

Notitie verantwoording groepsrisico **Landgoed Rechteren, Dalfsen**

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

NOTITIE VERANTWOORDING GROEPSRISICO

LANDGOED RECHTEREN, DALFSEN

Onderzoek: Notitie beperkte verantwoording groepsrisico
Project: Landgoed Rechteren, Dalfsen
Datum: November 2022



Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16
7609 RG ALMELO

Vestiging Zwolle
Dr. Van Wiechenweg 2
8025 BZ ZWOLLE

Vestiging Utrecht
Euclideslaan 265
3584 BV UTRECHT

T: 0546-45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	3
HOOFDSTUK 2	VOORGENOMEN ONTWIKKELING	4
2.1	HOEK RECHTERENSEDIJK – INRIT KASTEEL RECHTEREN (A)	4
2.2	DALMSHOLTERWEG 1A (B)	5
2.3	RECHTERENSEDIJK 6-8 (C)	6
HOOFDSTUK 3	EXTERNE VEILIGHEID	9
3.1	ALGEMEEN	9
3.2	SITUATIE IN EN BIJ HET PROJECTGEBIED	9
3.3	VERANTWOORDING GROEPSRISICO	11
HOOFDSTUK 4	CONCLUSIE	14

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer is van plan om het landgoed Rechteren, in de gemeente Dalfsen, te voorzien van een kwaliteitsimpuls en toekomstbestendig te maken. Het toekomstbestendig maken houdt in dat het landgoed voldoende inkomsten wil genereren om zonder financiële steun in hun bestaan kunnen voorzien. Hieronder vallen onder andere de volgende locaties met bijbehorende ontwikkelingen:

- A. Rechterensdijk 3 / Hoek Rechterensdijk – inrit kasteel Rechteren: realiseren van een poortwoning;
- B. Dalmsholterweg 1a: realiseren twee vrijstaande woningen;
- C. Rechterensdijk 6-8: realiseren kantoor en ambachtelijke meubelmakerij

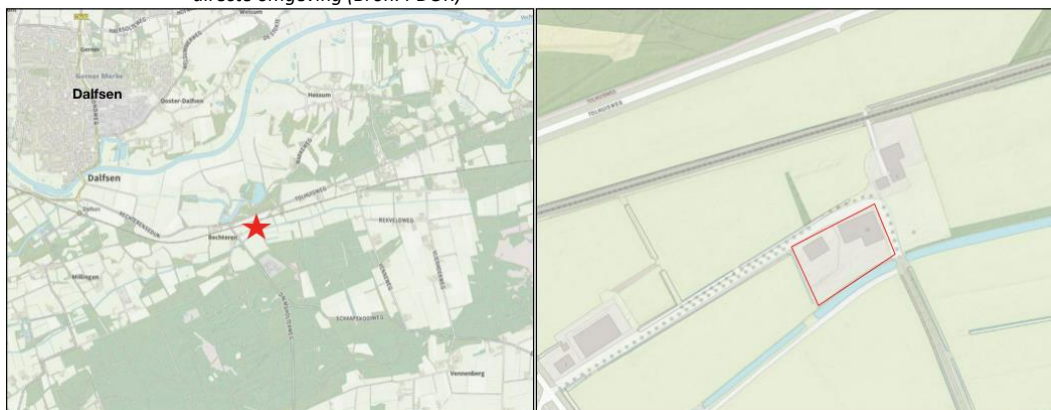
Om de bovenstaande ontwikkelingen (hierna A, B en C) mogelijk te maken dient te worden aangetoond dat het initiatief uitvoerbaar is. Om dat aan te kunnen tonen is onder andere een toets aan het aspect 'Externe veiligheid' benodigd. Vanwege de nabijheid van een spoorlijn dient in voorliggende gevallen een verantwoording groepsrisico te worden gegeven. Deze notitie geeft daar invulling aan.

1.2 Ligging van het projectgebied

In afbeelding 1.1, afbeelding 1.2 en afbeelding 1.3 zijn de liggingen van de hierboven genoemde locaties (A, B en C) ten opzichte van Dalfsen (rode ster) en de directe omgeving (rode omkadering) weergegeven. De spoorlijn ligt respectievelijk ten zuiden en ten noorden van het projectgebied.



