en ontvluchten. Kijkend naar de ontwikkeling aan het Stationsstraat 11 in Deurne waar 8 zelfstandige wooneenheden worden ontwikkeld, waardoor de populatie met circa 20 personen zal toenemen, kunnen we de zelfredzaamheid van de toekomstige bewoners als voldoende beschouwen.

5.1.1 Kwetsbaarheid

De ontwikkeling, de acht appartementen, worden volgens de huidige wetgeving (Bevi) en de toekomstige wetgeving (Ow) als kwetsbaar gecategoriseerd.

5.2 Bestrijdbaarheid

Gekeken wordt naar de mogelijkheden bestrijdbaarheid van een calamiteit

De bestrijdbaarheid wordt op twee aspecten beoordeeld:

1. Is het rampscenario te bestrijden?
2. Is de omgeving voldoende ingericht om bestrijding te faciliteren?

De mate van bestrijdbaarheid van een calamiteit is afhankelijk van de opkomsttijd brandweer, de bereikbaarheid van de locatie calamiteit en de bluswatervoorziening in de omgeving van de calamiteit.

Kijkend naar de omgeving van de ontwikkeling, als onderdeel van een bewoonde omgeving, mag er worden geconcludeerd dat de bestrijdbaarheid voldoende is, maar verdere uitdieping van dit onderwerp zal deel uitmaken van het advies van de Veiligheidsregio.

Uit de toets externe veiligheid voor de planlocatie Stationsstraat 111 in Deurne volgt dat de herontwikkeling in invloedsgebieden van twee risicovolle activiteiten gelegen is.

Een advies van de Veiligheidsregio is vanuit de wetgeving voor deze ontwikkeling verplicht en moet opgenomen worden bij de verantwoording.

5.3 Bevi-inrichting Driessen

Uit onderzoek blijkt dat het groepsrisico voor de Bevi-inrichting Driessen een factor 500 kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Door het toevoegen van 20 personen door het herontwikkelen van het perceel aan de Stationsstraat 111 in Deurne op circa 1300 meter van het bedrijf, zal het groepsrisico niet significant merkbaar verhogen.

5.4 Spoortraject Venlo-Eindhoven

Uit de Regeling Basisnet blijkt dat voor dit treintraject geen $PR 10^{-6}$ is, verder is er geen PAG (Plasbrandaandachtsgebied) vastgelegd.

Voor het groepsrisico zijn de vuistregels uit het HART gebruikt en daaruit volgt dat het groepsrisico van dit spoortraject ten hoogte van de planlocatie kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Door toevoeging van 20 personen zal het groepsrisico niet significant merkbaar stijgen en daarmee is het spoor geen belemmering voor het herontwikkeling van de planlocatie aan de Stationsstraat in Deurne.

5.4.1 Actuele situatie spoortraject

Op dit moment wordt er al enkele jaren gewerkt aan de Betuweroute, het project 3^e spoor. Hiervoor wordt voor het transport van gevaarlijke stoffen omleidingsroutes aangegeven. Door de aanleg van dat 3e spoor tussen Zevenaar en Oberhausen gelden er beperkingen voor het gebruik van de Betuweroute. Treinen worden omgeleid over de grensovergangen Venlo en Bentheim.

Daardoor worden in de monitoringsrapportages van het ministerie al enkele jaren een verhoogd en veranderd aantal transporten weergegeven. Onderstaande figuur (4) is een uitsnede uit de rapportage 2019

