



Postbus 383, 7500 AJ Enschede

Gemeente Hof van Twente
College van burgemeester en wethouders
t.a.v. de heer K. Klieverik
Postbus 54
7470 AB Goor

adres
Spaansland 20 Enschede

postadres
Postbus 383
7500 AJ Enschede

telefoon
088 256 7000

Website
brandweertwente.nl

Uw kenmerk NL.IMRO.1735.GOXStationslaan2-OP01

Ons kenmerk 2021-D26696

Bijlage(n) 1

Onderwerp Advies bestemmingsplan Stationsstraat 2 te Goor

Datum 25-10-2021

Behandeld door Marius Vastert

Telefoon 088-2568337

E-mail m.vastert@brandweertwente.nl

Geacht college,

Wij ontvingen op 10 september 2021 uw verzoek om advies uit te brengen op het plan om een woongebouw te realiseren op het perceel Stationsweg 2 te Goor.

Waar hebben wij naar gekeken

Op het perceel aan de Stationsstraat 2 te Goor bevindt zich het voormalige postkantoor van Goor. Het object is al geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik en het initiatief is genomen om deze locatie te herontwikkelen tot een appartementencomplex met deels verhuur van commerciële ruimten.

Advies

Nabij het plangebied bevindt zich een potentiële risicobron. Het betreft het spoortracé waarover volgens Basisnet gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Realisatiecijfers laten zien dat er in de praktijk geen transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het is niet bekend in hoeverre er in de toekomst wel - tijdelijk- transporten met gevaarlijke stoffen zullen plaatsvinden. In ons advies zijn wij uitgegaan van situatie dat er gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden (Basisnet).

Om de kans op slachtoffers te verkleinen en de effecten te beperken adviseren wij u:

- Bij de nieuwbouw rekening te houden met het realiseren van vluchtmogelijkheden van het spoor af gericht.
- De ontwikkelingen rondom het spoorvervoer te blijven volgen en daar waar nodig maatregelen te treffen.

Naast de externe veiligheidsaspecten, adviseren wij u te borgen dat het plan voldoet aan de Handreiking Bluswatervoorziening & bereikbaarheid van Brandweer Nederland (2019). Tevens kunnen wij u nader adviseren bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Detailinformatie van dit advies is in de bijlage van deze brief opgenomen.

Hoe nu verder

Graag ontvangen wij van u een motivatie indien wordt afgeweken van het bovenstaand advies. Voor vragen of nadere informatie kunt u terecht bij het team Advies van Brandweer Twente. De contactgegevens vindt u bovenaan deze brief.

Hoogachtend,
namens het bestuur van Veiligheidsregio Twente,



M. Achtereekte-Smit
Sectorhoofd brandveiligheid

Bijlage: Advies bestemmingsplan Stationsstraat 2 te Goor

BIJLAGE: Advies bestemmingsplan Stationsstraat 2 te Goor

Toetsingskader

Veiligheidsregio Twente adviseert op het gebied van de verantwoording van het groepsrisico en de rampenbestrijding op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Beoordeelde documenten

De volgende documenten zijn beoordeeld:

- Goor, herziening Stationslaan 2_Regels.
- Goor, herziening Stationslaan 2_Toelichting.
- Goor, herziening Stationslaan 2_Verbeelding.
- 2021-03-10 Boekje.
- 1 - Toelichting.

1. Uitgangssituatie

Op het perceel aan de Stationsstraat 2 te Goor bevindt zich het postkantoor van Goor. Het object is al geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik en het initiatief is genomen om deze locatie te herontwikkelen tot een appartementencomplex met deels verhuur van commerciële ruimten. Kwetsbare functies met niet zelfredzame personen worden uitgesloten.

