



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Externe Veiligheid

IJsselstein Ruimtevaartbaan

Gemeente IJsselstein

Datum: 13 november 2023

Projectnummer: 210231.01

Versie: 1.2

Samenvatting

Aan de Ruimtevaartbaan te IJsselstein ligt een agrarisch perceel. Het voornemen bestaat om de bestaande stal te slopen en het gebied te herontwikkelen tot 81 woningen. Deze ontwikkeling is niet mogelijk binnen de geldende kaders van het vigerende bestemmingsplan. Ten behoeve van de beoogde bestemmingsplanwijziging dient het plan derhalve getoetst te worden aan het aspect externe veiligheid. Het voorliggende rapport voorziet in dit onderzoek met verantwoording van het groepsrisico.

Als gevolg van het ontwikkelplan zal de personendichtheid in het invloedsgebied van een nabije gasleiding en de A2 toenemen. Gasleidingen kennen geen plasbrandaandachtsgebied. Uit de kwantitatieve risicoberekeningen is gebleken dat de gasleiding geen $PR 10^{-6}/j$ contour kent. Tevens is gebleken dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden en met minder dan 10% toeneemt. Derhalve kan conform artikel 12 Bevb ondanks dat het plangebied grotendeels binnen de 100%-letaliteitszone ligt met een beperkte verantwoording worden voorzien.

Ingevolge artikel 7 van het Bevt kon worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico, hoofdstuk 5 voorziet hierin. In die verantwoording van het groepsrisico wordt geconcludeerd dat de woningen ten aanzien van de buisleiding binnen de $PR 10^{-7}/j$ contour en $PR 10^{-8}/j$ contour komen te liggen. Binnen de belemmeringsstrook (4 meter aan weerszijde van het hart van de buisleiding) mogen geen bouwwerken worden bestemd. Buiten de 100%-letaliteitszone raadt de Veiligheidsregio Utrecht aan om bouwkundige maatregelen te treffen om het verspreiden van secundaire branden tegen te gaan. Binnen de 100%-letaliteitszone zal dit niet effectief zijn. Tevens wordt verdere optimalisatie van het plan aangeraden met betrekking tot externe veiligheid. Binnen de beschikbare ruimte zal het echter niet mogelijk zijn om volledig buiten de 100%-letaliteitszone te bouwen.

Ten opzichte van de autosnelweg A2 ligt het plangebied buiten de meest relevante zone voor het groepsrisico. Derhalve is het groepsrisico beperkt verantwoordt ten aanzien van beide risicobronnen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

De Veiligheidsregio Utrecht heeft advies met betrekking tot dit plan aangeleverd (d.d. 18 augustus 2023). Dit is verwerkt in hoofdstuk 5 en in de bijlagen. Er zal bij de graafwerkzaamheden overlegd moeten worden met de leidingexploitant. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

INHOUD

Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Situering	5
1.2 Toekomstige situatie	6
2 Wettelijk kader	8
2.1 Algemeen	8
2.2 Risicoaspecten	8
2.3 Verantwoording	10
2.4 Risicoaandachtsgebieden	11
2.5 Aanwijzen onderzoeksgebied	12
3 Onderzoeksgebied	13
3.1 Risicovolle inrichtingen	14
3.2 Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen	14
3.3 Transport van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg	15
3.4 Conclusie	16
4 Risicoanalyse	18
4.1 Onderzoeksgegevens	18
4.2 Onderzoeksresultaten	18
5 Beperkte verantwoording groepsrisico	21
5.1 Wettelijk kader	21
5.2 Personendichtheid	22
5.3 Groepsrisico	22
5.4 Fakkelfbrand	22
5.5 Giftige wolk	23
5.6 Beheersbaarheid / bestrijdbaarheid	23
5.7 Zelfredzaamheid	24
6 Conclusie	26
7 Advies veiligheidsregio	27

Bijlage I – CAROLA berekening, huidige situatie

Bijlage II – CAROLA berekening, toekomstige situatie

1 Inleiding

Aan de Ruimtevaartbaan te IJsselstein ligt een agrarisch perceel. Het voornemen bestaat om de bestaande stal te slopen en het gebied te herontwikkelen tot 81 woningen. Deze ontwikkeling is niet mogelijk binnen de geldende kaders van het vigerende bestemmingsplan. Ten behoeve van de beoogde bestemmingsplanwijziging dient het plan derhalve getoetst te worden aan het aspect externe veiligheid. Het voorliggende rapport voorziet in dit onderzoek met verantwoording van het groepsrisico.

1.1 Situering

Het voorliggende plan voorziet de realisatie van woningbouw aan de Ruimtevaartbaan. De locatie ligt aan de noordrand van IJsselstein. De directe omgeving wordt gekenmerkt door onder andere woningbouw, bedrijvigheid, natuur en landbouw. Navolgende figuren geven de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van de nabije omgeving en een luchtfoto van de ontwikkellocatie weer.



Topografische kaart met globale aanduiding ontwikkellocatie (in rood)



Luchtfoto van de ontwikkellocatie (in rood)

1.2 Toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van in totaal 81 woningen aan de Ruimtevaartbaan. Het 24 rug-aan-rugwoningen, 24 rijwoningen, 8 patio's, 20 twee-onder-een kapwoningen en 5 vrijstaande woningen. Navolgende figuur geeft de verbeelding van het bestemmingsplan weer.



Verbeelding bestemmingsplan Ruimtevaartbaan te IJsselstein (bron: SAB, 10-11-2023)

2 Wettelijk kader

2.1 Algemeen

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor of buisleidingen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimaal beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) en het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit, circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik, Besluit ruimte en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieu-beheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden. Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt), "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) en het Basisnet.

Vooruitlopend op de introductie van de Omgevingswet heeft het RIVM op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het "Handboek Omgevingsveiligheid" invulling gegeven aan een gemoderniseerde aanpak van het externe veiligheidsbeleid. Het handboek is digitaal gepubliceerd en dient als levend document dat aansluit op recente besluitvorming en inzichten. De actuele en gearchiveerde versies zijn te vinden op omgevingsveiligheid.rivm.nl.

2.2 Risicoaspecten

Voor zowel de handelingen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven als het transport van gevaarlijke stoffen zijn drie aspecten van belang, namelijk het plasbrandaandachtsgebied (PAG), het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

2.2.1 *Plasbrandaandachtsgebied (PAG)*

Het Plasbrandaandachtsgebied (PAG) beschrijft de zone nabij wegen en spoorwegen die gebruikt worden voor grotere hoeveelheden transporten van gevaarlijke stoffen. In het Basisnet is voor het PAG een zone van 30 meter naast de infrastructuur opgenomen, afhankelijk van de soort infrastructuur wordt het meetpunt bepaald. De aanwezigheid van een PAG wordt bepaald aan de hand van de in het Basisnet vermelden gegevens. Voor plangebieden binnen een PAG gelden conform paragraaf 2.3 van de Regeling Bouwbesluit 2012 aanvullende bouwweisen.

2.2.2 *Plaatsgebonden Risico (PR)*

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties wordt uitgegaan van een basisnorm: het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden niet hoger zijn dan 1 op de miljoen per jaar.

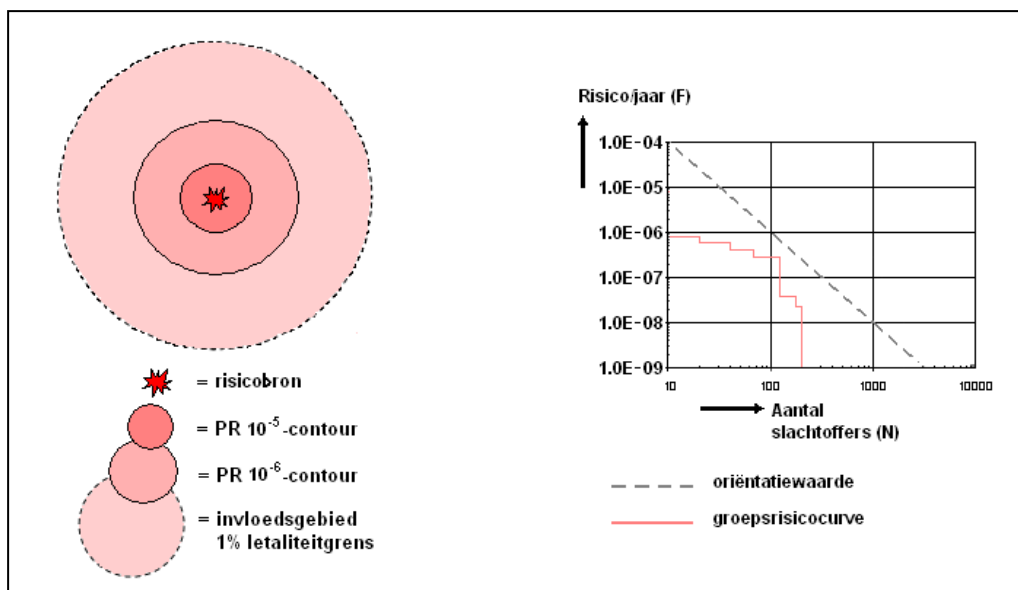
Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare¹ objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

2.2.3 *Groepsrisico (GR)*

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.

¹ Objecten waar mensen doorgaans dag en nacht verblijven, genieten bijzondere bescherming (denk hierbij aan woningen). Dit geldt ook voor bepaalde groepen mensen die op basis van fysieke of psychische gesteldheid extra kwetsbaar zijn (denk hierbij aan verblijfruimten voor kinderen, ouderen, zieken of psychisch kwetsbare personen). Bovendien is het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gebaseerd op het aantal en de verblijftijd van groepen mensen en op de aanwezigheid van adequate vluchtmogelijkheden.



Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Het groepsrisico geeft aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarbij rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron. Dit laatste geldt ook voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale het aantal doden logaritmisch is weergegeven.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij inrichtingen is per inrichting gemeten en per jaar:

- 10⁻⁵ voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10⁻⁷ voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10⁻⁹ voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment (geldt ook voor buisleidingen) gemeten per kilometer en per jaar:

- 10⁻⁴ voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10⁻⁶ voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10⁻⁸ voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

2.3 Verantwoording

In het Bevi, Bevt en het Bevb is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, Bevt en het Bevb zijn

bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Conform de Bevt dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde het groepsrisico verantwoord te worden. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevb is voor de verantwoordingsplicht een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied. Binnen eerstgenoemd gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

2.4 Risicoaandachtsgebieden

In aanvulling op de voorgaande risicoaspecten wordt er in het Handboek Omgevingsveiligheid onderscheid gemaakt van drie soorten gevaren voor de omgeving: warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie van giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Ten behoeve van deze drie gevaren zijn respectievelijk drie aandachtsgebieden getypeerd, namelijk het brandaandachtsgebied, het explosieaandachtsgebied en het gifwolkaandachtsgebied.

2.4.1 Brandaandachtsgebied

In een brandaandachtsgebied is de berekende warmtestraling, als gevolg van een brand met gevaarlijke stoffen groter dan of gelijk aan 10 kW/m² (Besluit kwaliteit leefomgeving [Bkl] artikel 5.12, lid 1). In de geldende regelgeving zijn er voor het brandaandachtsgebied vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstanden specifiek te berekenen. Bij het transport van gevaarlijke stoffen via wegen en spoorwegen wordt het brandaandachtsgebied, dus de nabije zone van de transportroute, in de vigerende regelgeving benoemd als het Plasbrandaandachtsgebied (PAG). In het Basisnet is voor het PAG een zone van 30 meter naast de infrastructuur opgenomen, afhankelijk van de soort infrastructuur wordt het meetpunt bepaald. De aanwezigheid van een PAG wordt bepaald aan de hand van de in het Basisnet opgenomen gegevens. Voor plangebieden binnen een PAG gelden conform paragraaf 2.3 van de Regeling Bouwbesluit 2012 aanvullende bouweisen.

2.4.2 Explosieaandachtsgebied

In het explosieaandachtsgebied is de berekende overdruk, als gevolg van een explosie van gevaarlijke stoffen, gelijk aan of hoger dan 10 kPa (0,1 bar).

2.4.3 Gifwolkaandachtsgebied

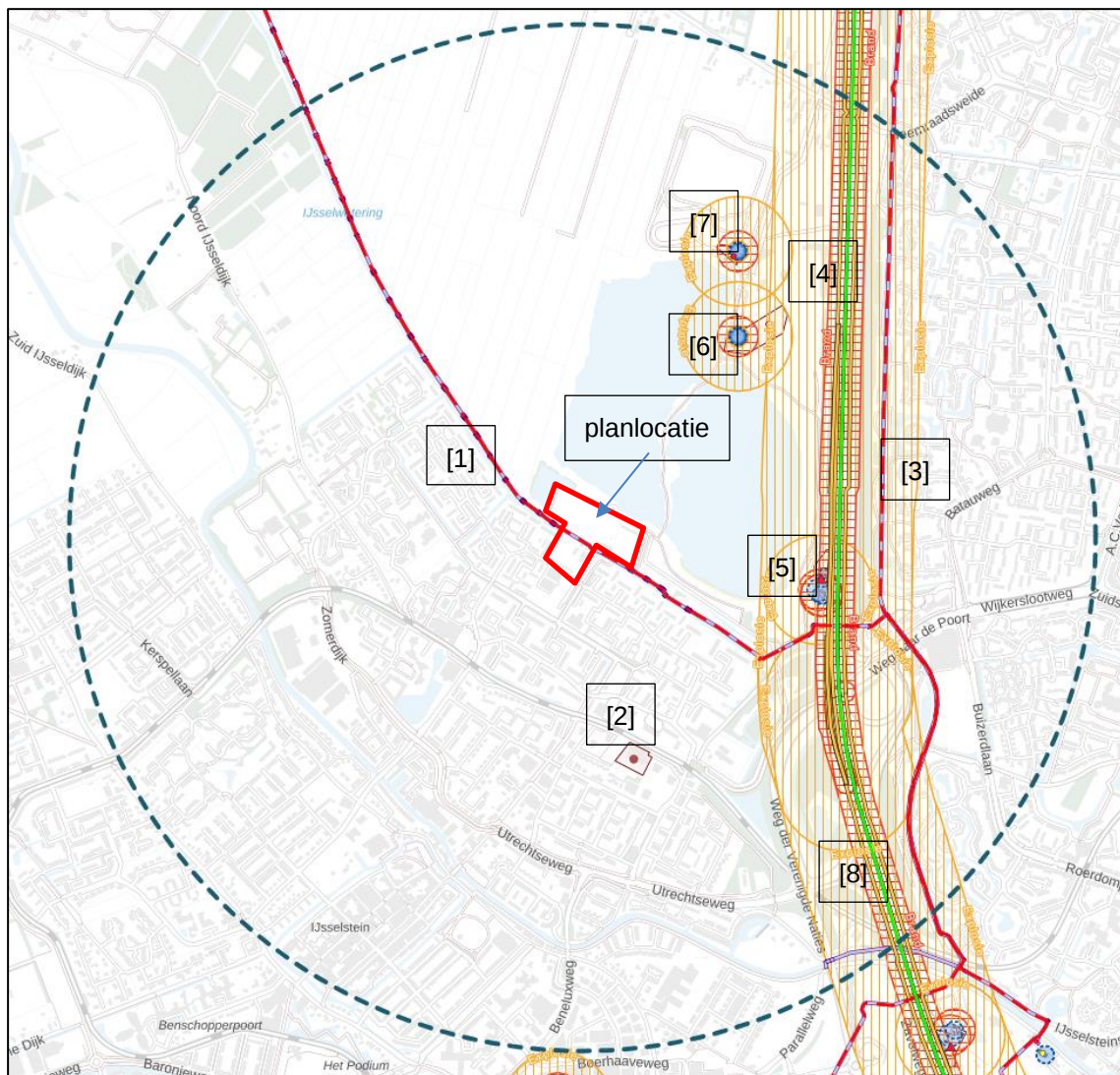
Een gifwolkaandachtsgebied is het gebied waarbinnen de concentratie giftige stoffen binnenshuis groter is dan de Levensbedreigende Waarde bij 30 minuten blootstelling (LBW3). Bij ruimtelijke ontwikkelingen, niet zijnde vergunningen ten behoeve van milieubelastende activiteiten, geldt een beleidsmatige afkappgrens van 1,5 km. Binnen dit gebied dient rekening gehouden te worden met het groepsrisico als gevolg van een gifwolk (Bkl artikel 5.12, lid 4).

2.5 Aanwijzen onderzoeksgebied

Uitgaande van de voorgaande wettelijke kaders is de beleidsmatige afkappgrens van 1,5 kilometer voor het gifwolkaandachtsgebied bij ruimtelijke ontwikkelingen de maximale zone waarbinnen risicobronnen dienen te worden meegenomen in de omgeving van een ontwikkellocatie. In dit onderzoek wordt derhalve stilgestaan bij alle risicobronnen in een straal van 1,5 kilometer vanaf de ontwikkellocatie.

3 Onderzoeksgebied

In het kader van de waarborging van de externe veiligheid is het van belang om de risicobronnen rondom het plangebied in kaart te brengen. Onderstaande figuur voorziet hierin en toont alle in de nabije omgeving van het plangebied gelegen risicobronnen. Deze zijn slechts een indicatie van alle potentiële gevaren in het kader van externe veiligheid in de nabijheid.



Uitsnede digitale risicokaart met aanduiding plangebied (blauwe cirkel) bron: www.atlasleefomgeving.nl

- [1] Buisleiding, W-518-01;
- [2] Risicovolle inrichting, Zwembad De Hooghe Waerd;
- [3] Buisleiding, DPO-208;
- [4] Transportroute weg, A2 (U15);
- [5] Risicovolle inrichting, BP De IJssel;
- [6] Risicovolle inrichting, Skibaan Nieuwegein;
- [7] Risicovolle inrichting, Coöperatie De Nedereindse Berg;
- [8] Transportroute weg, autosnelweg A2 (U84).

In navolgende risico-inventarisatie is gekeken naar de volgende aspecten, die van invloed kunnen zijn op het plangebied, op maximaal 1,5 kilometer afstand:

- risicovolle inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg.

3.1 Risicovolle inrichtingen

In de nabijheid van de ontwikkellocatie bevinden zich inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Tabel 1 geeft de kenmerken van de risicovolle inrichtingen weer.