Tabel 4. De transportwaarden van het basisnet (BN) en de gerealiseerde intensiteiten (R)																	
Overschrijding 10 ⁻⁴		Overschrijding 10 ⁻⁷		Overschrijding 10 ⁻⁸		A		B2		B3		C3		D3		D4	
BN-ID	Naam	BN	R	BN	R	BN	R	BN	R	BN	R	BN	R	BN	R	BN	R
11.1	Sloehaven - Roosendaal West	10300	10943	600	0	0	0	0	0	2700	0	600	3	300	1		
12.1	Roosendaal Oost - Breda aansl.	4350	10029	2500	544	0	0	0	0	1450	2188	50	359	50	64		
12.2	Breda aansl. - Tilburg aansl.	4350	11605	2500	1686	0	0	0	0	5650	9111	3800	1362	50	419		
12.3a	Tilburg aansl. - Bostel	3650	10390	2300	1642	0	0	0	0	4600	7702	3750	1366	0	390		
12.3b	Bostel - Eindhoven	3650	10504	2300	1664	0	0	0	0	4600	7999	3750	1367	0	397		
12.3c	Eindhoven - Tongelre aansl.	3650	12914	2300	2232	0	0	0	0	4600	7975	3750	1509	0	397		
12.4	Tongelre aansl. - Venlo	2150	8184	0	1132	0	0	0	0	0	7109	0	490	0	396		
12.5	Venlo - Venlo Oost	26950	14095	7000	3282	0	0	0	0	3200	7267	5000	2541	0	383		
12.6	Venlo Oost - Kaldenkirchen (D)	14550	11191	3500	2185	0	0	0	0	1600	7151	2500	1516	0	383		
30.1	Barendrecht aansl. - Barendrecht vork 2	360	43	550	0	0	0	0	0	4400	805	750	1	0	8		
30.2	Barendrecht vork 2 - Breukelen aansl.	1440	594	910	386	0	0	0	0	6020	2028	1110	1	180	14		
30.3	Breukelen aansl. - Duivendrecht	2040	524	1110	366	0	0	0	0	8770	2612	1310	0	280	4		
30.4	Duivendrecht - Diemen	1440	524	910	366	0	0	0	0	5670	2612	1110	0	180	4		
30.5a	Diemen - Weesp	1440	524	910	365	0	0	0	0	6020	2441	1110	0	180	4		
30.5b	Weesp - Amersfoort	1440	511	910	116	0	0	0	0	6020	1872	1110	0	180	4		

Figuur 4: Uitsnede uit de monitoringsrapportage spoor 2019

Dit is een tijdelijke situatie, bij volbrenging van het project zullen de aantallen uit de Regeling weer gevolgd worden.

6 Conclusie

In opdracht van BRO is door M-tech Nederland BV het aspect externe veiligheid beschouwd voor de herontwikkeling van een perceel aan de Stationsstraat 11 in Deurne. De ontwikkeling bestaat uit acht wooneenheden met de functie wonen en is daarmee een kwetsbaar object volgens artikel 1 van het Bevi.

Met behulp van de landelijke Signaleringskaart Externe Veiligheid is de omgeving van de ontwikkeling onderzocht naar risicovolle activiteiten. Hieruit komt naar voren dat de planlocatie in de 100% letaalzone van het Basisnetroute spoortraject Blerick – Eindhoven (12BI.4) ligt op circa 80 meter, en in het invloedsgebied van de Bevi inrichting Driessen United Blenders (opslag), op circa 1.300 meter.

Hieruit volgt de verplichting om de eventuele toename van het groepsrisico door de ontwikkeling te verantwoorden.

Voor het groepsrisico zijn de vuistregels uit het HART gebruikt en daaruit volgt dat het groepsrisico van dit spoortraject ten hoogste van de planlocatie kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Door toevoeging van 20 personen zal het groepsrisico niet significant merkbaar stijgen en daarmee is het spoor geen belemmering voor het herontwikkelen van de planlocatie aan de Stationsstraat in Deurne.

Uit de Safety.nl berekening uit 2016 blijkt dat het groepsrisico voor de Bevi-inrichting Driessen een factor 500 kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Door het toevoegen van 20 personen door het her-ontwikkelen van het perceel aan de Stationsstraat 111 in Deurne op circa 1300 meter van het bedrijf, zal het groepsrisico niet significant merkbaar verhogen. Hiermee zal de ontwikkeling geen belemmering zijn voor de herontwikkeling van de planlocatie

Uit bovenstaand onderzoek blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling op de planlocatie Stationsstraat 111 in Deurne geen belemmeringen kent voor het thema externe veiligheid.