2. Risicobronnen

Op circa 35 meter van de planlocatie bevindt zich het spoortracé Zutphen - Hengelo. Over deze spoorbaan mogen transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Voor de betreffende risicobron is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd, waarbij voor de spoorlijn voor het plaatsgebonden risico een verwijzing is gemaakt naar het Basisnet. Uit de analyse komt naar voren dat de doorgaande spoorlijn geen plaatsgebonden 10^{-6} -risicocontour buiten de spoorlijn kent. Ook is geen plasbrandaandachtsgebied (PAG) aangewezen.

De huidige praktijk verschilt van de situatie waarmee in basisnet rekening wordt gehouden. Zo is het huidige gebruik van het spoortracé Zutphen – Hengelo zeer beperkt, maar is wel sprake van een risicoplaafond waarbinnen meer doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Recente gegevens tonen aan dat er geen transporten met gevaarlijke stoffen hebben plaatsgevonden op het tracédeel bij Goor.

Met de komst van de Omgevingswet (volgens planning 1 juli 2022) wordt in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL, bijlage VII) bij alle Basisnet spoorwegen rekening gehouden met een brand- en explosieaandachtsgebied van respectievelijk 30 en 200 meter. Als er bij dit spoor ook rekening moet worden gehouden met een explosie aandachtsgebied van 200 meter kan dit grote (financiële) consequenties hebben voor de uitvoering van de bebouwing in het plan. (Bron: Bijlage VI Besluit Kwaliteit Leefomgeving).

Omdat er in praktijk nu geen transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden en de grote financiële consequenties die het (onnodig) treffen van maatregelen met zich meebrengt hebben wij vooralsnog in ons advies geen rekening gehouden met een brand- en explosieaandachtsgebied. Daarnaast is de Omgevingswet nog niet in werking getreden en zijn we in afwachting van de nieuwe berekening rondom Basisnet.

Als er meer bekend wordt over eventueel toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen en de van toepassing zijnde vervoerscategorieën adviseren wij u hier alsnog rekening mee te houden. Indien er dan wel rekening moet worden gehouden met een brand- en explosieaandachtsgebied dan kunnen wij u van een aanvullend advies voorzien.

3. Scenario's

Het advies van de Veiligheidsregio heeft betrekking op de voorbereiding op de rampenbestrijding, specifiek op de thema's bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Daarom wordt het advies gebaseerd op de scenario's waarbij de effecten leidend zijn. Gelet op de plafonds uit het Basisnet zijn, bij mogelijke toekomstige transporten, onderstaande scenario's denkbaar:

Gelet op de aanwezige risicobronnen kunnen zich de volgende scenario's voordoen.

- plasbrand als gevolg van transport van (zeer) brandbare vloeistoffen (bv. benzine).
- koude/warme BLEVE als gevolg van transport van brandbare gassen (bv. LPG).
- emissie van een toxische stof als gevolg van transport van toxische vloeistoffen en gassen (bv. ammoniak).

Wij zijn van mening dat het nu niet reëel is om de mogelijke spoorscenario's bij incidenten met gevaarlijke stoffen in detail nader uit te werken. Dit komt doordat er nu geen transporten met gevaarlijke stoffen plaats vinden. De scenario uitwerking zullen wij daarom nu achterwege laten.

4. Beheersmaatregelen

Maatregelen ter optimalisatie van de rampenbestrijding zijn er op gericht om door de inzet van de hulpverlenende diensten de effecten, in termen van slachtoffers en schade, te beperken. In de volgende paragrafen bekijken wij de beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid van de situatie.

Bronmaatregelen

Voor het spoortracé geldt dat dit een bestaande potentiële risicobron is. De kaders worden op landelijk niveau bepaald. Daarbij blijkt dat er in praktijk op dit moment geen transporten plaatsvinden met gevaarlijke stoffen.

Opgemerkt wordt dat er op landelijk niveau gesproken wordt over een wijziging van het risicoplafond in het Basisnet. Dit kan mogelijk ook leiden tot een verandering van het aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen over het spoortracé. De effecten zullen waarschijnlijk niet veranderen, maar een toename (dan wel afname) van het goederenvervoer kan wel invloed hebben op de kans op incidenten.

