



VERANTWOORDING HOOGTE GROEPSRISICO

OUDEDIJK 11-13 TE ODILIAPEEL

Opdrachtgever:	Lenz Architecten
Projectnr:	VKL046
Datum:	30 oktober 2023

VERANTWOORDING HOOGTE GROEPSRISICO

OUDEDIJK 11-13 TE ODILIAPEEL

Opdrachtgever:	Lenz Architecten
Projectnr:	VKL046
Rapportnr:	20231030-VKL046-NOT-VGR 2.0
Status:	Definitief
Datum:	30 oktober 2023

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2022 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
PC

Verificatie:
RVH

Validatie:
RVHE

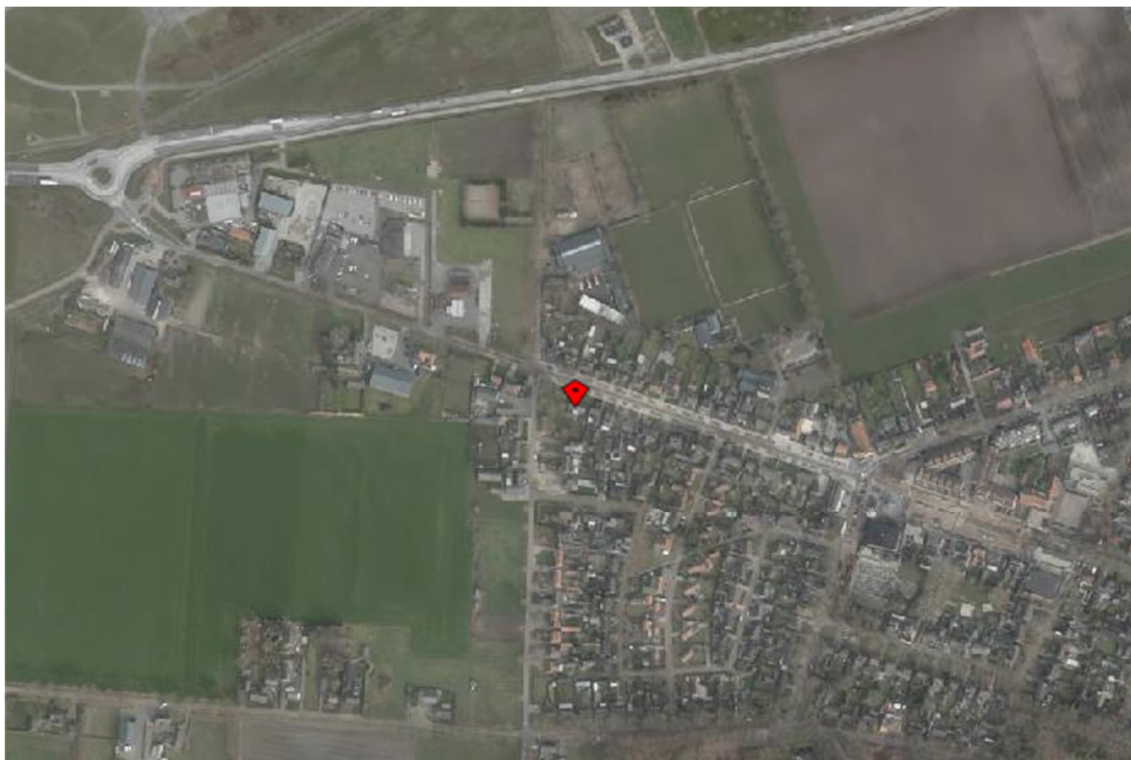


1 INLEIDING

In opdracht van Lenz Architecten is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's ten behoeve van de realisatie van drie vrijstaande woningen aan de Oudedijk 11-13 te Odiliapeel, binnen de gemeente Maashorst. Binnen het plangebied zijn, conform de vigerende bestemming, drie woningen toegestaan echter maar twee woningen gerealiseerd. In de voorliggende situatie is uit planologisch oogpunt sprake van een gelijkblijvende situatie.

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is vastgelegd wanneer en op welke wijze de hoogte van het groepsrisico moet worden verantwoord. Deze notitie geeft invulling aan de verantwoordingsplicht.

De ligging van de planlocatie (rode prikker) is in navolgende afbeelding weergegeven.