Bijlage 1: Atribuutrapport Driessen

Inrichting algemeen

<i>Bevoegd gezag</i>	DEURNE
<i>Type bevoegd gezag</i>	Gemeente
<i>Naam inrichting</i>	Driessen United Blenders
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Driessen Vlieden Transport B.V.
<i>Straat</i>	Voltstraat
<i>Huisnummer</i>	5
<i>Huisnummer toevoeging</i>	a
<i>Postcode</i>	5753RL
<i>Plaats</i>	Deurne
<i>Gemeente</i>	Deurne
<i>BAG-id</i>	0762010000006205
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	Laad-, los- en overslagactiviteiten en opslag
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	631
<i>Kadastrale aanduiding</i>	Deurne, sectie E, nummers 2883, 3123, 3155, 2833 en 2824
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Driessen Vlieden Transport B.V.
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	Deurne
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	J
<i>Nummer milieuvergunning</i>	HZ-2016-0001
<i>Datum milieuvergunning</i>	23-5-2017
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	HZ-2016-0001.
<i>Wm-verand. datum</i>	23-5-2017
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	N
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	N
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>QRA verplicht</i>	N
<i>QRA gemaakt</i>	J

QRA

<i>Reden QRA</i>	Bevi
<i>Datum QRA</i>	1-5-2016
<i>Gebruikte rekenmethodiek</i>	Hari
<i>Gebruikte rekenprogramma</i>	safeti-NL 6.54
<i>Beschrijving maatgevend scenario</i>	Toxisch
<i>Relevante installaties</i>	PGS 15 opslag