Afbeelding 1.1 Ligging van het projectgebied aan de hoek Rechterensdijk – inrit kasteel Rechteren ten opzichte van Dalfsen en de directe omgeving (Bron: PDOK)



Afbeelding 1.2 Ligging van het projectgebied aan de Dalmsholterweg 1a ten opzichte van Dalfsen en de directe omgeving (Bron: PDOK)



Afbeelding 1.3 Ligging van het projectgebied aan de Rechterensedijk 6-8 ten opzichte van Dalfsen en de directe omgeving (Bron: PDOK)

HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

Het voornemen bestaat om het landgoed Rechteren in de gemeente Dalfsen te voorzien van een kwaliteitsimpuls en het toekomstige bestendig te maken in de zin dat het landgoed in de toekomst niet afhankelijk wil zijn van financiële steun. Hieronder wordt voor de locaties op het landgoed ingegaan op de desbetreffende ontwikkeling.

2.1 Hoek Rechterensedijk – inrit kasteel Rechteren (A)

Het voornemen bestaat om op de hoek van de Rechterensedijk en de inrit van het kasteel Rechteren een vrijstaande poortwoning te realiseren. Het projectgebied is onbebouwd. Er is op deze locatie dus geen sprake van sloop. Het perceel, met de te realiseren bebouwing, zal ten slotte landschappelijk ingepast worden. In afbeelding 2.1 is een impressie van de gewenste situatie weergegeven en in afbeelding 2.2 de locatie (rode cirkel) ten opzichte van de spoorlijn (blauwe stippellijn).



Afbeelding 2.1 Impressie gewenste situatie locatie A (Bron: De Erfontwikkelaar)



Afbeelding 2.2 Locatie A ten opzichte van spoorlijn (Bron: PDOK)

2.2 Dalmsholterweg 1a (B)

Het voornemen bestaat om aan de Dalmsholterweg 1a twee vrijstaande woningen te realiseren. Er is sprake van een onbebouwd perceel. Er is dus geen sprake van sloopwerkzaamheden. Tevens worden parkeerplaatsen aangelegd. Ten slotte zal het perceel landschappelijk ingepast worden. In afbeelding 2.3 is een impressie van de gewenste situatie weergegeven en in afbeelding 2.4 de locatie (rode cirkel) ten opzichte van de spoorlijn (blauwe stippellijn).



Afbeelding 2.3 Impressie gewenste situatie (Bron: De Erfontwikkelaar)



Afbeelding 2.4 Locatie B ten opzichte van spoorlijn (Bron: PDOK)

2.3 Rechterensedijk 6-8 (C)

Het voornemen bestaat om aan de Rechterensedijk 6-8 een kantoor in de bestaande graanschuur en een ambachtelijke meubelmakerij te realiseren. Beide functies worden in bestaande bebouwing gerealiseerd. In het geval van de ambachtelijke meubelmakerij is sprake van het definitief inpassen van een tijdelijk toegestane functie. In afbeelding 2.5 is een impressie van de gewenste ontwikkeling weergegeven, waarbij het kantoor in de graanschuur met nummer 3 en de ambachtelijke meubelmakerij met nummer 1 zijn aangeduid. In afbeelding 2.6 zijn de locaties ten opzichte van de spoorlijn (blauwe stippellijn) weergegeven. Hierbij is de graanschuur met rode cirkel en de meubelmakerij met groene cirkel aangeduid.



Afbeelding 2.5 Impressie gewenste situatie (Bron: De Erfontwikkelaar)



Afbeelding 2.6 Locatie C ten opzichte van spoorlijn (Bron: PDOK)

HOOFDSTUK 3 EXTERNE VEILIGHEID

3.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

3.2 Situatie in en bij het projectgebied

Aan de hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het projectgebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven.