Tabel 1 Kenmerken risicovolle inrichtingen

Naam inrichting	Plaatsgebonden risico	Groepsrisico	Afstand tot ontwikkellocatie
[2] Zwembad De Hooghe Waerd	n.v.t.	n.v.t.	± 510 meter
[5] BP De IJssel	35 meter (vulpunt)	150 meter (vulpunt)	± 520 meter
	25 meter (reservoir)	150 meter (reservoir)	
	15 meter (afleverinstallatie)	150 meter (afleverinstallatie)	
[6] Skibaan Nieuwegein	25 meter	160 meter	± 600 meter
[7] Coöperatie De Nede-reindse Berg	25 meter	160 meter	± 820 meter

Geconcludeerd wordt dat de risicovolle inrichtingen gezien de afstand tot de ontwikkellocatie geen belemmering vormen voor het plan. Een nader onderzoek van de inrichtingen is derhalve niet noodzakelijk.

3.2 Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

In de nabijheid van de ontwikkellocatie bevinden zich gasleidingen. Tabel 2 geeft de kenmerken van deze buisleidingen weer.

Tabel 2 Hogedruk aardgasleidingen

Gasleiding	Uitwendige diameter	Werkdruk	100% letaliteitsgrens	1% letaliteitsgrens	Afstand tot ontwikkellocatie
[1] W-518-01	8,62 inch	40,00 bar	± 60 meter	± 120 meter	Loopt door het plangebied
[3] N-570-39	8,63 inch	80,00 bar	± 80 meter	± 160 meter	± 670 meter

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van één aardgasleiding ligt. Een nader onderzoek van hogedruk aardgastransportleiding W-518-01 is derhalve vereist.

Geconcludeerd wordt tevens dat de overige buisleiding gezien de afstand tot de ontwikkellocatie geen belemmering vormt voor het plan. Een nader onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

3.3 Transport van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg

3.3.1 Spoor

In de nabijheid van de ontwikkellocatie bevindt zich geen relevant spoortraject. Nader onderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Deze risicobron vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.3.2 Water

Binnen een straal van 1,5 kilometer van de ontwikkellocatie bevinden zich geen risico-bronnen in de vorm van vaarroutes. Wel ligt op circa 4 kilometer het Amsterdam Rijnkanaal. De afstanden met betrekking tot vaarroutes zijn hieronder weggegeven:

Stofcategorie	Invloedsgebied (m)
LF1	45
LF2	45
LT1	730
LT2	880
GF2	280
GF3	355
GT3	560

Invloedsgebied per stofcategorie voor de modaliteit water (bron: Handreiking Risicoanalyse Transport).

De planlocatie ligt ruim buiten het invloedsgebied voor vaarroutes. Nadere beschouwing is derhalve niet noodzakelijk. Deze risicobron vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.3.3 Weg

In de nabijheid van de ontwikkellocatie bevindt zich twee relevante wegtrajecten. Tabel 3 en 4 geven de kenmerken van de wegtrajecten weer.

Tabel 3 Invloedsgebied weg A2 (U15)

Afstand tot de ontwikkellocatie		Wegtraject autosnelweg A2 (U15)
		± 540 meter
Stofcategorie	Invloedsgebied (m)	Aantal wagens per jaar
LF1	45	16.935
LF2	45	15.716
LT1	730	49
LT2	880	1.200
LT3	>4.000	0
LT4	n.v.t.	0

Afstand tot de ontwikkellocatie		Wegtraject autosnelweg A2 (U15) ± 540 meter
Stofcategorie	Invloedsgebied (m)	Aantal wagens per jaar
GF1	40	0
GF2	280	0
GF3	355	3.000
GT2	245	0
GT3	560	0
GT4	>4.000	0
GT5	>4.000	0

Tabel 4 Invloedsgebied weg A2 (U84)

Afstand tot de ontwikkellocatie		Wegtraject autosnelweg A2 (U84) ± 700 meter
Stofcategorie	Invloedsgebied (m)	Aantal wagens per jaar
LF1	45	14.801
LF2	45	12.139
LT1	730	96
LT2	880	1.875
LT3	>4.000	0
LT4	n.v.t.	0
GF1	40	0
GF2	280	0
GF3	355	3.000
GT2	245	0
GT3	560	0
GT4	>4.000	0
GT5	>4.000	0

Gelet op het feit dat de ontwikkellocatie buiten de meest relevante zone van het groepsrisico (de 200 meter zone) ligt, hoeft het groepsrisico conform artikel 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes enkel beperkt verantwoord te worden. Het betreft een motivering ten aanzien van de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Hierin wordt in hoofdstuk 5 voorzien. Ook de Veiligheidsregio moet in de gelegenheid gesteld worden om een advies uit te brengen.

3.4 Conclusie

In voorliggend rapport worden de potentiële risicobronnen beschouwd voor wat betreft het aspect externe veiligheid. Uit de inventarisatie van nabije risicobronnen blijkt het volgende:

- De ontwikkellocatie bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen, watertrajecten en/of spoortrajecten;
- De ontwikkellocatie bevindt zich binnen het invloedsgebied van één gasleiding. Een nader onderzoek is derhalve vereist;
- De ontwikkellocatie bevindt zich binnen het invloedsgebied van wegtraject autosnelweg A2 (U15 en U84), maar valt buiten de meest relevante zone van

het groepsrisico (de 200 meter zone), derhalve kan hierbij worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De navolgende hoofdstukken voorzien in het onderzoek met betrekking tot de gasleiding en de verantwoording van het groepsrisico voor de gasleiding en het spoortraject.

4 Risicoanalyse

Aan de hand van het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen² en de risicokaart is de nabije gasleiding verkend. De kenmerken van de buisleiding inclusief letaliteitsgrenzen zijn in voorgaand hoofdstuk nader toegelicht.

4.1 Onderzoeksgegevens

Bij de risicoberekening wordt uitgegaan een continue transport door de gasleidingen.

4.1.1 *Huidige situatie*

In de huidige situatie betreft het een perceel wat wordt gebruikt voor landbouw met een enkel bedrijfsgebouw. Om inzicht te krijgen in de gasleiding als potentiële risicobron voor de ontwikkellocatie en de omgeving is de huidige populatie over een lengte van 1 kilometer in beide richtingen van de gasleiding vanaf de ontwikkellocatie meegenomen. De gegevens over aantallen aanwezigen zijn berekend in de BAG populatieservice³ en geëxporteerd ten einde deze te kunnen invoeren in het programma RBM II (versie 2.3 en versie 2.4). De gegevens uit de BAG populatieservice dienen derhalve als populatiebestand voor de huidige situatie.

4.1.2 *Toekomstige situatie*

In de toekomstige situatie zijn op de nu braakliggende locatie 81 woningen gerealiseerd. Op basis van de 'Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 1'⁴ en de 'Tabel: bepalen van personen aantallen EV'⁵ wordt bij een woning uitgegaan van gemiddeld 2,4 personen, dat wil zeggen in totaal circa 194,4 ofwel 195 aanwezigen in de 81 woningen. Het aantal aanwezigen in de toekomstige situatie is derhalve het aantal aanwezigen in de huidige situatie conform BAG populatieservice inclusief 195 personen voor de woningen.

4.2 Onderzoeksresultaten

Om de haalbaarheid van deze ontwikkeling aan te tonen zijn respectievelijk de huidige situatie en de toekomstige situatie getoetst aan het aspect 'externe veiligheid' in relatie tot de nabije gasleiding. In het navolgende worden de onderzoeksresultaten nader toegelicht aan de hand van het Plasbrandaandachtsgebied, het Plaatsgebonden risico en het Groepsrisico.

² Handboek buisleiding in bestemmingsplannen. Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen. Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Geactualiseerde versie 2016

³ BAG Populatieservice, gegevensbestand 2023-01, geraadpleegd op dd. 20 juni 2023

⁴ Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 1, Deel 6: Aanwezigheidsgegevens. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, december 2003

⁵ Tabel kentallen Populatieservice en kwetsbaarheid 20230328.xlsx, 28-3-2023

4.2.1 Plasbrandaandachtsgebied

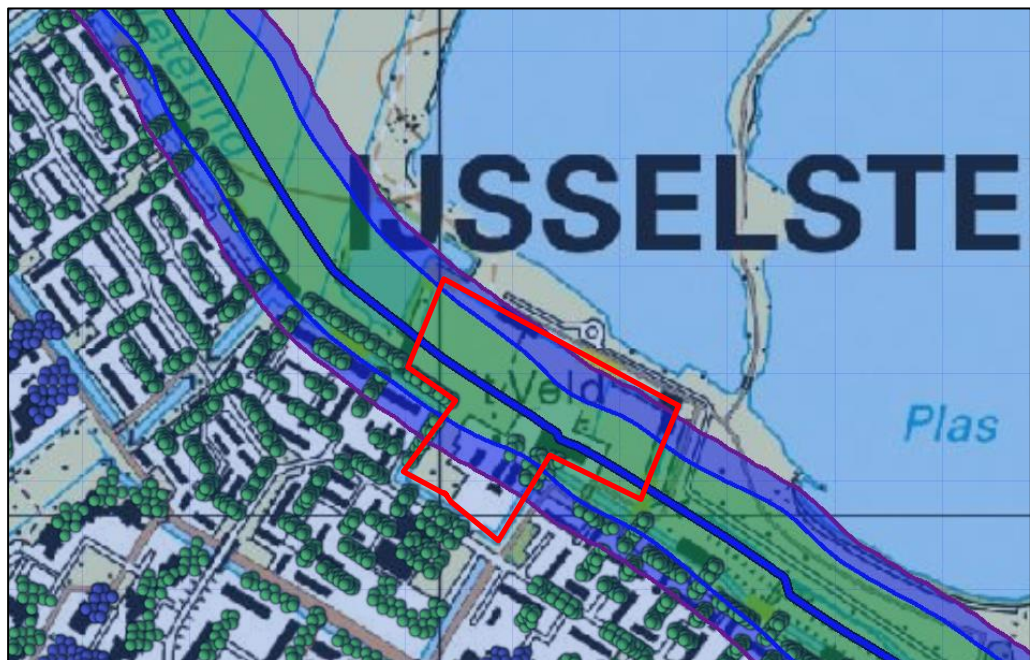
Gasleidingen kennen geen Plasbrandaandachtsgebied (PAG), er gelden derhalve geen aanvullende bouweisen voor bouwen in een PAG.

4.2.2 Belemmeringenstrook

De hogedruk aardgastransportleiding W-518-01 ligt in het plangebied. Aan weerszijden van de buisleiding is een belemmeringenstrook van 4 meter aanwezig. Binnen deze strook mogen geen nieuwe bouwwerken worden opgericht en een vergunning aangevraagd worden bij werken of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de buisleiding.

4.2.3 Plaatsgebonden risico

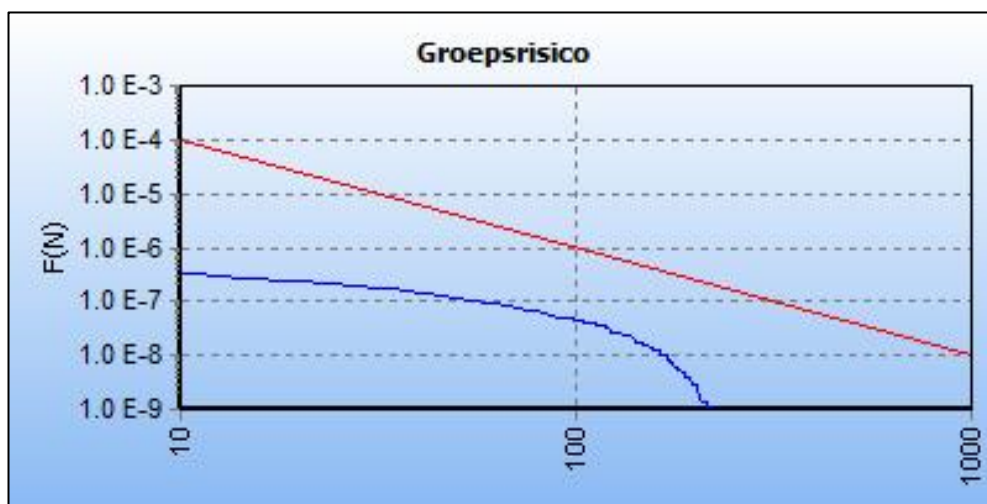
Uit de berekeningen met het programma CAROLA blijkt het Plaatsgebonden risico (PR). Een groene contour met gele vlakvulling geeft een PR-contour $10^{-6}/j$ weer, een blauwe contour met groene vlakvulling geeft een PR-contour $10^{-7}/j$ weer, een paarse contour met blauwe vlakvulling geeft een PR-contour $10^{-8}/j$ weer. **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** geeft het plaatsgebonden risico van de aardgasleiding weer. Hieruit blijkt dat de gasleiding in de nabijheid geen PR-contour $10^{-6}/j$ kent, wel is er sprake van een PR $10^{-7}/j$ contour en een PR $10^{-8}/j$ contour.



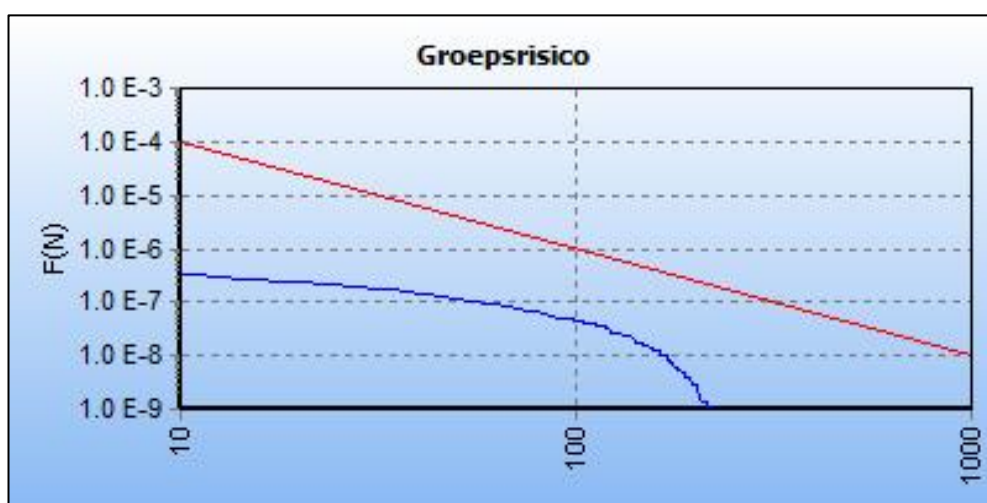
PR-contouren met ontwikkellocatie (rood)

4.2.4 Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend met het programma CAROLA. In de navolgende figuren worden de fN-curves van de huidige situatie en de drie toekomstige situaties weergegeven. In alle figuren betreft het een weergave van de in termen van groepsrisico 'slechtste' kilometer van het tracé.



Huidige situatie fN-curve



Toekomstige situatie fN-curve

Voor beide situaties is de overschrijdingsfactor berekend, deze is de verhouding tussen de fN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor de maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de fN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de fN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

Tabel 5 Overschrijdingsfactor huidige en toekomstige situatie

Situatie	Overschrijdingsfactor
Huidige situatie	0,049
Toekomstige situatie	0,049

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de huidige situatie evenals in de toekomstige situatie voor wat betreft het hoogste groepsrisico per kilometer van de hogedruk aardgastransportleiding de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

5 Beperkte verantwoording groepsrisico

Aan de Ruimtevaartbaan te IJsselstein ligt een agrarisch perceel. Het voornemen bestaat om de bestaande stal te slopen en het gebied te herontwikkelen tot 81 woningen. In de voorgaande hoofdstukken zijn de huidige en toekomstige situatie nader toegelicht en in het kader van externe veiligheid onderzocht. Voor de nabij gelegen gasleiding W-518-01 was uitvoering van een groepsrisicoberekening vereist. Hieruit blijkt dat zowel in de huidige situatie evenals in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Ondanks dat het plangebied grotendeels binnen de 100%-letaliteitszone ligt kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico, gezien het gegeven dat het groepsrisico minder dan 10% toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Tevens ligt de locatie in het invloedsgebied van de autosnelweg A2 (wegtraject U15 en U84), maar valt buiten de meest relevante zone van het groepsrisico (de 200 meter zone), derhalve kan hierbij worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de vigerende veiligheidsplannen van de gemeente IJsselstein en de Veiligheidsregio en de daarin gemaakte keuzes.

5.1 Wettelijk kader

5.1.1 *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Ten aanzien van het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding W-518-01 als genoemde risicobron dient te worden ingegaan op de elementen van de verantwoording uit artikel 12 van het Bevb:

- a de aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken;
- b het groepsrisico per kilometer buisleiding op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de lijn die de kans weergeeft op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-4} per jaar en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-6} per jaar.

5.1.2 *Besluit externe veiligheid transportroutes*

Ten aanzien van het groepsrisico van het wegtraject autosnelweg A2 (U15 en U84) als genoemde risicobron dient te worden ingegaan op de elementen van de verantwoording uit artikel 7 van het Bevt:

- a de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

5.2 Personendichtheid

In de voorgaande hoofdstukken is als onderdeel van de berekening van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt op welke wijze de bepaling van de personendichtheid in de huidige en toekomstige situatie heeft plaatsgevonden. Het betreft t.o.v. de huidige situatie een toename van circa 195 personen in de toekomstige situatie.

5.3 Groepsrisico

In het voorgaande hoofdstuk is toegelicht op welke wijze de berekening van het groepsrisico heeft plaatsgevonden en wat het resultaat is van de berekening voor de huidige en de toekomstige situatie. Dit resultaat was aanleiding voor de beperkte verantwoordingsplicht met betrekking tot de hogedruk aardgastransportleiding W-518-01 als potentiële risicobron. De Veiligheidsregio Utrecht heeft reeds advies aangeleverd (d.d. 18 augustus 2023). Dit is verwerkt in navolgende verantwoording.

5.3.1 Fakkelflam

Een mogelijke spontane breuk van een aardgasleiding is niet te verwachten. Een breuk wordt meestal door externe factoren, zoals graafwerkzaamheden, veroorzaakt. Het ontsnappende gas zal ontsteken en hierdoor ontstaat een fakkelflam, met als effecten warmtestraling en rook.