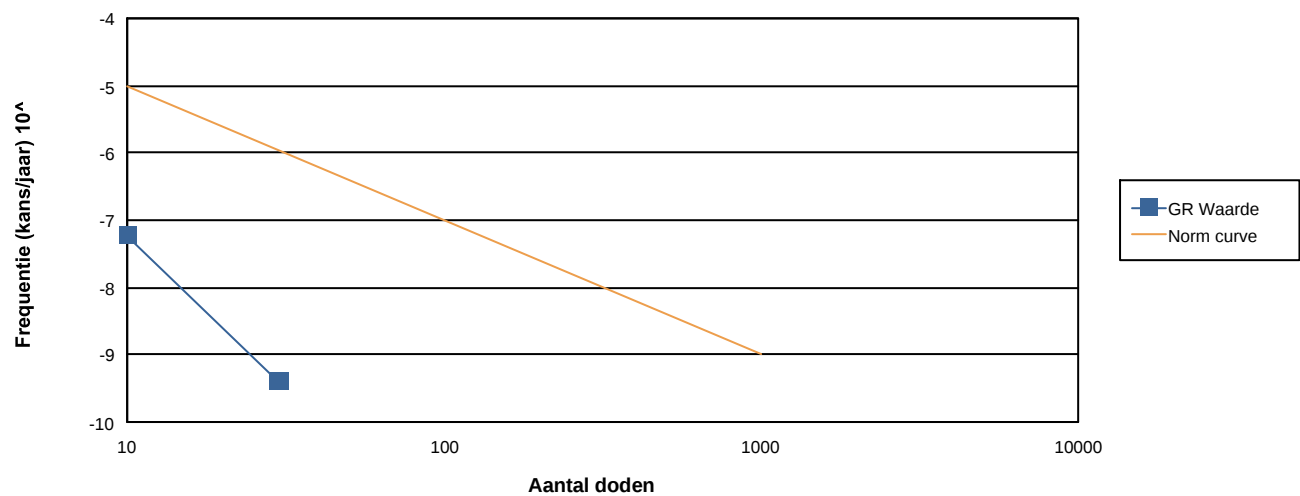
Plaatsgebonden risico

<i>Herkomst risicocontour</i>	INGEVOERD
<i>Invoerwijze groepsrisico</i>	G

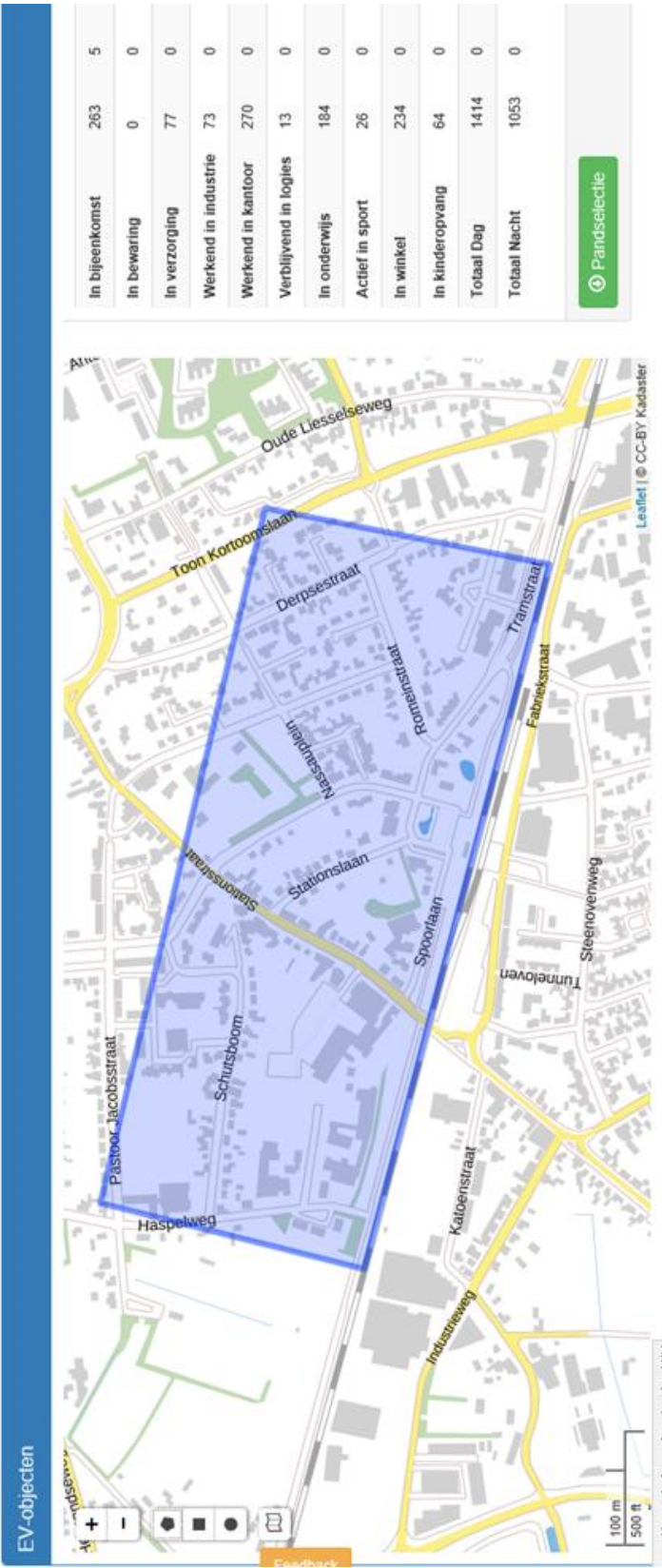
Groepsrisico

<i>Groepsrisico verantwoord</i>	J	
<i>Overschrijding oriënterende waarde</i>		N
<i>Weerklasse GR berekening</i>		F1,5

Groepsrisico Kans op N of meer doden per jaar



Bijlage 2: Populatiegegevens voor planlocatie stationsstraat 111 Deurne (ca 450m=1% letaal spoor)



Oppervlakte selectiegebied	38.33 hectare
Aantal gebouwen	308
Aantal adressen	417
Aantal terreinen	1

Bijlage 3: Populatiegegevens voor planlocatie stationsstraat 111 Deurne (200 meter)

	panden	terreinen
Inwoners	169	0
In bijeenkomst	225	0
In bewaring	0	0
In verzorging	11	0
Werkend in industrie	63	0
Werkend in kantoor	192	0
Verblijvend in logies	8	0
In onderwijs	0	0
Actief in sport	9	0
In winkel	154	0
In kinderopvang	0	0
Totaal Dag	672	0
Totaal Nacht	374	0

Oppervlakte selectiegebied	12.02 hectare
Aantal gebouwen	68
Aantal adressen	110
Aantal terreinen	0