Afbeelding 1 Ligging plangebied (bron: Signaleringskaart)

2 RISICOBRONNEN

In de omgeving van het plangebied is de gemeentelijk weg Oudedijk aanwezig. Conform het advies van de Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN)¹ vindt over deze weg transport van gevaarlijke stoffen plaats. Door de brandweer Brabant Noord wordt aangegeven dat het plangebied binnen het invloedsgebied van de provinciale weg N264 ligt.

Oudedijk

Aangezien het plan binnen 200 meter van de Oudedijk is gelegen, is de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt. Onderstaand wordt middels de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) bepaald of de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico berekend moet worden met behulp van het rekenprogramma RBM II.

De Oudedijk ter hoogte van het plangebied betreft een weg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km per uur. Voor het toepassen van de vuistregels is aangesloten bij de vuistregels behorende bij een weg binnen de bebouwde kom (maximumsnelheid 50 km/uur (worstcase).

Vuistregels toetsing groepsrisico:

Toetsing oriëntatiewaarde:

- | | |
|---------------|---|
| Vuistregel 1: | Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe. |
| Vuistregel 2: | Wanneer GF3 minder is dan 10 maal de drempelwaarde in Tabel 1-8 (eenzijdige bebouwing) of 10 maal de drempelwaarde in Tabel 1-9 (2-zijdige bebouwing) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden. |

Toetsing 10% van de oriëntatiewaarde:

- | | |
|---------------|--|
| Vuistregel 1: | Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe. |
| Vuistregel 2: | Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 1-8 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 1-9 (2-zijdige bebouwing) wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden. |

De Oudedijk is niet opgenomen in de telgegevens van Rijkswaterstaat. Uit informatie van de ODBN blijkt dat over deze weg GF3-stoffen vervoerd worden. Aangezien het bestemmingsverkeer betreft, is uitgegaan van maximaal 100 GF3-transporten per jaar (worst case). Aan vuistregel 1 wordt derhalve voor beide toetsingen voldaan.

In onderhavig geval is sprake van tweezijdige bebouwing. De kleinste afstand tussen een gebouw en de as van de Oudedijk bedraagt circa 15 meter. Bij een transportaantal van 100 GF3-transporten wordt de oriëntatiewaarde pas overschreden bij een populatiedichtheid van 550 personen/ha. Voor de 10% toetsing van de oriëntatiewaarde volgt een overschrijding bij een dichtheid van 200 personen/ha. Dergelijke hoge personen aantallen worden in de onderhavige situatie niet behaald. Geconcludeerd wordt dat ook na de planvorming de oriëntatiewaarde en de 10% van de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

¹ Brief d.d. 10 januari 2022 met kenmerk Z/159718

Op basis van het gestelde in artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes hoeft de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk te worden gemaakt. Wel moeten de risico's als gevolg van de transporten met brandbare gassen (BLEVE scenario) over de Oudedijk worden meegenomen in deze beperkte verantwoording van het groepsrisico.

N264

Op circa 280 meter van het plangebied is de provinciale weg N264 gelegen. Op grond van de ruimtelijke scheiding vormen het plaatsgebonden risico en het PAG² geen belemmering voor de planvorming. Aangezien het plan op meer dan 200 meter van het plan is gelegen, vormt de hoogte van het groepsrisico geen belemmering voor de planvorming.

Over de N264 worden eveneens GF3 stoffen vervoerd. Hierdoor ligt het plan ook als gevolg van deze weg binnen het invloedsgebied van brandbare gassen. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (BLEVE scenario), worden meegenomen in deze beperkte verantwoording van het groepsrisico.

² Het plasbrandaandachtsgebied is een gebied als bedoeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes. Dit is een gebied van 30 m parallel aan weerszijden van bepaalde transportroutes waarover grote hoeveelheden zeer brandbare vloeistoffen worden vervoerd

3 UITWERKEN VERANTWOORDINGSPLICHT

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen zijn getroffen om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. Het advies van de regionale brandweer/Veiligheidsregio gaat vooral over het groepsrisico en mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten. Het advies van de brandweer Brabant Noord is aan deze verantwoording toegevoegd. Aangezien door de brandweer wordt aangegeven dat de wijzigingen in het bestaande risicoprofiel geen negatieve gevolgen heeft voor de mate van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid, heeft zij geen aanvullende maatregelen geadviseerd.