Scenario fakkelflam (Bron: scenarioboeken.nipv.nl)

5.3.2 Giftige wolk

Een giftige plas ontstaat doordat de tank van de tankwagen openscheurt na bijvoorbeeld een botsing. Hierdoor stroomt een groot deel van de giftige vloeistof in korte tijd uit. De giftige vloeistof verspreidt zich over de grond, dampt uit en vormt een giftige wolk. De wolk verspreidt zich snel met de wind mee.



Scenario giftige wolk (bron: scenarioboeken.nipv.nl)

5.4 Beheersbaarheid / bestrijdbaarheid

Allereerst is het voor de bestrijdbaarheid van een ramp of zwaar ongeval van belang om de aanrijdtijden van de brandweer voor het plangebied te inventariseren. Vanuit de brandweerkazerne IJsselstein is de locatie binnen 5 minuten te bereiken, vanuit de brandweerkazerne Nieuwegein-Noord binnen 7 minuten. Het plangebied is vanaf te Ruimtevaartbaan te bereiken en via de weg ten noorden van het plangebied langs de Nedereindse Plas. Indien aan beide zijdes een opstelplaats gerealiseerd wordt is de bereikbaarheid beter. Geconcludeerd wordt dat het plangebied en diens directe omgeving goed bereikbaar is voor de brandweer. Tevens zijn zowel de gasleiding evenals het wegvak vanuit de brandweerkazernes binnen circa eenzelfde tijd bereikbaar, echter kenmerken zich deze risicobronnen deels als moeilijk benaderbaar voor hulpdiensten. Een verantwoordelijkheid die primair bij de eigenaar van de gasleiding c.q. de wegbeheerder en de Veiligheidsregio ligt. De Veiligheidsregio adviseert ook om de aardgasleiding af te dekken met kunststofplaten om de kans op een fakkelbrand te verkleinen.

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, zal de brandweer inzetten op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid bij het toxische scenario worden daarom niet verder in beschouwing genomen.

Ten aanzien van het brandbare scenario, zet de brandweer eveneens in op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich ook dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied.

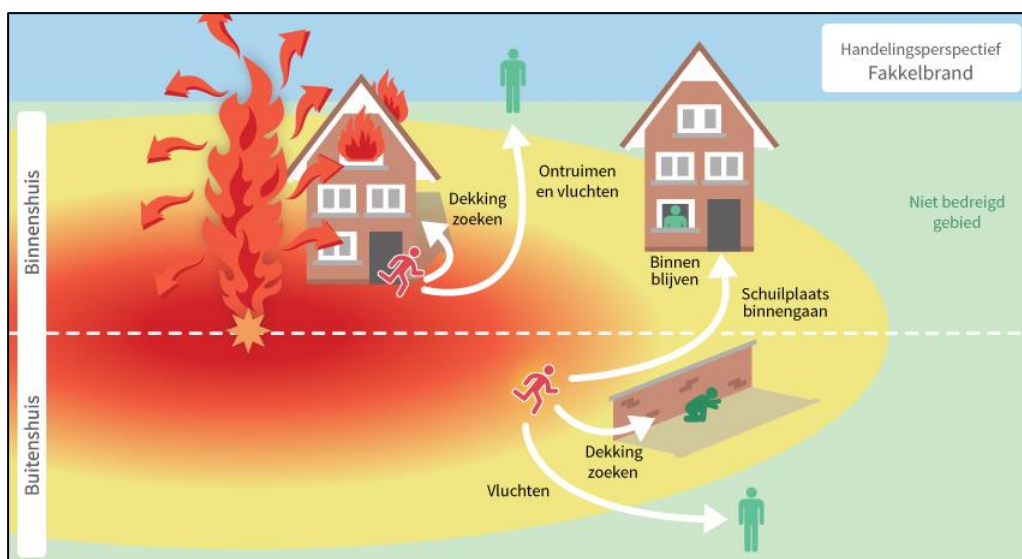


Verloop bij grootschalig brandweer optreden (Bron: scenarioboeken.nipv.nl)

Wel is het van belang dat zich in het plangebied voldoende bluswatervoorzieningen bevinden. De Veiligheidsregio Utrecht adviseert dan ook om contact op te nemen om de bereikbaarheid en blusvoorzieningen te optimaliseren. Het is van belang dat de hulpdiensten tijdens een ramp of zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid van het plangebied is hierbij van essentieel belang. Voor het redden en het verlenen van eerste hulp aan slachtoffers is het van belang dat een opstelplaats toegankelijk is in de directe omgeving van het incident voor het optreden van de hulpdiensten. Het huidige planvoornemen kent een eenzijdige aanrijdroute. Bij een fakkelbrand is deze aanrijdroute mogelijk niet beschikbaar en kan dit een knelpunt vormen voor de aanrijdroute van de hulpdiensten. Zodoende is een calamiteiteninrit voor de hulpdiensten wenselijk, zodat tweezijdig aangereden kan worden naar de incidentlocatie. Voor hulpdiensten is het goed kunnen bereiken en verlaten van het incident met eigen materiaal en eigen personeel van cruciaal belang. Om de bereikbaarheid nader te kunnen beoordelen, krijgt de VRU graag inzicht in een stedenbouwkundigplan. Met deze informatie kunnen wij maatwerk toepassen in het plangebied om de bereikbaarheid van de hulpdiensten te optimaliseren en borgen. Denk hierbij aan verkeersaders, bieden van onbelemmerde doorgang, erftoegangswegen en doodlopende wegen.

5.5 Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.



Handelingsperspectief scenario fakkelbrand (Bron: scenarioboeken.nipv.nl)

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen en/of er een explosie plaatsvindt, is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij dat incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert.

Bij het genoemde toxische incidentscenario is het advies om te schuilen in een gebouw en de ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. Immers, schuilen binnen de afgesloten bebouwing zal in beginsel de beste manier zijn om de calamiteit te overleven. Om schuilen binnen de nieuwbouw tijdens een toxisch scenario mogelijk te maken dient het ventilatiesysteem mechanisch en handmatig uitgeschakeld en afgesloten te kunnen worden. Schuilen binnen de locatie is mogelijk binnen de nieuwbouw, zeker gezien het feit dat de bebouwing als gevolg van de hedendaagse energieprestatie-eisen goed geïsoleerd is en derhalve voldoet aan de nodige veiligheidseisen. Echter, ook vluchtwegen van de bron af, in dit geval in westelijke richting naar de westzijde van IJsselstein, behoren tot de mogelijkheden om de zelfredzaamheid te vergroten.

Ten behoeve van het brandbare scenario is vluchten het meest realistische handelsperspectief. Aangezien de hogedruk aardgastransportleiding door het plangebied loopt is schuilen binnen het plangebied niet aan te raden. Echter om schuilen binnen de gebouwen in het plangebied beter mogelijk te maken kunnen maatregelen worden overwogen. Brandwerende maatregelen die beschermen tegen een brand buiten het gebouw voorkomen of vertragen dat een gebouw in brand raakt. Daardoor worden personen in een gebouw beschermd en hebben deze personen meer tijd een goed moment te kiezen om uit het gebouw te vluchten. De veiligheidsregio Utrecht adviseert om gebouwen buiten de 100%-letaliteitzone, dus op meer dan 50 meter, te voorzien van bouwkundige maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn brand- en hittewerende beglazing en dakpannen. Binnen 50 meter van de buisleiding zullen deze maatregelen niet afdoende zijn om de effecten van een calamiteit te verminderen. Des te meer adviseert de Veiligheidsregio Utrecht om ruime, duidelijke vluchtwegen zowel aan de noord- als de zuidzijde van het plangebied te realiseren en extra aandacht te geven aan communicatie met de bewoners over handsperspectieven.

6 Conclusie

Op basis van de risicoanalyse is gebleken dat het plangebied binnen het invloedsgebied ligt van hogedruk aardgastransportleiding W-518-01 en de autosnelweg A2. Voor de gasleiding is een berekening van het groepsrisico uitgevoerd en is gebleken dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden of toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Binnen de belemmeringenstrook (4 meter aan weerszijde van het hart van de buisleiding mogen geen bouwwerken worden bestemd). Buiten de 100%-letaliteitszone raadt de Veiligheidsregio aan om bouwkundige maatregelen te treffen tegen het verspreiden van secundaire branden. Binnen de 100%-letaliteitszone zal dit niet afdoende zijn.

Ten opzichte van de autosnelweg A2 ligt het plangebied buiten de meest relevante zone voor het groepsrisico. Derhalve is het groepsrisico beperkt verantwoordt ten aanzien van beide risicobronnen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

De Veiligheidsregio Utrecht heeft advies met betrekking tot dit plan aangeleverd (d.d. 18 augustus 2023). Dit is verwerkt in hoofdstuk 5 en in de bijlagen.

7 Advies veiligheidsregio

In het voorgaande is al op verschillende adviezen van de Veiligheidsregio Utrecht in gegaan. Hierna volgt het volledige advies.



Datum
29 augustus 2023

Gemeente IJsselstein
De heer H. Veldhuizen
Overtoom 1
3401 BK IJsselstein

Contactpersoon
Verity Newton
Afdeling Advies
Directie Risicobeheersing

Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

088-8783912
V.Newton@vru.nl

Ons Kenmerk
2023-014475

Uw Kenmerk

Onderwerp
Advies voorontwerpbestemmingsplan Ruimtevaartbaan

Bijlagen
1

Geachte heer Veldhuizen,

Op 18 augustus 2023 heeft u de Veiligheidsregio Utrecht in het kader van een vooroverleg, art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in de gelegenheid gesteld om een advies uit te brengen over het woningbouwinitiatief 't Veld – Ruimtevaartbaan. Graag maak ik van deze mogelijkheid gebruik.

Beschouwing risico's

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied Rijksweg A2 wegtraject U15 en U84 en buisleiding met kenmerk W-518-01 waarover/-door transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Na bestudering van de door u toegezonden stukken concludeer ik dat als gevolg van de geplande ontwikkeling het realiseren van 79 woningen het hoogste groepsrisico per kilometer van de hogedruk aardgastransportleiding de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

In mijn advies ga ik in op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de Rijksweg A2, buisleiding met kenmerk W-518-01 alsmede de mogelijkheden tot zelfredzaamheid in het plangebied in het kader van de verantwoording van het groepsrisico. In de bijlagen van het advies vindt u een toelichting per adviespunt.

Advies

Ik adviseer u om:

1. In overweging te nemen om bouwkundige maatregelen buiten de 100% letaliteitszone te realiseren, zoals het toepassen van brand- en hittewerende beglazing en gebruik maken van dakpannen. Binnen de 1% letaliteitsgrens (vanaf 50 meter van de risicobron) zijn bouwkundige maatregelen wel zinvol, omdat hier secundaire branden kunnen optreden. Wanneer bouwkundige maatregelen niet zinvol zijn, ligt de focus volledig op ontvluchting en zelfredzaamheid van de bewoners in het plangebied. De bewoners op de hoogte te brengen van het handelingsperspectief van een fakkelbrand. Door de bewoners te informeren over de aanwezigheid van de buisleiding en de mogelijke risico's kan dit helpen bij het vergroten

Veiligheidsregio Utrecht

Postbus 3154
3502 GD Utrecht

088 878 1000

info@vru.nl

www.vru.nl

brandweer.nl/utrecht

veiligheidsregioutrecht

@vrutrecht

@vrubrandweer

Iban

NL18 BNGH 0285 1331 79

kvk

51817330

- van het bewustzijn. Daarenboven zorgt dit ervoor dat de juiste voorzieningen worden benut bij een calamiteit.
2. Aandacht te hebben voor de aandachtspunten aangaande bluswater en bereikbaarheid in het plangebied zodat de hulpdiensten snel en effectief hulp kunnen verlenen.
 3. Te overwegen om de aardgasleiding te bedekken met kunststofplaten om de kans op een fakkelbrand door schade aan de buisleiding te verkleinen.
 4. De woningen te voorzien van afschakelbare ventilatie zodat bij een incident op de Rijksweg A2 waarbij giftige stoffen vrijkomen, de bewoners veilig binnen kunnen schuilen.
 5. Aandacht te hebben voor het advies voor de ontvluchting van de bewoners in de zuidelijke en noordelijke gedeelten van het plangebied.

Heeft u vragen?

Voor vragen of nadere informatie kunt u contact opnemen met de behandelend medewerker van de directie Risicobeheersing van de Veiligheidsregio Utrecht: Verity Newton, te bereiken via mail V.Newton@vru.nl of op telefoonnummer 088-8783912.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Freek ten Haken', is written over a horizontal line.

Freek ten Haken
Specialist Risico's en Veiligheid

Bijlage Omgevingsveiligheid

Voor dit advies is een inzicht in de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen noodzakelijk om de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te beperken. In deze bijlage wordt het maatgevende scenario en het advies nader uitgewerkt.

Maatgevend scenario

Een fakkelbrand wordt veroorzaakt doordat na een beschadiging door graafwerkzaamheden de buis open scheurt. Hierdoor stroomt aardgas uit en ontsteekt direct. Er ontstaat een fakkel die blijft branden tot de buis leeg is of wordt afgesloten. Het effect van een fakkelbrand is warmtestraling. Dit effect kan slachtoffers, schade en brand in de omgeving veroorzaken. Het invloedsgebied is circa 100 meter en wordt bepaald door de diameter en druk van de buisleiding. Tot een afstand van 150 meter kunnen bewoners brandwonden oplopen. Tot deze afstand is 4 kW/m² warmtestraling waarneembaar. Dit is tevens de grens voor het inzetgebied van de brandweer.

Gezien het planvoornemen op ruim 600 meter van de Rijksweg A2 gesitueerd is, kunnen de aanwezigen slachtoffer worden van een gifwolk. Afhankelijk van de blootstellingstijd en concentratie kunnen slachtoffers veroorzaakt worden. De omvang van de giftige wolk is afhankelijk van de inrichting van de omgeving en de weersomstandigheden.

Rampenbestrijding

Bij rampenbestrijding gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Bij een fakkelbrand van een buisleiding zal voornamelijk worden ingezet op evacuatie en afscherming van de omgeving totdat de leidingexploitant het betreffende leidingdeel kan blokken of dichten.

Bluswatervoorziening

Voor een adequate hulpverlening door de brandweer is het van belang dat voldoende bluswater aanwezig is bij het incident met gevaarlijke stoffen. Voor de bestrijding van een fakkelbrand en een gifwolk dient voldoende secundair en tertiair bluswater aanwezig te zijn. De brandweer kan haar bluswater uit de Nedereindse Plas onttrekken. Daarmee acht ik de bluswatervoorziening voor de incidentlocatie voldoende. Om het planvoornemen nader te beoordelen op een hoger detailniveau is een ontwerptekening van Vitens met een stedenbouwkundig plan noodzakelijk. De mogelijkheden die Vitens kan bieden worden meegenomen in de beoordeling m.b.t. de bluswaterbehoefte.

Bereikbaarheid

Het is van belang dat de hulpdiensten tijdens een ramp of zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid van het plangebied is hierbij van essentieel belang. Voor het redden en het verlenen van eerste hulp aan slachtoffers is het van belang dat een opstelplaats toegankelijk is in de directe omgeving van het incident voor het optreden van de hulpdiensten. Het huidige planvoornemen kent een eenzijdige aanrijdroute. Bij een fakkelbrand is deze aanrijdroute mogelijk niet beschikbaar en kan dit een knelpunt vormen voor de aanrijdroute van de hulpdiensten.

Zodoende is een calamiteiteninrit voor de hulpdiensten wenselijk, zodat tweezijdig aangereden kan worden naar de incidentlocatie. Voor hulpdiensten is het goed kunnen bereiken en verlaten van het incident met eigen materiaal en eigen personeel van cruciaal belang. Om de bereikbaarheid nader te kunnen beoordelen, hebben wij graag inzicht in een stedenbouwkundig plan. Met deze informatie kunnen wij maatwerk toepassen in het plangebied om de bereikbaarheid van de hulpdiensten te optimaliseren en borgen. Denk hierbij aan verkeersaders, bieden van onbelemmerde doorgang, erftoegangswegen en doodlopende wegen.

Ik adviseer u om de plaats en uitvoering van de bluswatervoorziening en de bereikbaarheid van het plangebied in overleg met Veiligheidsregio Utrecht, afdeling Voorbereiding Incidentbestrijding, team Operationele Voorbereiding (opv@vru.nl) vroegtijdig te bepalen.

Zelfredzaamheid

Kijkend naar de functie in het plangebied, kunnen de aanwezigen als zelfredzaam worden beschouwd. Bij zelfredzaamheid gaat het om de mogelijkheden voor personen in het effectgebied van een risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen, indien een ramp of een zwaar ongeval plaatsvindt. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen. De mate van zelfredzaamheid in het rampgebied is mede bepalend voor het uiteindelijke aantal slachtoffers en voor de omvang van de hulpverlening tijdens een ramp of een zwaar ongeval. Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief verschillen. Snel reageren is bevorderlijk. Onderstaand worden de handelingsperspectieven van het maatgevende scenario toegelicht.

Mogelijkheden ten aanzien van een fakkelbrand

Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief verschillen. Bewoners dienen te weten wat hoe zij moeten handelen bij een fakkelbrand en waar zij naar toe moeten vluchten.

- Voor personen buiten is het handelingsperspectief vluchten (uit het zicht van de brand, onder dekking van objecten zoals muren).
- Als er schuilmogelijkheden zijn, is dekking zoeken of een schuilplaats binnen gaan een goed handelingsperspectief.
- Voor personen binnen, dichtbij de bron (daar waar gebouwen ontbranden) is het handelingsperspectief ontruimen en vluchten.
- Voor personen binnen, op grotere afstand van de bron (daar waar gebouwen niet ontbranden) is het handelingsperspectief binnenblijven.

Daarnaast dienen de bewoners van de fakkelbrand vandaan te vluchten. Hierbij is het van belang dat de bewoners van de patiowoningen de mogelijkheid hebben om van de bron af naar de Ruimtevaartbaan te vluchten via bijvoorbeeld een voetgangersbrug over het water. Deze toepassing geldt ook voor de andere woningen in het noordelijke gedeelte van het plangebied. De bewoners dienen onbelemmerd aan weerszijden van de plas van de bron af te ontvluchten. In de huidige

situatie liggen in dit plangebied meerdere sloten. In het planvoornemen dient in de inrichting van de omgeving rekening te worden gehouden met de ontvluchting van de bewoners.