Zelfredzaamheid

Voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid, ofwel het vermogen voor mensen om zich zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen, is een belangrijke voorwaarde voor de beperking van slachtoffers.

Het plan voorziet in de vestiging van een woongebouw dat gedefinieerd wordt als een kwetsbaar object. Het gaat om een gebouw met meerdere bouwlagen. Daarnaast zijn de aanwezige personen in de avond- en nachtsituatie niet wakend, omdat ze slapen. Het vluchten vraagt daardoor extra tijd en kan extra slachtoffers tot gevolg hebben.

Het object is niet bestemd voor speciale zorgbehoevende groepen en de aanwezigen worden daarom geacht zich zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen (of elkaar daarbij te helpen). Ze zijn daarmee als zelfredzaam beschouwd. Echter is de ontwikkeling dat mensen langer thuis wonen en hiervoor gebruikmaken van hulpmiddelen. Voor deze personen geldt dat de zelfredzaamheid afneemt. Uitgaande van de verbeelding gaat het hierbij om appartementen. Bij hoogbouw moet rekening worden gehouden dat het vluchten meer tijd vraagt, waardoor de kans op -veel- slachtoffers toeneemt. Ondanks het gegeven dat er momenteel geen transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, is het raadzaam wel rekening te houden met mogelijkheden om van (potentiële) risicobronnen af te kunnen vluchten.

Het plangebied valt binnen de dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem. De sirene is een hulpmiddel van de overheid om mensen te kunnen waarschuwen voor acute gevaren. Het voornemen is dat er een besluit wordt genomen of dit systeem behouden blijft of dat het wordt vervangen door een alternatief. Op basis van de huidige stand van zaken zijn hiervoor geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Bestrijdbaarheid

Voor de bestrijding van spoorscenario's is een snelle opkomsttijd van de brandweer en een snelle ontsluiting van voldoende bluswater bepalend voor een effectieve bestrijdingspoging en het beperken van de gevolgen voor de omgeving. Vooral om een dreigende BLEVE te kunnen voorkomen is snel voldoende bluswater nodig, bij voorkeur binnen 15 minuten 2.000 liter per minuut per te koelen wagon.

Bij het plangebied is geen geschikt open water aanwezig. Wij zien geen directe aanleiding om in relatie met onderhavig plan specifiek aandacht te schenken aan dergelijke bluswatervoorzieningen.

Rondom het -toekomstige- object zijn meerdere brandkranen aanwezig. Deze zijn voor een gebouwbrandbestrijding mogelijk voldoende, echter voor het bestrijden van spoorscenario's niet. Indien blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit spoortracé toeneemt, dan adviseren wij u om gezamenlijk met ons de mogelijkheden om op te treden nader te onderzoeken en indien nodig maatregelen te treffen.

5. Conclusie

Momenteel wordt het spoortraject niet gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet houdt hier echter wel rekening mee en maakt dit wel mogelijk. Of er in de toekomst (tijdelijk) gebruik gemaakt van deze vervoersruimte is nu niet bekend. Het treffen van aanvullende maatregelen is daardoor ons inziens nu niet proportioneel, echter is dit een afweging die door het bevoegd gezag gemaakt moet worden. Het verdient wel de aanbeveling om de ontwikkelingen rondom het spoorvervoer te blijven volgen.

De toekomstig aanwezigen worden geacht zichzelf in veiligheid te kunnen brengen, mits de randvoorwaarden om tijdig een veilige plaats te bereiken zijn geborgd. Ondanks bovenstaande is het in geval van nieuwbouw wel raadzaam om de vluchtmogelijkheden wel van het spoor af te richten, omdat deze aanpassingen in een al bestaand gebouw moeilijk realiseerbaar zijn.