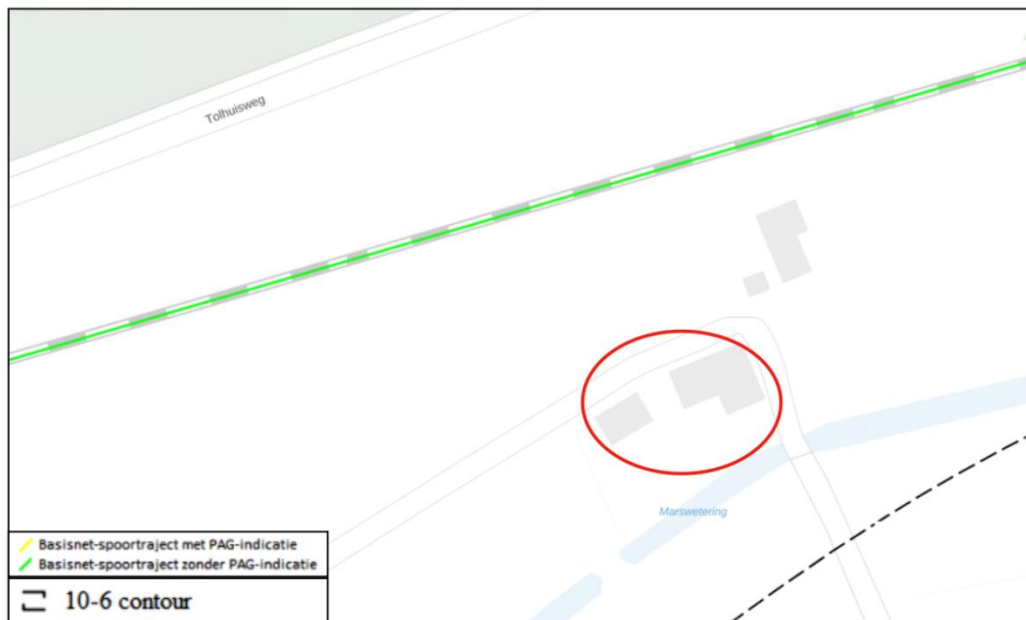
In de volgende afbeeldingen zijn uitsneden van de Risicokaart met betrekking tot de locaties A, B en C en omgeving weergegeven. De ligging van het projectgebied is met de rode contour globaal weergegeven.



Afbeelding 3.1 Uitsnede Risicokaart locatie A (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het projectgebied A:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich wel bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen plaatsgebonden risicocontour 10-6 van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen plaatsgebonden risicocontour 10-6 van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.



Afbeelding 3.2 Uitsnede Risicokaart locatie B (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het projectgebied B:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich wel bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6 van het vervoer gevaarlijke stoffen;

- niet is gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6 van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ten zuiden van het projectgebied B liggen enkele gasleidingen, waarvoor tevens een 10-6 plaatsgebonden contour (zwarte stippellijn) geldt. Deze buisleidingen worden in deze notitie buiten beschouwing gelaten. In de toelichting van het op te stellen bestemmingsplan zal hier nadere aandacht aan gegeven worden.

Uit de inventarisatie blijkt dat het projectgebied C:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich wel bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6 van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour 10-6 van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

3.3 Verantwoording groepsrisico

3.3.1 Spoorlijn

Voor de locaties geldt dat deze zich wel bevinden binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is. Dit heeft te maken met de afstand tot de spoorlijn.

De te realiseren woningen, het te realiseren kantoor en de te realiseren ambachtelijke meubelmakerij zijn kwetsbare objecten. Projectgebied A is gelegen op een afstand van circa 100 meter afstand van de spoorlijn Zwolle-Emmen. En locatie B op circa 85 meter afstand. Ten aanzien van projectgebied C bevindt het te realiseren kantoor zich op circa 25 meter van de spoorlijn. De te realiseren ambachtelijke meubelmakerij bevindt zich op circa 40 meter van de spoorlijn.

De spoorlijn wordt aangeduid met spoortrajectnummer 370D.1. Uit de gegevens van de risicokaart volgt dat de spoorlijn geen plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6) kent. De plaatsgebonden risicocontour (PR 10-8) ligt op 13 meter. De risicobron kent geen plasbrandaandachtsgebied.

In de navolgende tabel zijn de stofcategorieën die over de spoorlijn worden vervoerd met bijbehorend invloedsgebied beschreven en of het projectgebied binnen het invloedsgebied valt.

Aanwezige stofcategorieën	Aantal ketelwagens per jaar	Invloedsgebied (m)	Projectgebied binnen het invloedsgebied
C3	500	35	Locatie C

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de locaties A en B buiten het invloedsgebied van stofcategorie C (zeer brandbare vloeistof) ligt. Locatie C ligt wat betreft het te realiseren kantoor binnen het invloedsgebied, waardoor er een verantwoording van het groepsrisico benodigd is voor locatie C. Gelet op het feit dat de overige locaties binnen de zone van het groepsrisico (200 meter zone) ligt, hoeft het groepsrisico conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes enkel beperkt verantwoord te worden. Ook de Veiligheidsregio moet in de gelegenheid gesteld worden om een advies uit brengen. Voorliggende paragraaf dient te worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio IJsselland.