Mogelijkheden ten aanzien van een gifwolk

Het handelingsperspectief bij een gifwolksscenario is schuilen in het gebouw tot de lekkage is verholpen en/of de concentratie in de lucht laag genoeg is om het gebied te ontvluchten. Daarvoor is het noodzakelijk dat de gifwolk het gebouw niet binnendringt. Ramen, deuren en ventilatieopeningen dienen gesloten te worden. Ook is het eenvoudig en snel kunnen uitschakelen van het mechanische ventilatiesysteem daarvoor een vereiste.

Risicocommunicatie

Om te zorgen dat de personen in het getroffen of bedreigde gebied beter op de hoogte zijn van de mogelijkheden om zich in veiligheid te stellen is een goede risicocommunicatie van groot belang. Hierdoor wordt ook het gebruik van de daarvoor ontworpen voorzieningen beter worden benut. Voor informatie over de voorbereiding op een incident met gevaarlijke stoffen verwijs ik u naar [Gevaarlijke stoffen | Veiligheidsregio Utrecht \(vru.nl\)](https://www.vru.nl).

Bijlage I – CAROLA berekening, huidige situatie

Kwantitatieve Risicoanalyse 210231.01 IJsselstein Ruimtevaartbaan HS

Door:
SAB adviseurs

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Invoergegevens	5
2.1 Interessegebied	5
2.2 Relevante leidingen	5
2.3 Populatie.....	8
3 Plaatsgebonden risico	10
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	10
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	11
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	11
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie	12
3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	12
4 Groepsrisico screening	14
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	14
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	15
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	15
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie	16
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	17
5 FN curves.....	19
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 920.00 en stationing 1920.00	19
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 4310.00 en stationing 5310.00	19
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00	20
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 1390.00 en stationing 2390.00	20
5.5 Figuur 5.5 FN curve voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 780.00	20
6 Referenties.....	21

1 Inleiding

In deze rapportage worden de gebruikte invoergegevens en de door CAROLA gegenereerde resultaten weergegeven. Deze gegevens vormen de basis voor een QRA-rapportage. Naast deze basisinvoergegevens en –resultaten wordt in de Handleiding Risicoberekeningen Bevb aangegeven welke elementen ook in de QRA beschreven moeten worden. In onderstaand overzicht worden welke elementen beschreven moeten worden en of deze door CAROLA worden aangeleverd. Indien de elementen niet door CAROLA worden gegenereerd, moeten ze door de opsteller van de QRA-rapportage worden ingevuld. Het meest recente overzicht van de te beschrijven elementen wordt gegeven in de van kracht zijnde versie van de Handleiding Risicoberekeningen Bevb.

In CAROLA berekeningen wordt gebruik gemaakt van de parameters conform de Handleiding Risicoberekeningen Bevb [1]. Achtergrondinformatie over de berekeningen kan worden gevonden in [2, 3, 4, 5].

Overzicht van de elementen die in een QRA gerapporteerd moeten worden.

Onderwerp	Vertrouwelijk/ Openbaar	Aangeleverd door CAROLA
1 Algemene rapportgegevens		
Administratieve gegevens:	Openbaar	Deels
- naam en adres van de leidingexploitant(en) (volgens Bevb) - naam en adres van de opsteller van de QRA		Nee
Reden opstellen QRA	Openbaar	Nee
Gevolgde methodiek	Openbaar	Ja
- rekenpakket met versienummer - parameterbestand met versienummer		
Peildatum QRA	Openbaar	
- datum van de berekening - datum van aanmaak van de buisleidinggegevens		Ja Nee
2 Algemene beschrijving van de buisleiding(en)		
Gegevens buisleiding	Openbaar	
- naam buisleiding - diameter - druk - eventuele mitigerende maatregelen		Ja Ja Ja Ja
Ligging van de leiding, aan de hand van kaart(en) op schaal.	Openbaar	
- leiding - noordpijl en schaalindicatie		Ja Ja
3 Beschrijving omgeving		
Omgevingsbebouwing en gebiedsfuncties	Openbaar	
bestemmingsplannen al dan niet gedeeltelijk binnen de PR 10⁻⁶-contour en het invloedsgebied		Ja indien ingevoerd
Actuele topografische kaart	Openbaar	Ja indien ingevoerd
Een beschrijving van de bevolking rond de buisleiding, onder opgave van de wijze waarop deze beschrijving tot stand is gekomen (o.a. incidentele bebouwing, lintbebouwing)	Openbaar	Nee
Mogelijke gevaren van buiten de buisleiding die op de buisleiding effect kunnen hebben (risicoverhogende objecten, buurtbedrijven/activiteiten, vliegroutes, windturbines)	Openbaar	
Gebruikt weerstation	Openbaar	Ja
4 Beschrijving per leiding van mogelijke risico's voor de omgeving		
Samenvattend overzicht van de resultaten van de QRA, waarin tenminste is opgenomen:	Openbaar	Ja
Kaart met het berekende plaatsgebonden risico, met contouren voor 10 ⁻⁴ , 10 ⁻⁵ , 10 ⁻⁶ , 10 ⁻⁷ en 10 ⁻⁸ (indien aanwezig)	Openbaar	Ja
FN-curve, voor zowel huidige als toekomstige situatie, met het groepsrisico voor de kilometer buisleiding met de grootste overschrijding van de oriënterende waarde. Op de horizontale as van de grafiek met de FN-curve wordt het aantal dodelijke slachtoffers uitgezet, op de verticale as de cumulatieve kans tot 10 ⁻⁹ per jaar	Openbaar	Ja
FN-datapunt waarbij de maximale overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt, inclusief de factor van de overschrijding	Openbaar	Ja
Grafiek met de screening van het groepsrisico	Openbaar	Ja
Beschrijving of er kwetsbare bestemmingen en/of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de PR contour van 10 ⁻⁶ per jaar zijn	Openbaar	Nee
Voorgestelde preventieve en repressieve maatregelen die in de QRA zijn meegenomen	Openbaar	Ja

2 Invoergegevens

De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met CAROLA versie 1.0.0.52. De gehanteerde parameterfile heeft versienummer 1.3. De berekeningen zijn uitgevoerd op 20-06-2023.

Dit project is opgeslagen onder de naam L:\2021\210231_01\onderzoek en recht\EV\werkmap\IJsselstein Ruimtevaartbaan.crp en is laatstelijk bijgewerkt op 20-06-2023.

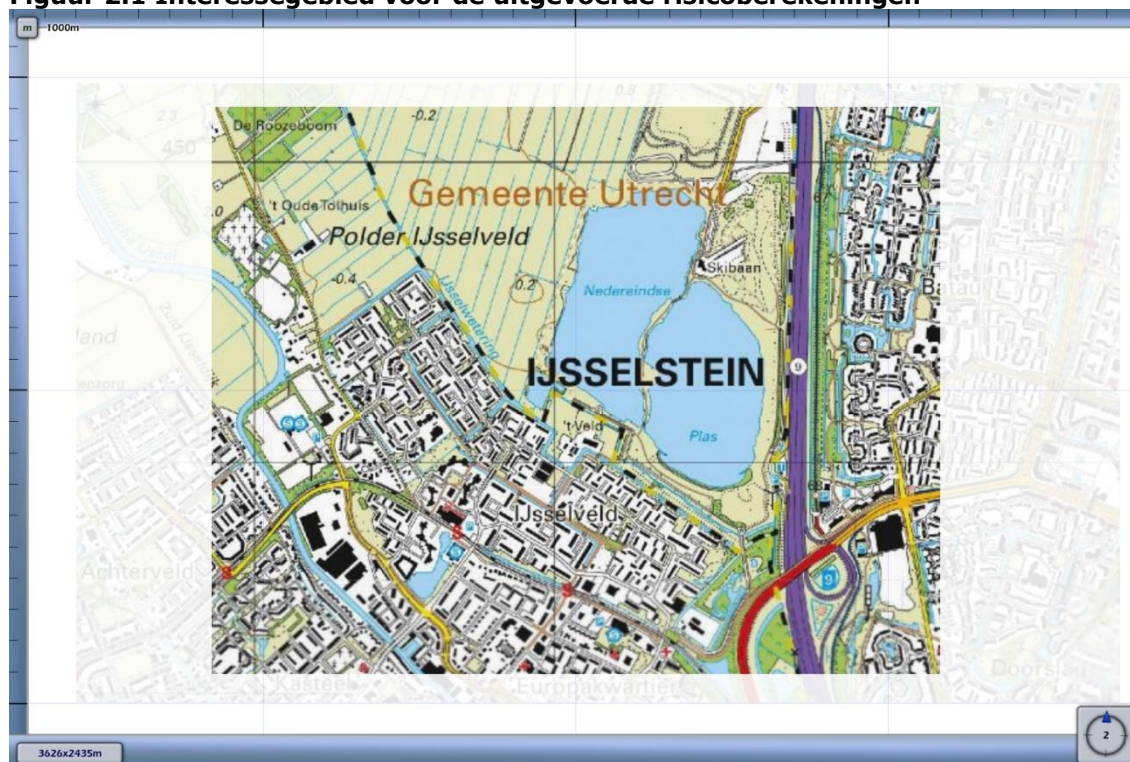
Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het weerstation Soesterberg. De gebruikte ruwheidslengte is 0,1 meter.

In dit hoofdstuk worden de verschillende invoergegevens nader gespecificeerd in de navolgende secties.

2.1 Interessegebied

Het interessegebied is weergegeven in figuur 2.1

Figuur 2.1 Interessegebied voor de uitgevoerde risicoberekeningen



2.2 Relevante leidingen

Op basis van het gespecificeerde interessegebied zijn de volgende aardgastransportleidingen meegenomen.

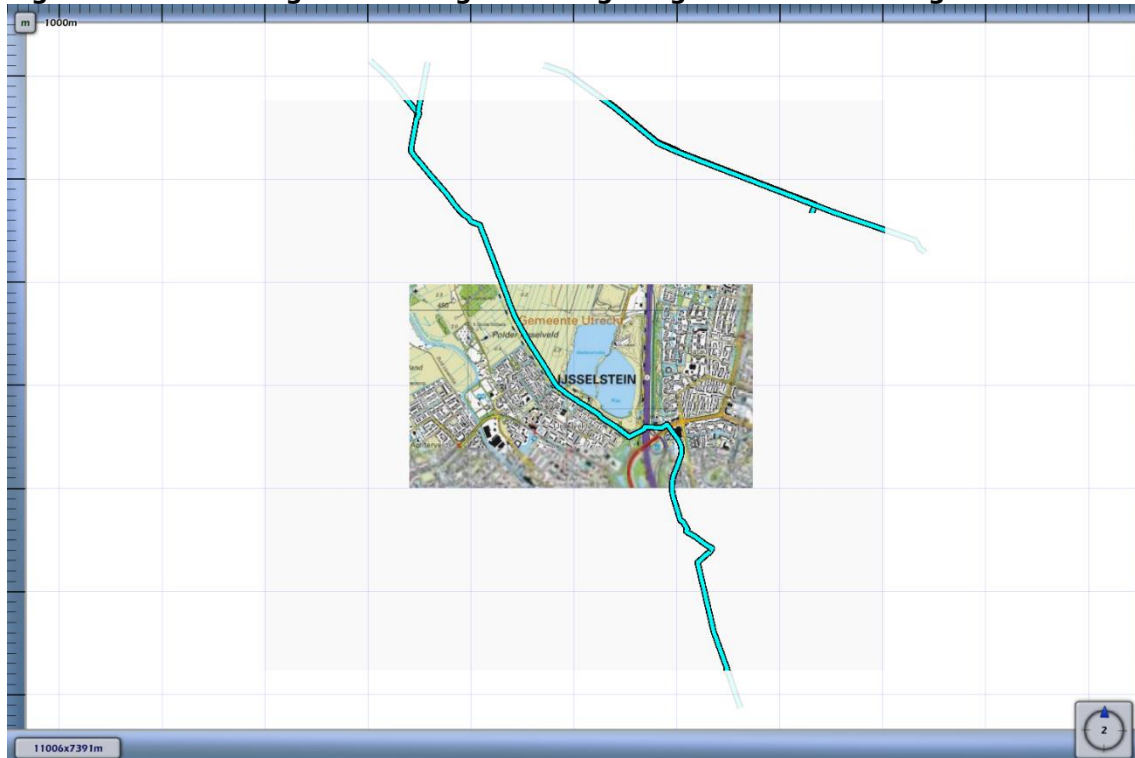
Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
----------	-------------	---------------	------------	---------------------------

N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding- A-510-deel-1	914.00	66.20	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding- W-518-01- deel-1	219.10	40.00	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding- W-518-03- deel-1	219.10	40.00	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding- W-518-03- deel-2	323.80	40.00	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding- W-518-05- deel-1	168.30	40.00	20-06-2023

De exploitant specifieke factoren voor casuïstiek (cluster 1b), actief rappel (cluster 1C) en mitigerende maatregelen corrosie staan beschreven in Tabel 11 van Module B van de Handleiding Risicoberekeningen Bevb [1].

De leidingen zijn gevisualiseerd in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Buisleidingen aanwezig in de omgeving van het interessegebied



Leidingen meegenomen in de risicoberekeningen	
Leidingen waarvoor de houdbaarheidsdatum van de gegevens verstreken is	

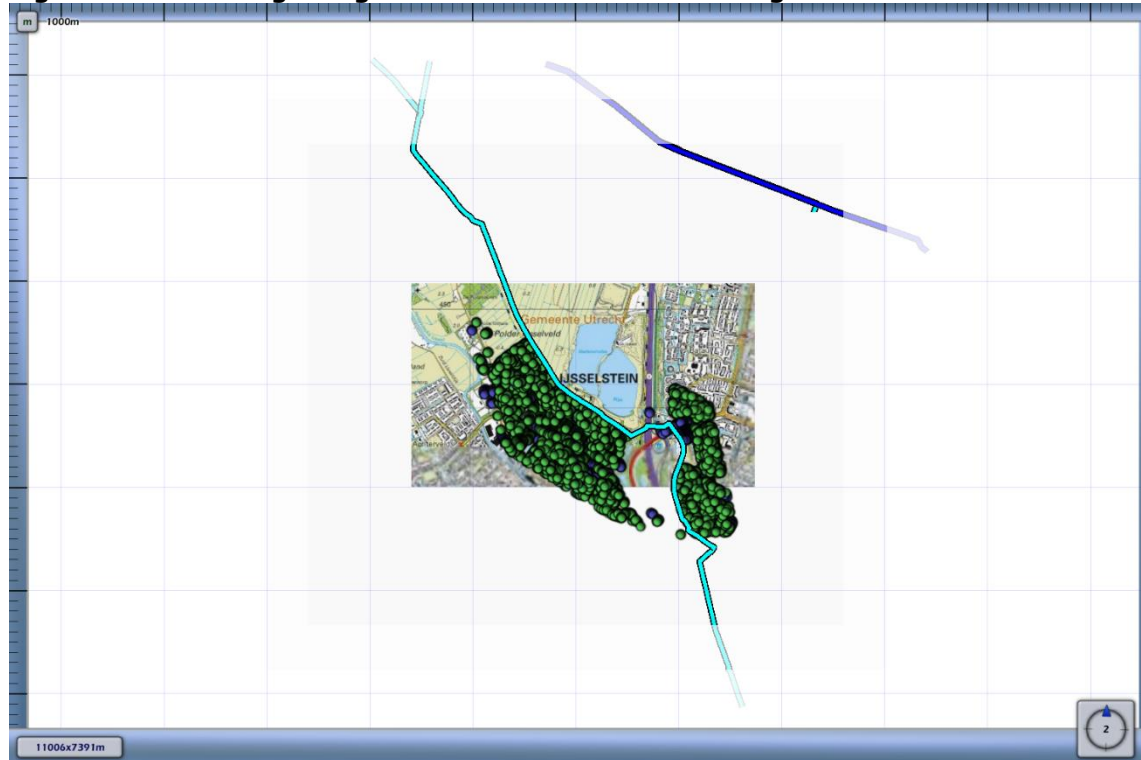
De volgende risicomitigerende maatregelen zijn meegewogen in de risicostudie:

Leidingnaam	Mitigerende maatregel	Begin stationing	Eind stationing
8906_leiding-A-510-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	3.640	9.520
8906_leiding-A-510-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	130.790	133.710
8906_leiding-A-510-deel-1	betonplaat + waarschuwingslint	405.820	1133.050
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	3866.940	3875.510
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4307.750	4308.810
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4311.280	4313.220
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4324.040	4327.210
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4328.250	4383.930
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4657.450	4658.080
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4721.220	4724.870
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5238.400	5242.080
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5419.100	5423.560
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5443.830	5444.390
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5445.840	5448.220
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	6316.690	6507.010

2.3 Populatie

De ingevoerde populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Populatiebestanden