De verantwoording van het groepsrisico heeft betrekking op de in hoofdstuk 2 beschreven relevante risicobronnen.

Bevt - Water-, weg- en spoorwegtransport

Het Bevt geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. De adviestaak omvat de mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten. Voor zover mogelijk wordt in dit hoofdstuk invulling gegeven aan de verantwoordingsplicht. De aanvullende adviezen van de regionale brandweer/Veiligheidsregio dient de gemeente Uden mee te wegen in haar besluitvorming.

In artikel 7 en 8 van het Bevt is opgenomen wanneer sprake is van het verantwoorden van het groepsrisico. In onderhavige situatie is sprake van een beperkte verantwoordingsplicht waarbij de verantwoording dient in te gaan op de volgende onderdelen:

- 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.

Als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, dient binnen de planlocatie rekening te worden gehouden met een BLEVE scenario.

BLEVE scenario

BLEVE is een afkorting voor "Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion" (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie). Er bestaat een koude en een warme BLEVE. Bij een koude BLEVE explodeert de tank meteen. Bij een warme BLEVE explodeert de tank als gevolg van een brandhaard.

Bestrijdbaarheid/beheersbaarheid

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van brandweer Nederland.

Uit bovengenoemde handleiding volgt het advies dat het plangebied goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is.

Zorgnorm

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats van het incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden.

Bestrijdbaarheid BLEVE scenario

Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagen meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden.

Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient een aangestraalde tankwagen tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust.

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 ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen

Binnen het plangebied worden geen functies voorzien die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen. Het plan betreft de sloop van 4 woningen en de realisatie van 3 woningen. Indien minder zelfredzame personen aanwezig zijn, wordt er van uitgegaan dat zij met behulp van valide personen in veiligheid kunnen worden gebracht.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten.

Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. Feit blijft dat in geval van een calamiteit een vroegtijdige alarmering van levensbelang is om ervoor te zorgen dat de aanwezigen veilig kunnen vluchten. De mogelijkheden om te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de risicobron af te richten. Op die manier worden vluchtende personen afgeschermd door het gebouw zelf. Vluchtroutes dienen duidelijk te worden aangeduid. Ook kan een optimalisatie van de ontvluchting plaatsvinden door de (nood)uitgangen op zo groot mogelijke afstand van de risicobronnen te projecteren. Dit dient in de verdere planuitwerking meegenomen te worden.

Risicocommunicatie

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op het eerder genoemde scenario). In geval van een calamiteit is het van levensbelang dat de aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden.

De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De Veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.

Bovengenoemde punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dient de gemeente Uden mee te wegen in haar besluitvorming.

Bijlage:
Advies Brandweer Brabant-Noord

Advies: Advies omgevingsveiligheid

> Gegevens risicobeheersing

Behandeld door:	Paul de Kort
Telefoon:	06-51138317
E-mail:	p.dekort@brwbn.nl
Datum brief:	8 december 2021

> Gegevens aanvrager

Aanvrager	ODBN
Contactpersoon:	G. Lardinois
Telefoon en e-mail:	088-7430 000 / glardinois@odbn.nl

> Gegevens aanvraag

Locatie	Oudedijk 11-13, 5409AA Odiliapeel
Zaaknummer aanvrager:	Z/159718
Zaaknummer brandweer:	2021-006371

> Adviesgrondslag

U hebt op 16 november j.l. de Veiligheidsregio Brabant Noord in de gelegenheid gesteld om te reageren op het bestemmingplan Oudedijk 11 Odiliapeel. Het plan heeft een functiewijziging tot doel om het oprichten van drie nieuwe woningen in het plangebied mogelijk te maken. Omdat de ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in het invloedsgebied van de N264 dient conform artikel 8 het groepsrisico te worden beantwoord. Volstaan kan worden met een beperkte verantwoording conform lid 2

De wijziging heeft het slopen van 4 bestaande woningen (2 twee-kappers) en het oprichten van 3 nieuwe woningen (vrijstaand) tot doel. Het aantal personen wonend in het plangebied neemt als gevolg van de ontwikkeling iets af.

Deze veranderingen leiden niet tot een wijziging in het bestaande risicoprofiel en heeft geen negatieve gevolgen voor de mate van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Om deze reden zien wij geen aanleiding voor het geven van advies.