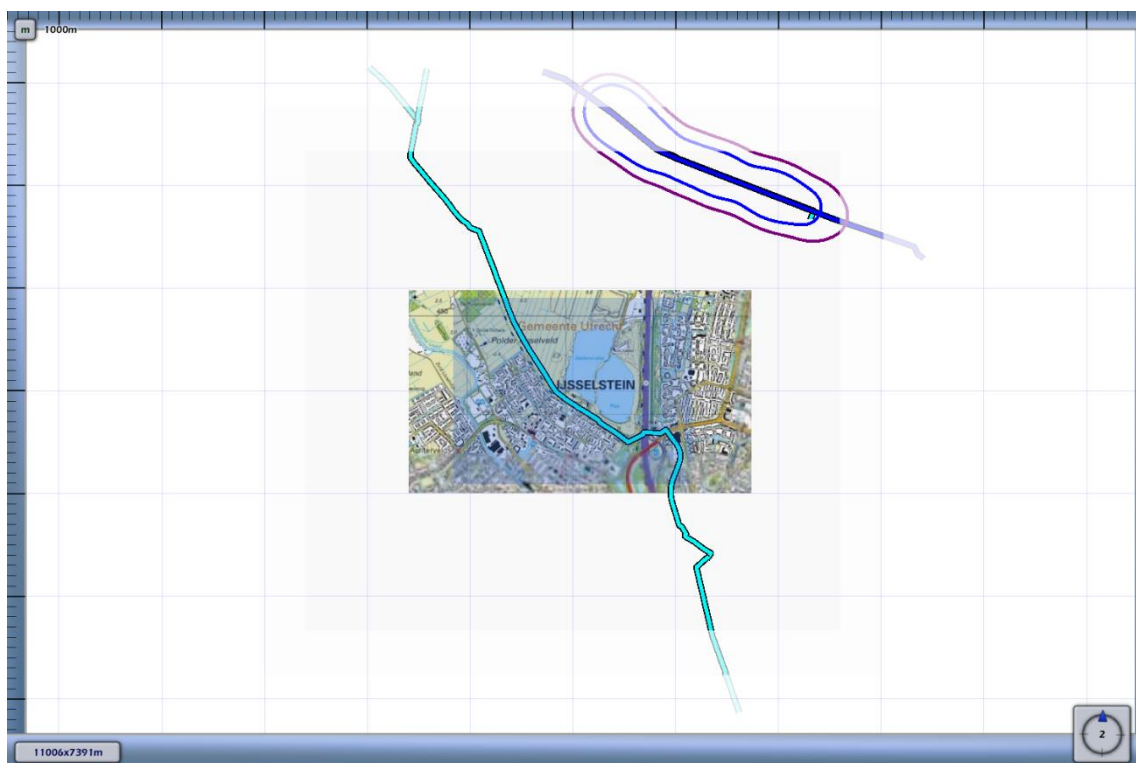
Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\bijeen_sport_cel_zkh-dag100-nacht80.txt	Werken	2672	100/ 80/ 7/ 1/ 100/ 100
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\hotel-dag0-nacht100.txt	Werken	334	0/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\industrie-dag100-nacht30.txt	Werken	47	100/ 30/ 7/ 1/ 100/ 100

IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\kantoor_kliniek_onderwijs_winkel-dag100-nacht0.txt	Werken	3616	100/ 0/ 7/ 1/ 100/ 100
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\wonend_vakantiehuis-dag50-nacht100.txt	Wonen	12392	50/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100

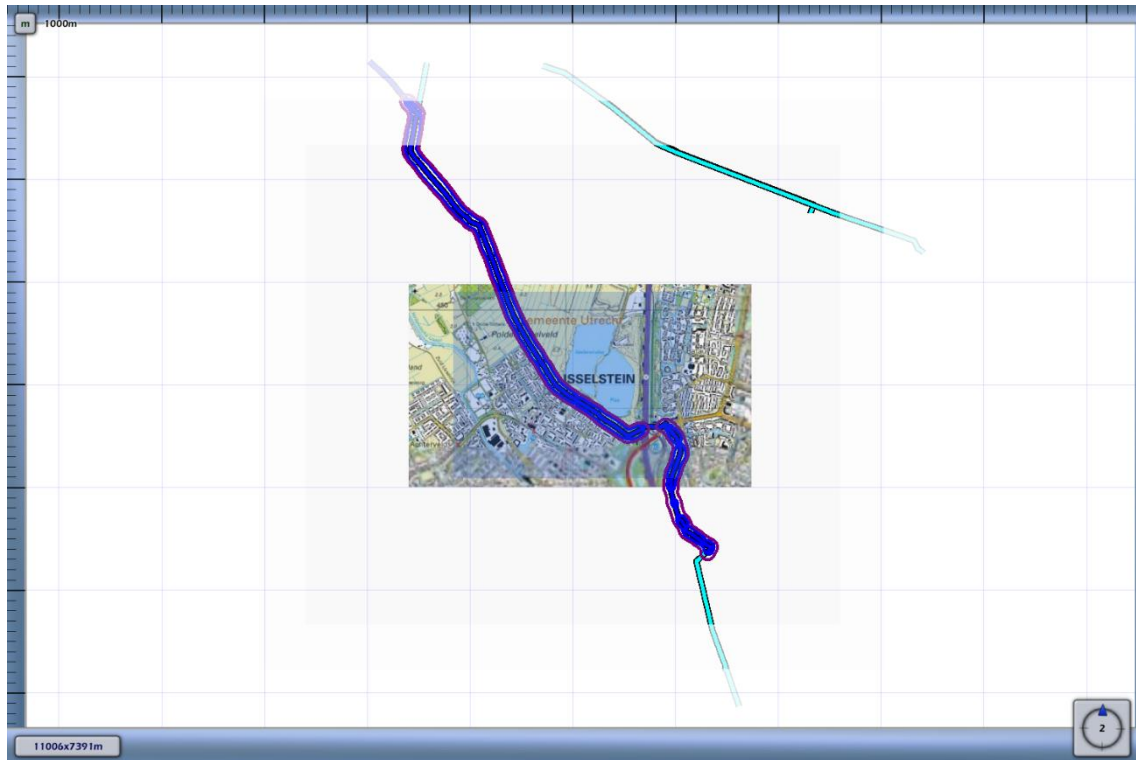
3 Plaatsgebonden risico

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

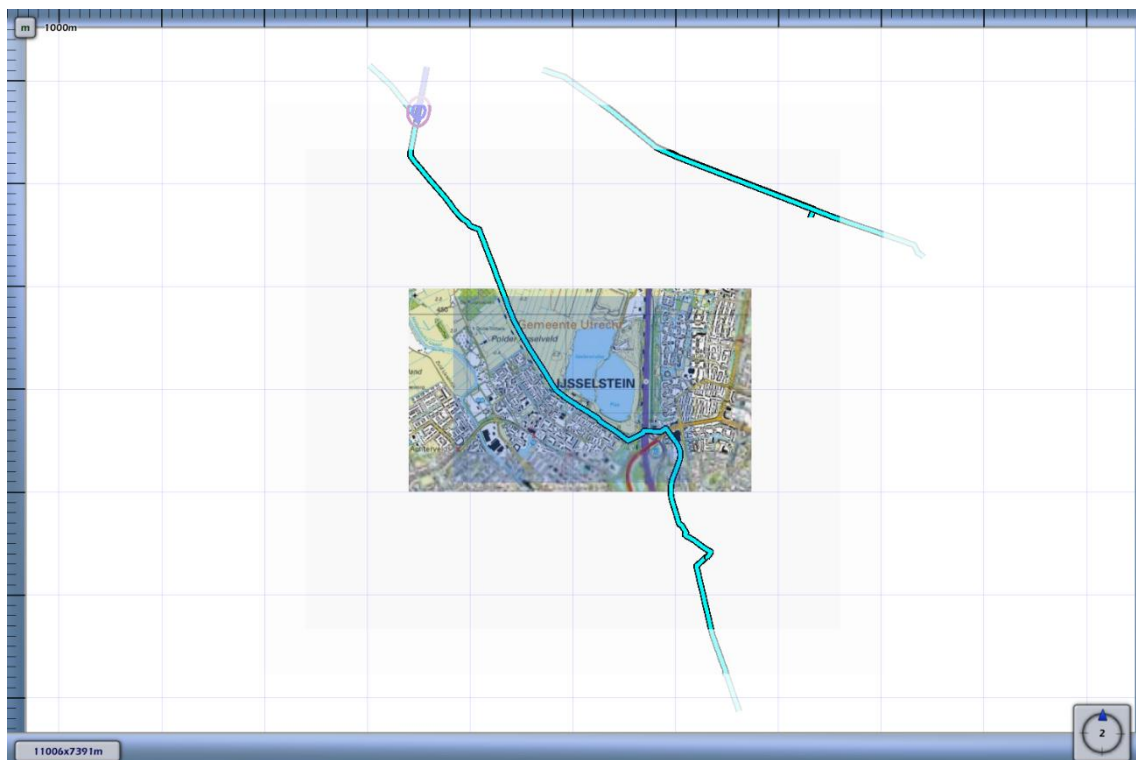
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



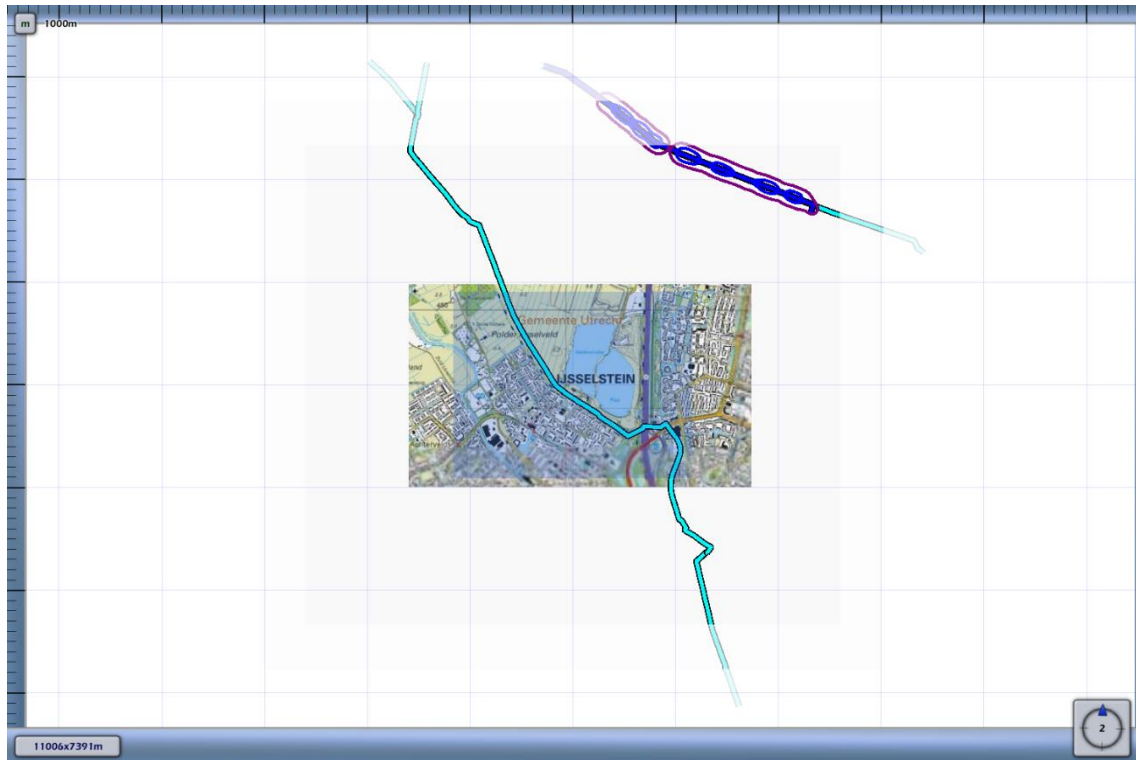
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



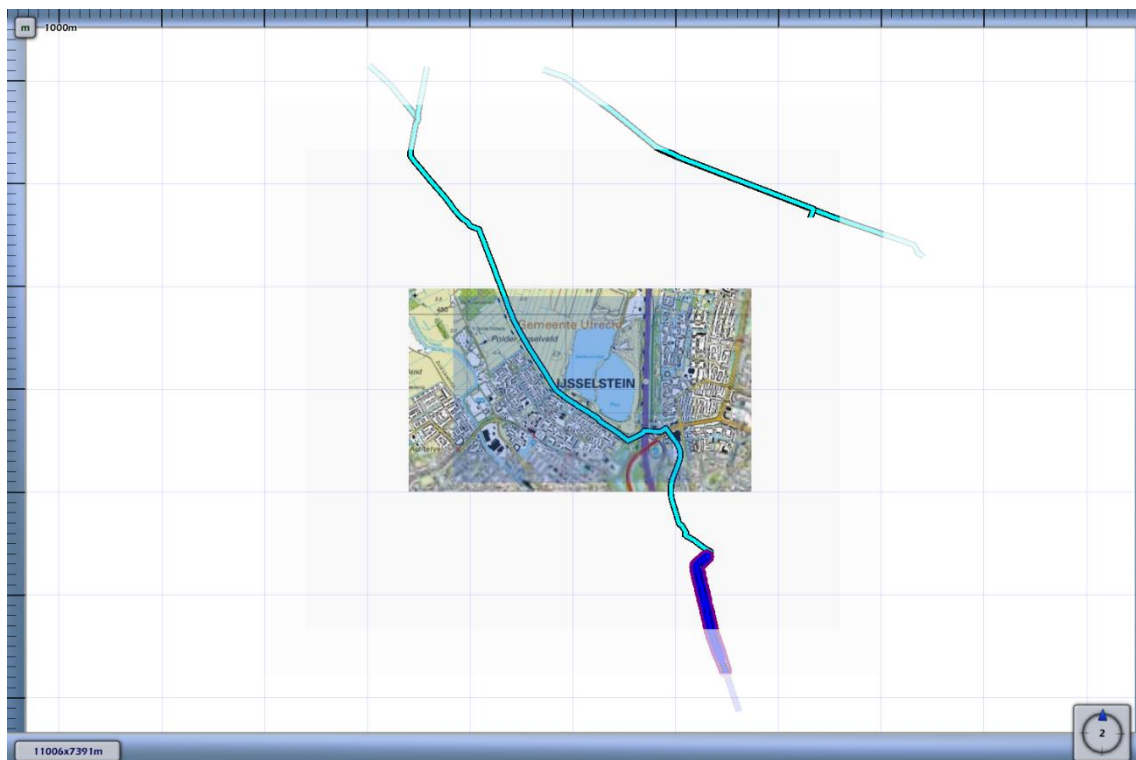
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



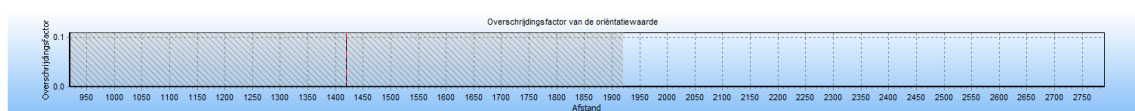
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4 Groepsrisico screening

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

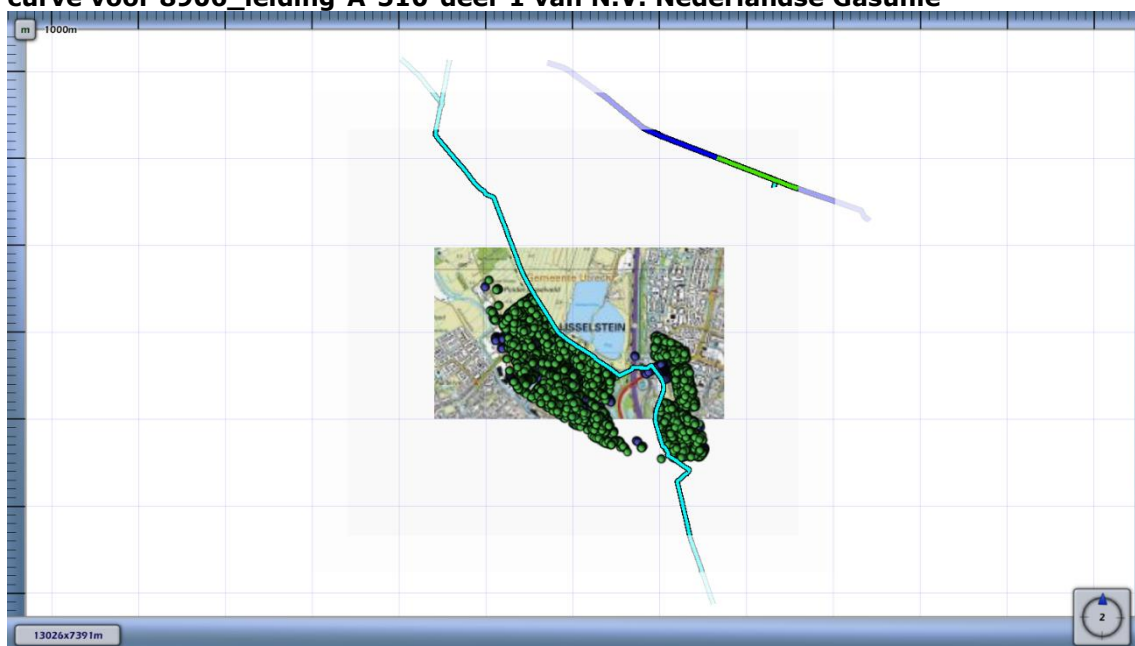
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



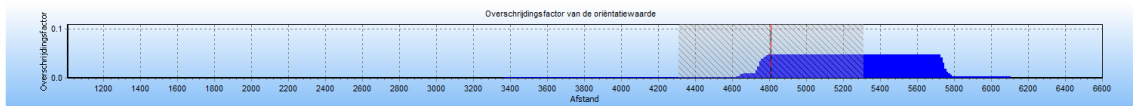
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 920.00 en stationing 1920.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



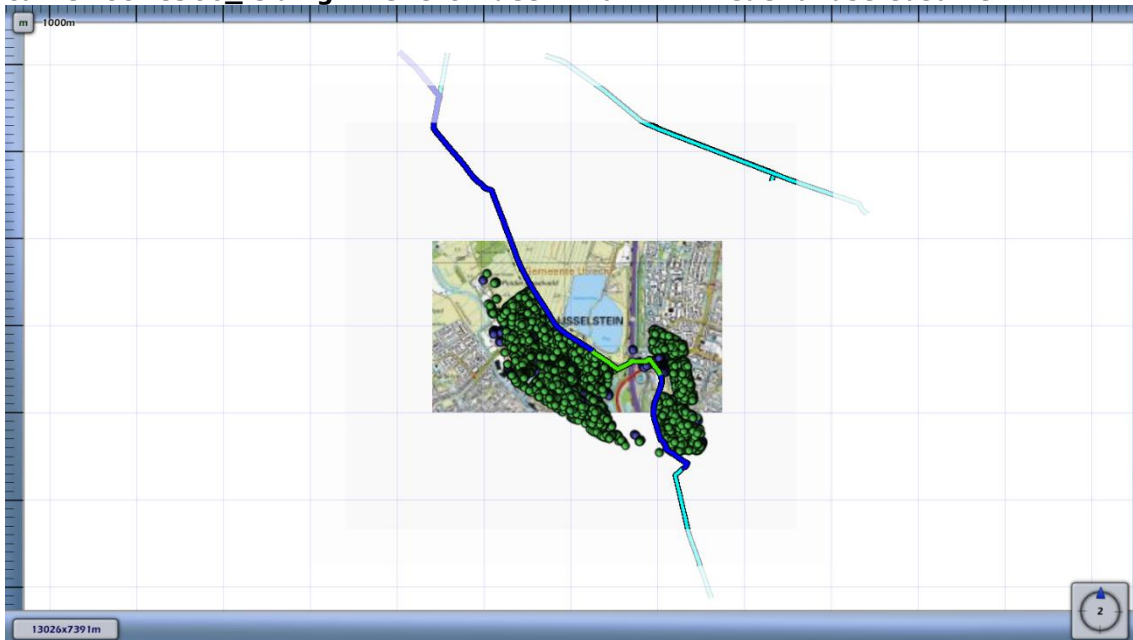
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



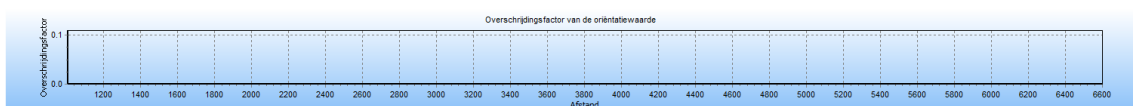
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 103 slachtoffers en een frequentie van $4.59E-008$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.049 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 4310.00 en stationing 5310.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



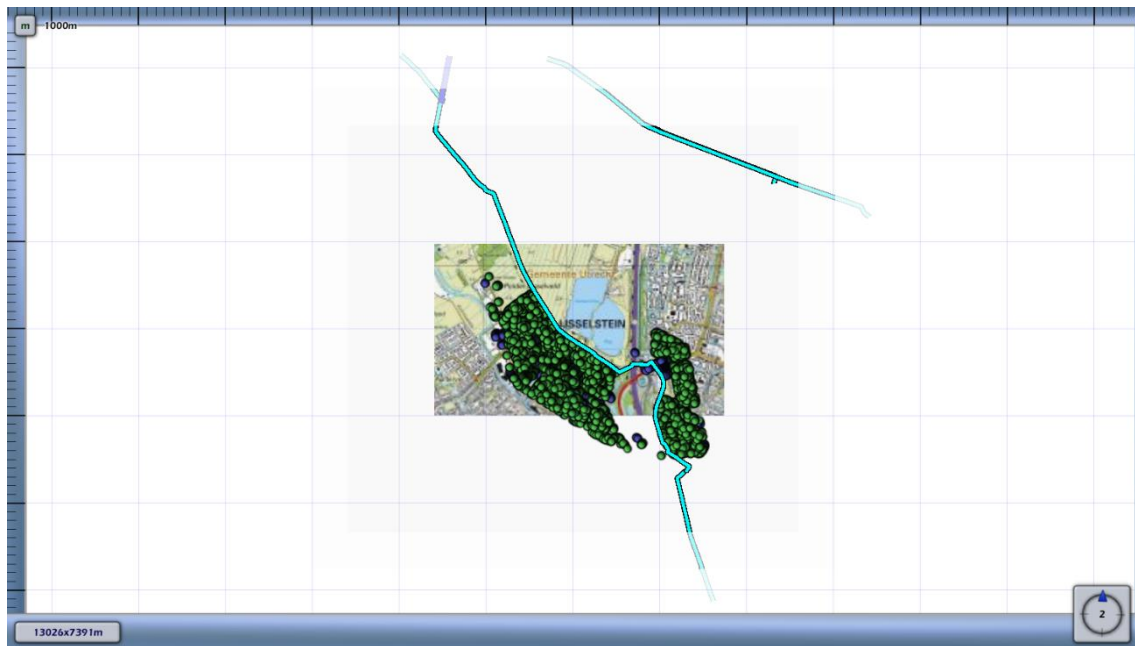
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



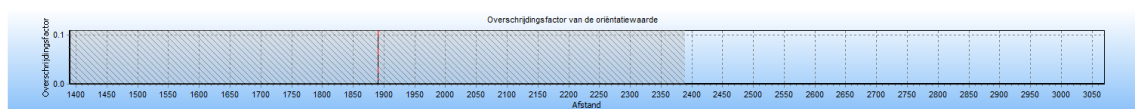
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van $0.00E+000$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan $0.000E+000$ en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



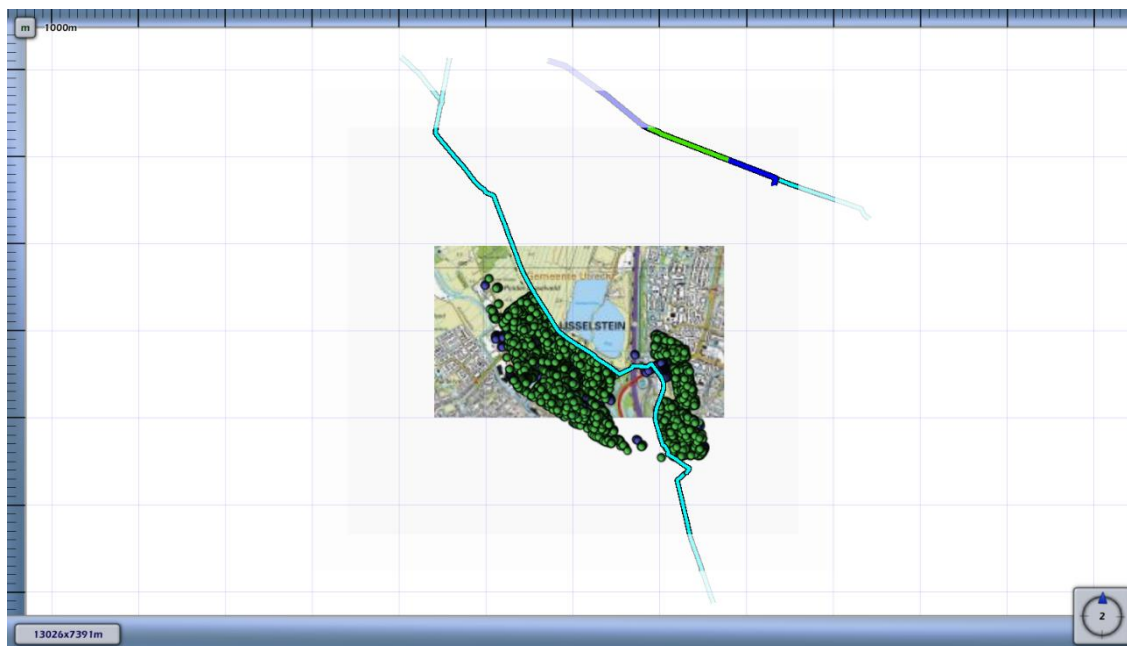
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie



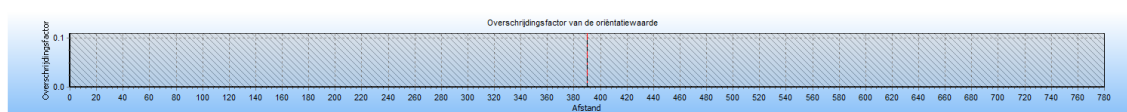
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 1390.00 en stationing 2390.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie



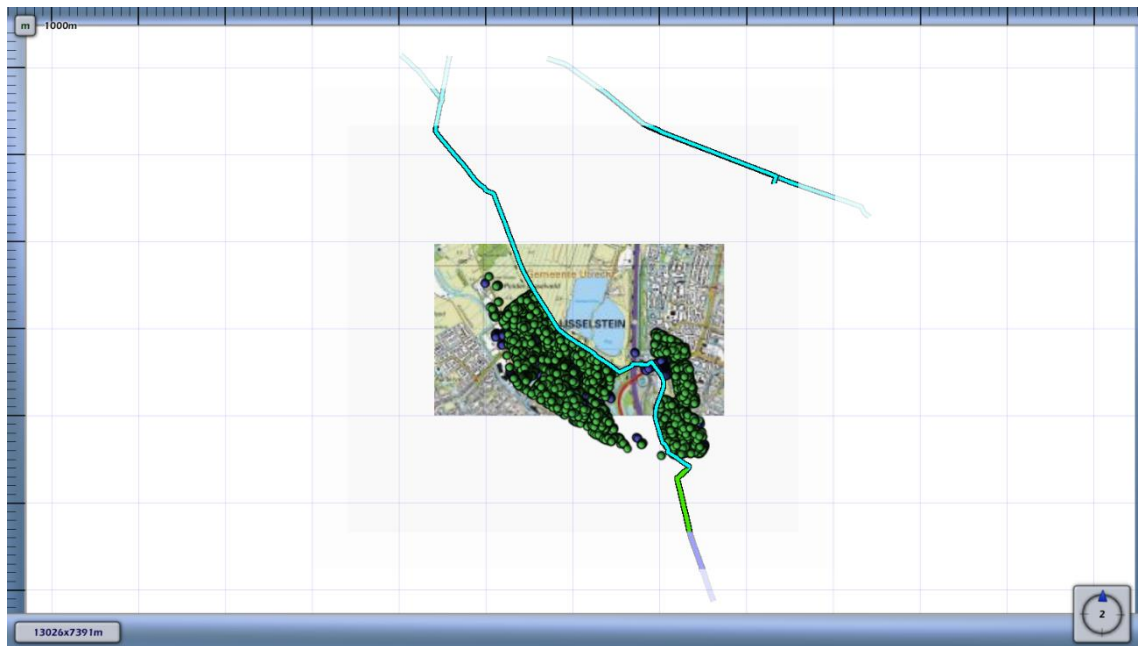
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 780.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.5

Figuur 4.5 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



5 FN curves

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 920.00 en stationing 1920.00



5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 4310.00 en stationing 5310.00



5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 1390.00 en stationing 2390.00



5.5 Figuur 5.5 FN curve voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 780.00



6 Referenties

- [1] Handleiding Risicoberekeningen Bevb. Versie 1.0. 20 december 2010.
- [2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.
- [3] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.
- [4] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.
- [5] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.

Bijlage II – CAROLA berekening, toekomstige situatie

Kwantitatieve Risicoanalyse IJsselstein Ruimtevaartbaan Toekomstige situatie

Door:
SAB adviseurs

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Invoergegevens	5
2.1 Interessegebied	5
2.2 Relevante leidingen	5
2.3 Populatie.....	8
3 Plaatsgebonden risico	10
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	10
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	11
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	11
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie	12
3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	12
4 Groepsrisico screening	14
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	14
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	15
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	15
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie	16
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie	17
5 FN curves.....	19
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 920.00 en stationing 1920.00.....	19
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 4310.00 en stationing 5310.00	19
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00	20
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 1390.00 en stationing 2390.00	20
5.5 Figuur 5.5 FN curve voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 780.00	20
6 Referenties.....	21

1 Inleiding

In deze rapportage worden de gebruikte invoergegevens en de door CAROLA gegenereerde resultaten weergegeven. Deze gegevens vormen de basis voor een QRA-rapportage. Naast deze basisinvoergegevens en –resultaten wordt in de Handleiding Risicoberekeningen Bevb aangegeven welke elementen ook in de QRA beschreven moeten worden. In onderstaand overzicht worden welke elementen beschreven moeten worden en of deze door CAROLA worden aangeleverd. Indien de elementen niet door CAROLA worden gegenereerd, moeten ze door de opsteller van de QRA-rapportage worden ingevuld. Het meest recente overzicht van de te beschrijven elementen wordt gegeven in de van kracht zijnde versie van de Handleiding Risicoberekeningen Bevb.

In CAROLA berekeningen wordt gebruik gemaakt van de parameters conform de Handleiding Risicoberekeningen Bevb [1]. Achtergrondinformatie over de berekeningen kan worden gevonden in [2, 3, 4, 5].

Overzicht van de elementen die in een QRA gerapporteerd moeten worden.

Onderwerp	Vertrouwelijk/ Openbaar	Aangeleverd door CAROLA
1 Algemene rapportgegevens		
Administratieve gegevens:	Openbaar	Deels
- naam en adres van de leidingexploitant(en) (volgens Bevb) - naam en adres van de opsteller van de QRA		Nee
Reden opstellen QRA	Openbaar	Nee
Gevolgde methodiek	Openbaar	Ja
- rekenpakket met versienummer - parameterbestand met versienummer		
Peildatum QRA	Openbaar	Ja
- datum van de berekening - datum van aanmaak van de buisleidinggegevens		Nee
2 Algemene beschrijving van de buisleiding(en)		
Gegevens buisleiding	Openbaar	
- naam buisleiding - diameter - druk - eventuele mitigerende maatregelen		Ja
Ligging van de leiding, aan de hand van kaart(en) op schaal.	Openbaar	Ja
- leiding - noordpijl en schaalindicatie		Ja
3 Beschrijving omgeving		
Omgevingsbebouwing en gebiedsfuncties	Openbaar	
bestemmingsplannen al dan niet gedeeltelijk binnen de PR 10⁻⁶-contour en het invloedsgebied		Ja indien ingevoerd
Actuele topografische kaart	Openbaar	Ja indien ingevoerd
Een beschrijving van de bevolking rond de buisleiding, onder opgave van de wijze waarop deze beschrijving tot stand is gekomen (o.a. incidentele bebouwing, lintbebouwing)	Openbaar	Nee
Mogelijke gevaren van buiten de buisleiding die op de buisleiding effect kunnen hebben (risicoverhogende objecten, buurtbedrijven/activiteiten, vliegroutes, windturbines)	Openbaar	Ja
Gebruikt weerstation	Openbaar	Ja
4 Beschrijving per leiding van mogelijke risico's voor de omgeving		
Samenvattend overzicht van de resultaten van de QRA, waarin tenminste is opgenomen:	Openbaar	Ja
Kaart met het berekende plaatsgebonden risico, met contouren voor 10 ⁻⁴ , 10 ⁻⁵ , 10 ⁻⁶ , 10 ⁻⁷ en 10 ⁻⁸ (indien aanwezig)	Openbaar	Ja
FN-curve, voor zowel huidige als toekomstige situatie, met het groepsrisico voor de kilometer buisleiding met de grootste overschrijding van de oriënterende waarde. Op de horizontale as van de grafiek met de FN-curve wordt het aantal dodelijke slachtoffers uitgezet, op de verticale as de cumulatieve kans tot 10 ⁻⁹ per jaar	Openbaar	Ja
FN-datapunt waarbij de maximale overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt, inclusief de factor van de overschrijding	Openbaar	Ja
Grafiek met de screening van het groepsrisico	Openbaar	Nee
Beschrijving of er kwetsbare bestemmingen en/of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de PR contour van 10 ⁻⁶ per jaar zijn	Openbaar	Ja
Voorgestelde preventieve en repressieve maatregelen die in de QRA zijn meegenomen	Openbaar	Ja

2 Invoergegevens

De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met CAROLA versie 1.0.0.52. De gehanteerde parameterfile heeft versienummer 1.3. De berekeningen zijn uitgevoerd op 13-11-2023.

Dit project is opgeslagen onder de naam L:\2021\210231_01\onderzoek en recht\EV\werkmap\IJsselstein Ruimtevaartbaan.crp en is laatstelijk bijgewerkt op 20-06-2023.

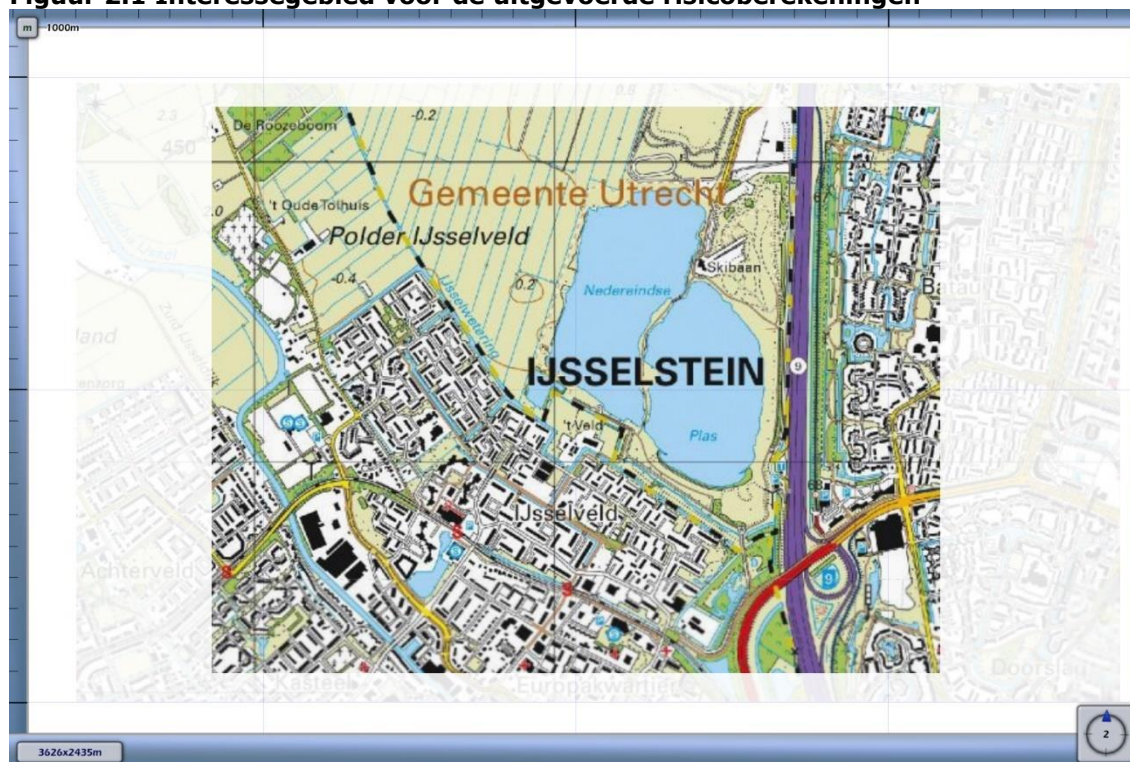
Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het weerstation Soesterberg. De gebruikte ruwheidslengte is 0,1 meter.

In dit hoofdstuk worden de verschillende invoergegevens nader gespecificeerd in de navolgende secties.

2.1 Interessegebied

Het interessegebied is weergegeven in figuur 2.1

Figuur 2.1 Interessegebied voor de uitgevoerde risicoberekeningen



2.2 Relevante leidingen

Op basis van het gespecificeerde interessegebied zijn de volgende aardgastransportleidingen meegenomen.

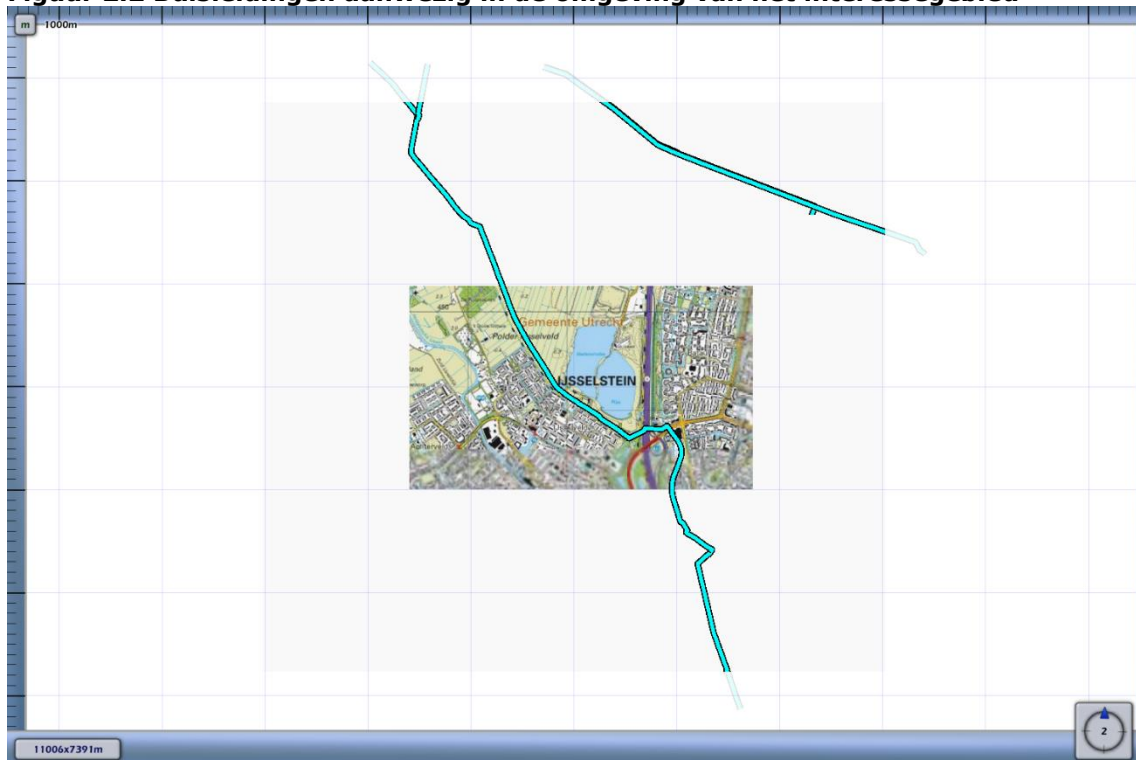
Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
----------	-------------	---------------	------------	---------------------------

N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding-A-510-deel-1	914.00	66.20	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding-W-518-01-deel-1	219.10	40.00	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding-W-518-03-deel-1	219.10	40.00	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding-W-518-03-deel-2	323.80	40.00	20-06-2023
N.V. Nederlandse Gasunie	8906_leiding-W-518-05-deel-1	168.30	40.00	20-06-2023

De exploitant specifieke factoren voor casuïstiek (cluster 1b), actief rappel (cluster 1C) en mitigerende maatregelen corrosie staan beschreven in Tabel 11 van Module B van de Handleiding Risicoberekeningen Bevb [1].

De leidingen zijn gevisualiseerd in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Buisleidingen aanwezig in de omgeving van het interessegebied



Leidingen meegenomen in de risicoberekeningen	
Leidingen waarvoor de houdbaarheidsdatum van de gegevens verstreken is	

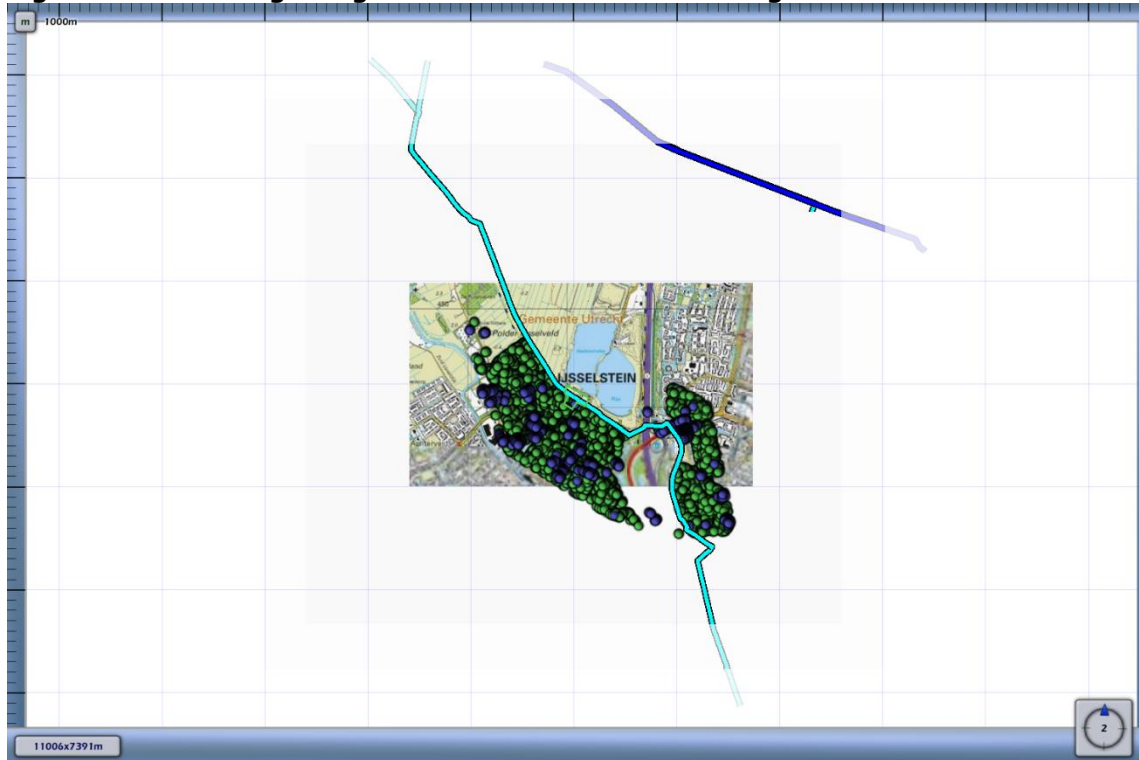
De volgende risicomitigerende maatregelen zijn meegewogen in de risicostudie:

Leidingnaam	Mitigerende maatregel	Begin stationing	Eind stationing
8906_leiding-A-510-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	3.640	9.520
8906_leiding-A-510-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	130.790	133.710
8906_leiding-A-510-deel-1	betonplaat + waarschuwingslint	405.820	1133.050
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	3866.940	3875.510
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4307.750	4308.810
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4311.280	4313.220
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4324.040	4327.210
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4328.250	4383.930
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4657.450	4658.080
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	4721.220	4724.870
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5238.400	5242.080
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5419.100	5423.560
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5443.830	5444.390
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	5445.840	5448.220
8906_leiding-W-518-01-deel-1	strikttere begeleiding van werkzaamheden	6316.690	6507.010

2.3 Populatie

De ingevoerde populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Populatiepolygonen

Label	Type	Aantal	Dichtheid	Vervangmodus	Percentage Personen
woningen	Wonen	195.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	

Populatiebestanden

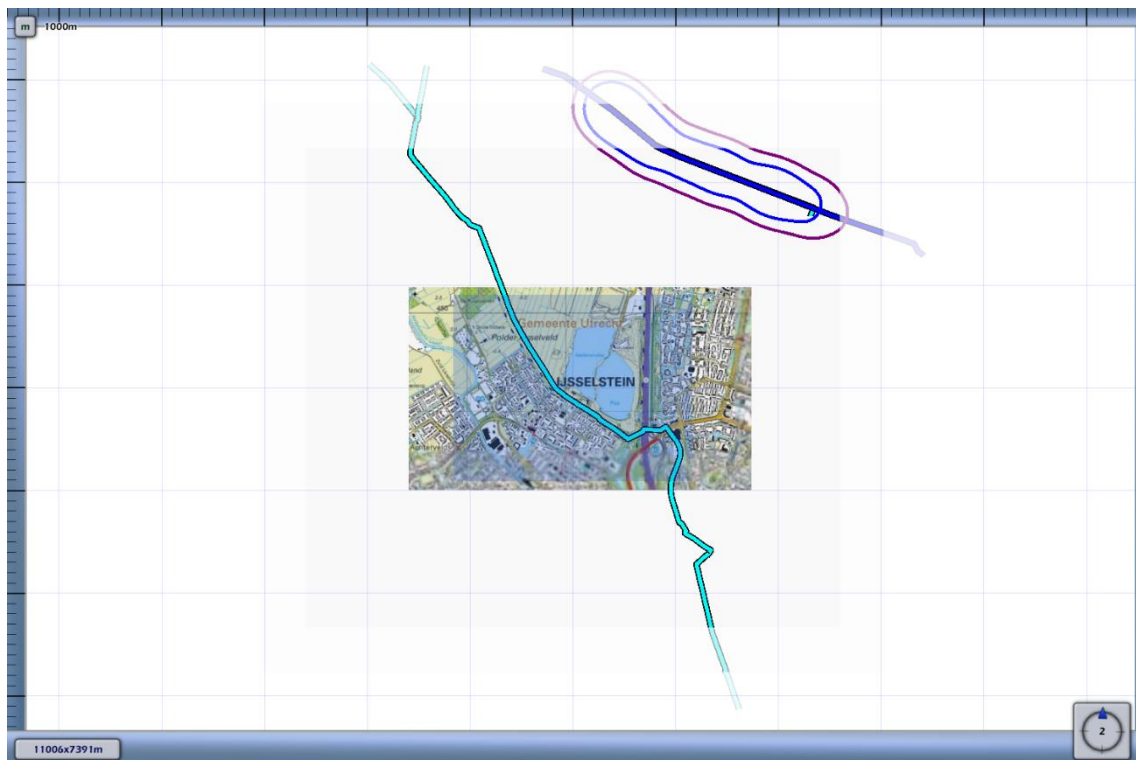
Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\bijeen_sport_cel_zkh-dag100-nacht80.txt	Werken	2672	100/ 80/ 7/ 1/ 100/ 100

IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\hotel-dag0-nacht100.txt	Werken	334	0/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\industrie-dag100-nacht30.txt	Werken	47	100/ 30/ 7/ 1/ 100/ 100
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\kantoor_kliniek_onderwijs_winkel-dag100-nacht0.txt	Werken	3616	100/ 0/ 7/ 1/ 100/ 100
IJsselstein+Ruimtevaartbaan_geval+1_resultaten_resultaten\wonend_vakantiehuis-dag50-nacht100.txt	Wonen	12392	50/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100

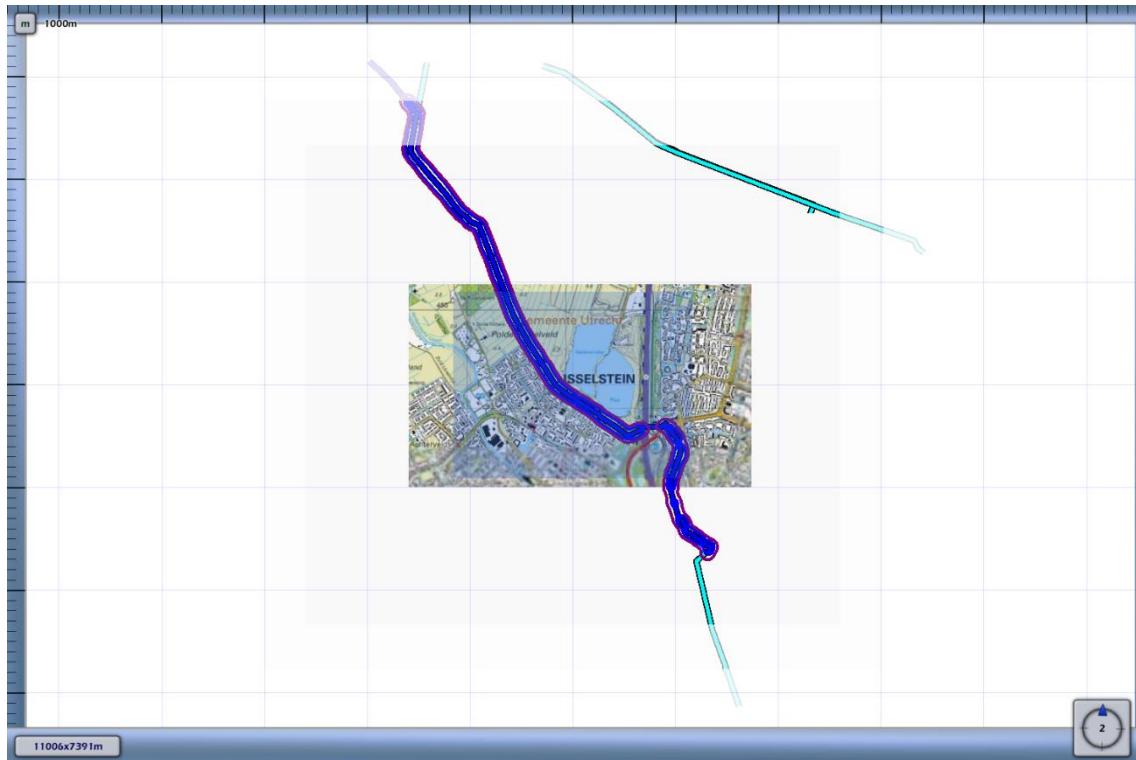
3 Plaatsgebonden risico

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

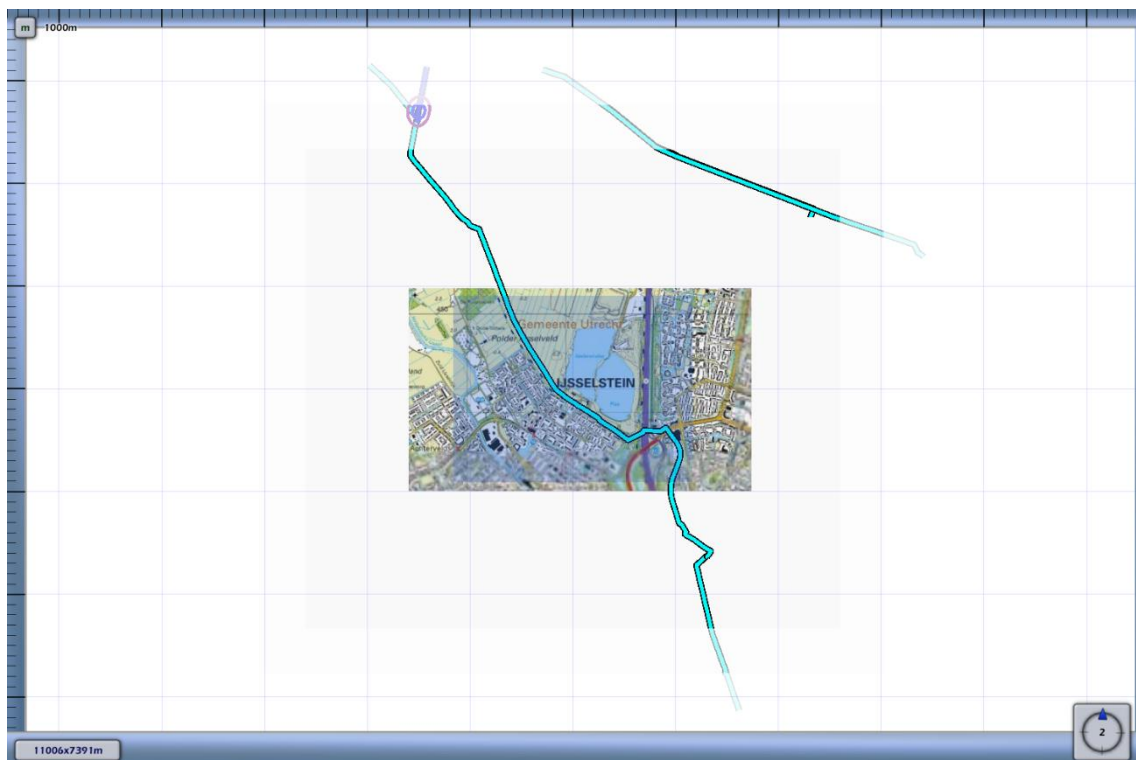
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



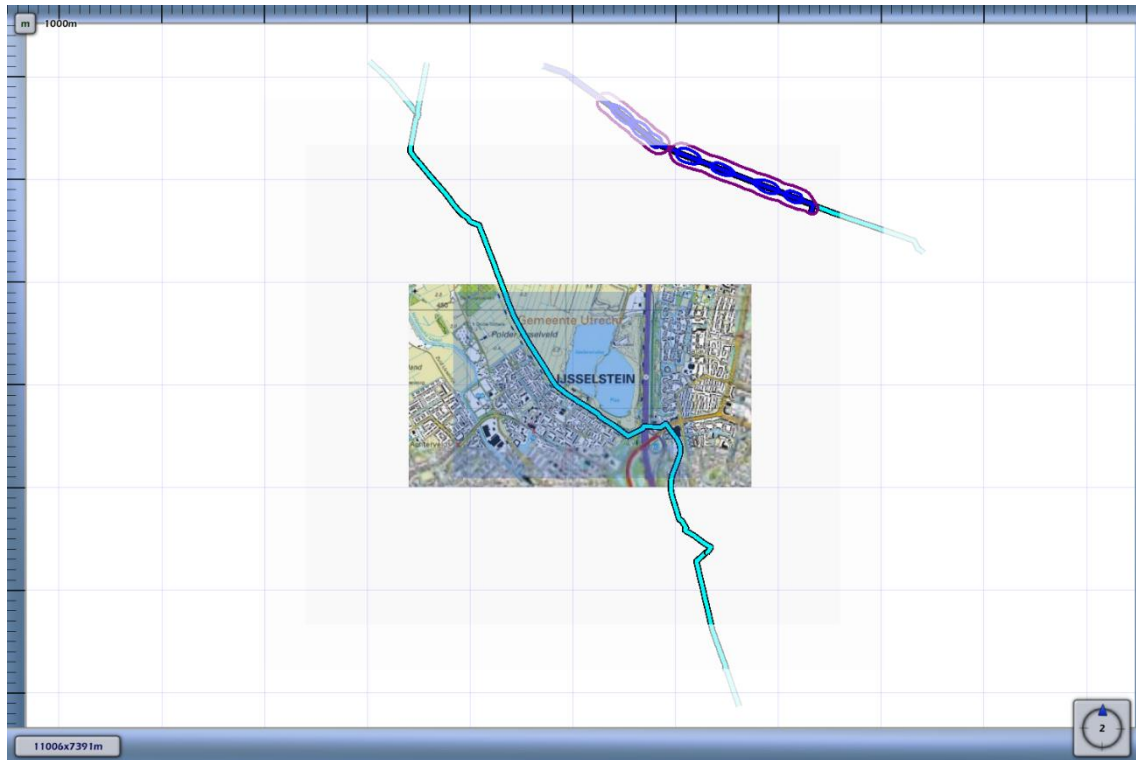
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



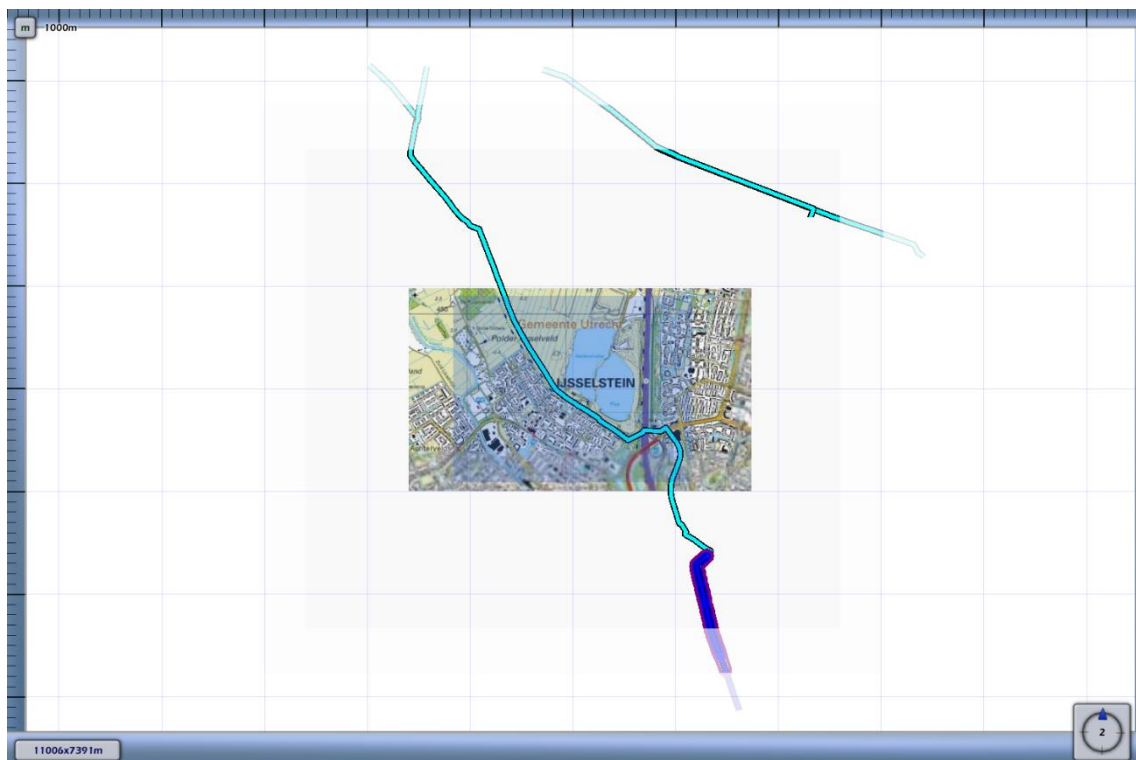
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



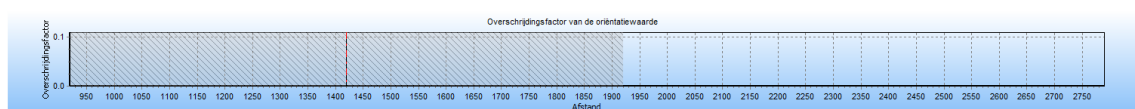
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4 Groepsrisico screening

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

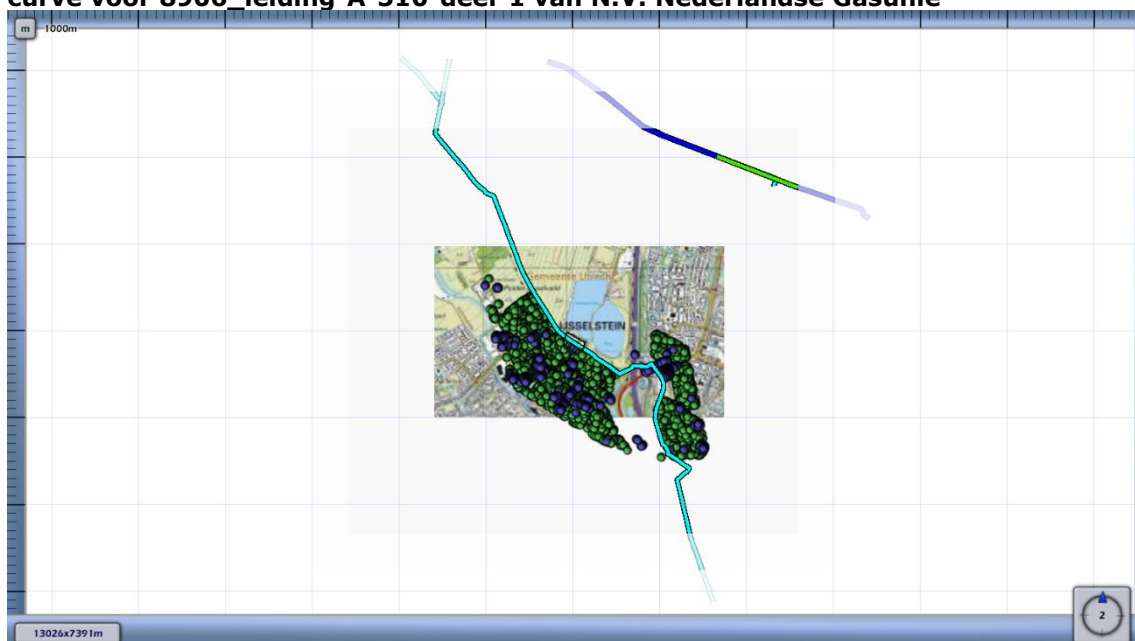
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



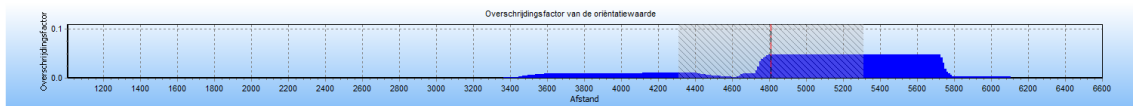
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 920.00 en stationing 1920.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



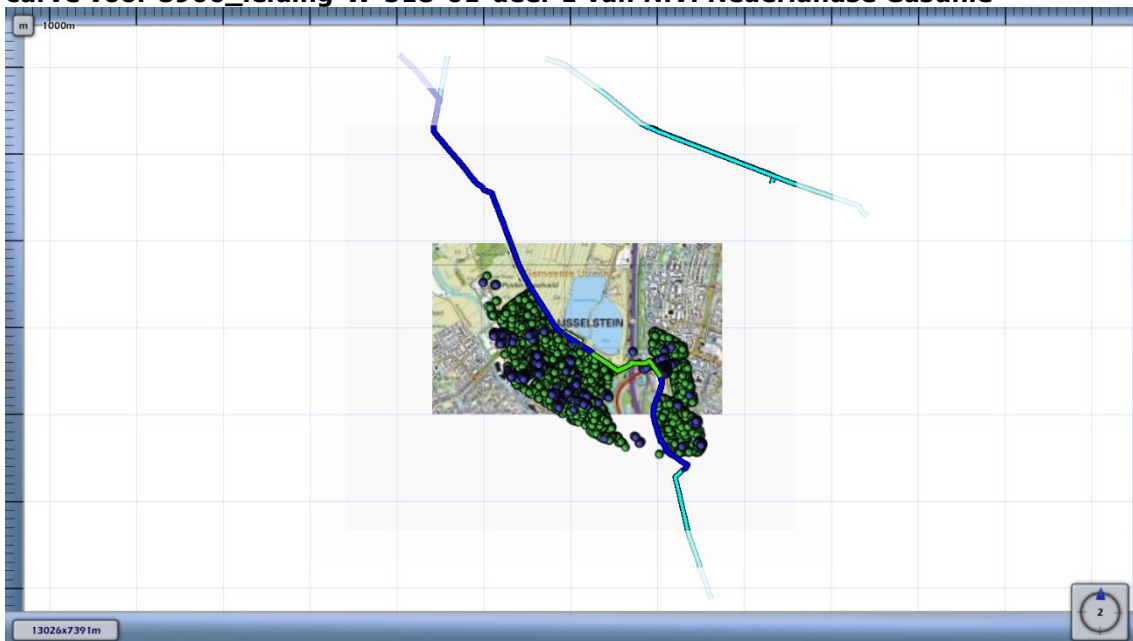
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



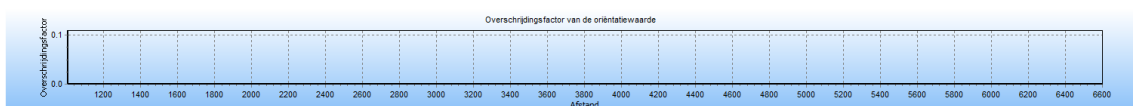
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 103 slachtoffers en een frequentie van $4.59E-008$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.049 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 4310.00 en stationing 5310.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



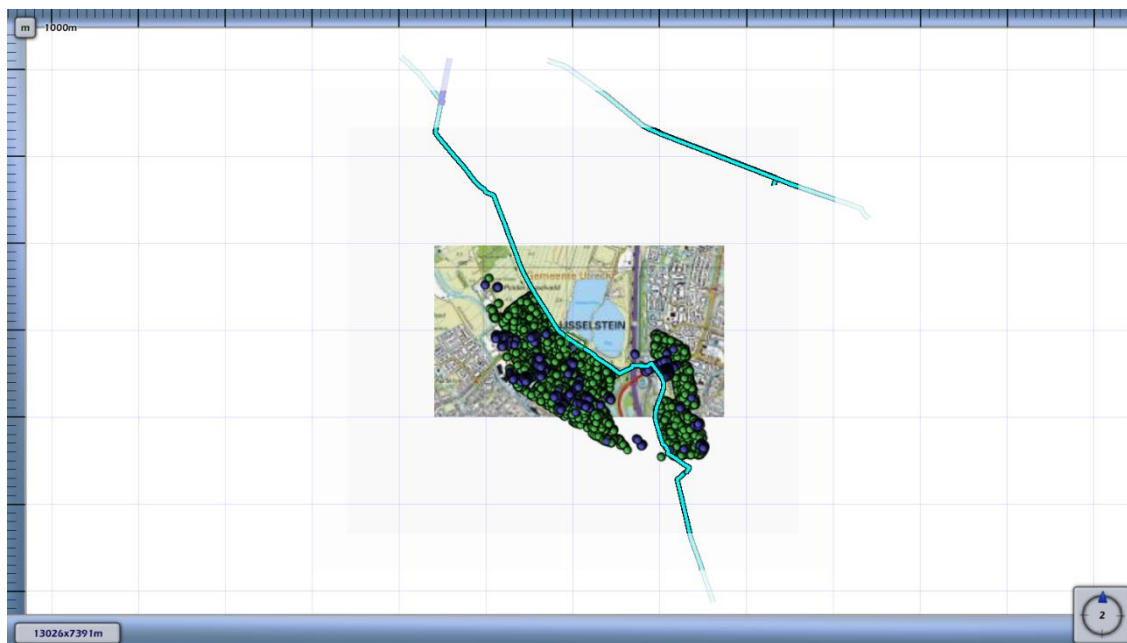
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



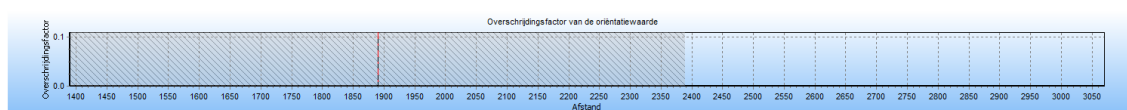
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van $0.00E+000$.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan $0.000E+000$ en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



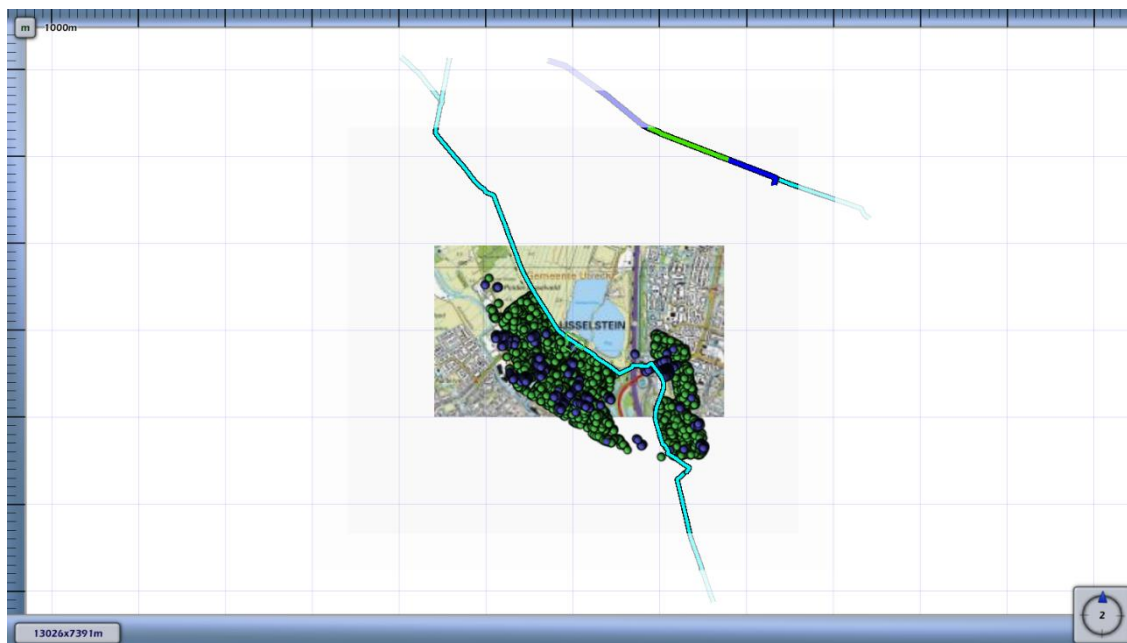
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 1390.00 en stationing 2390.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie



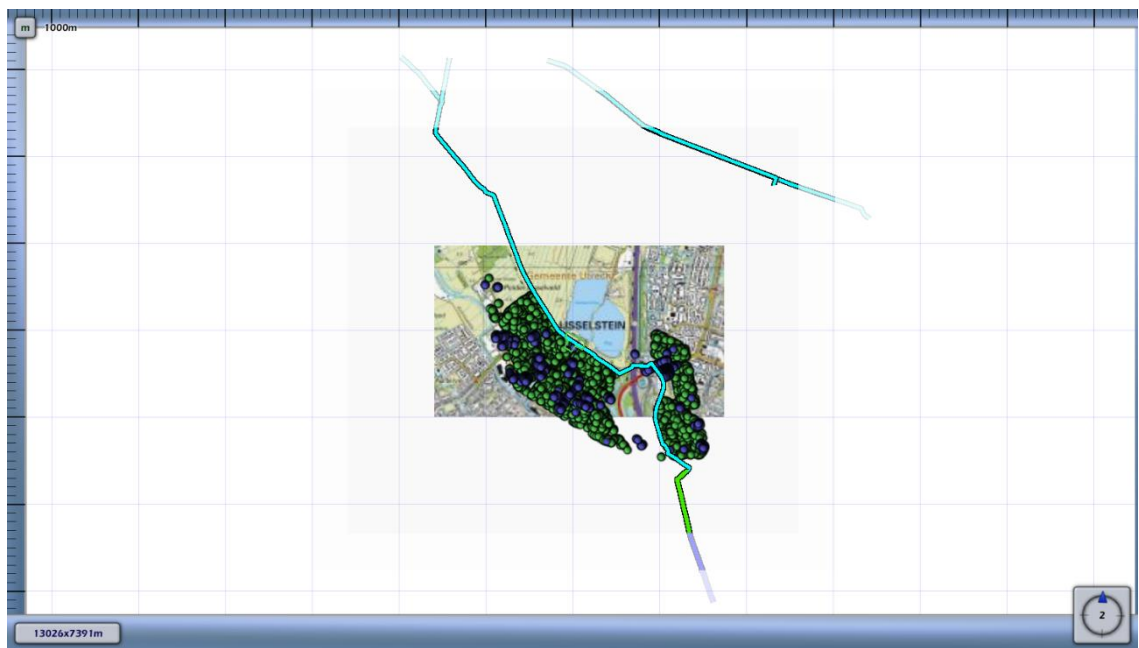
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 780.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.5

Figuur 4.5 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



5 FN curves

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 8906_leiding-A-510-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 920.00 en stationing 1920.00



5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 8906_leiding-W-518-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 4310.00 en stationing 5310.00



5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 8906_leiding-W-518-03-deel-2 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 1390.00 en stationing 2390.00



5.5 Figuur 5.5 FN curve voor 8906_leiding-W-518-05-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 780.00



6 Referenties

- [1] Handleiding Risicoberekeningen Bevb. Versie 1.0. 20 december 2010.
- [2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.
- [3] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.
- [4] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.
- [5] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

correspondentie SAB

Postbus 479
6800 AL Arnhem
T: 026 357 69 11
E: info@sab.nl
www.sab.nl

bezoekadres Arnhem

Frombergdwarsstraat 54
6814 DZ Arnhem

bezoekadres Amsterdam

Jacob Bontiusplaats 9
1018 LL Amsterdam