3.3.2 Verantwoording groepsrisico locatie C

Doordat locatie C binnen het invloedsgebied ligt is er sprake van een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Het groepsrisico is een maat om de kans weer te geven waarbij een incident met dodelijke slachtoffers voorkomt.

Voorliggend plan voorziet in het herbestemmen van de graanschuur van agrarisch naar kantoor. De 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' gaat uit van 1 werknemer per 30 m² b.v.o. kantoor en van 1 werknemer per 100 m² b.v.o. bedrijvigheid. Het projectgebied was voorheen in gebruik ten behoeve van een agrarisch bedrijf met ruim 2.000 m² aan bedrijfsbebouwing. Op basis van de handleiding dient voor de

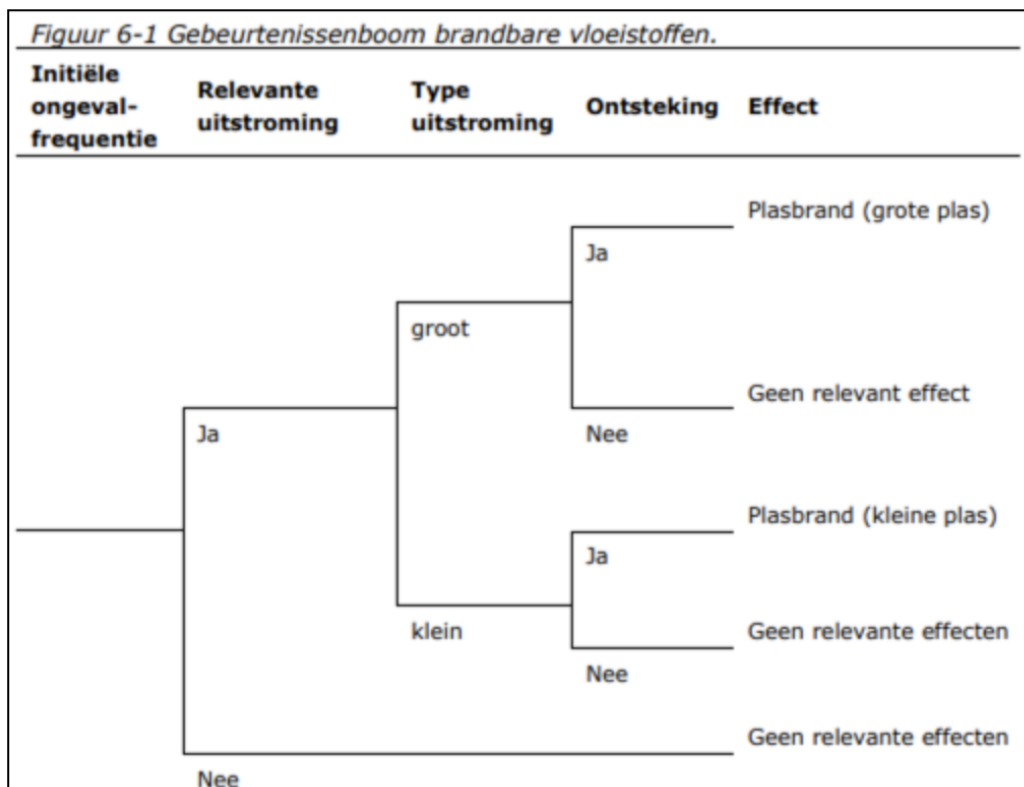
huidige situatie gerekend te worden met de aanwezigheid van 20 werknemers. In de nieuwe situatie is sprake van een kantoorfunctie met circa 180 m² aan b.v.o. Op basis van de handleiding gaat dit samen met de aanwezigheid van 180/30= 6 werknemers. Er is dan ook sprake van een afname van de personendichtheid binnen het projectgebied en daarmee geen sprake van een toename van het groepsrisico.

3.3.3 Beperkte verantwoording

Ten aanzien van het groepsrisico van de genoemde risicobron dient te worden ingegaan op de elementen van de verantwoording uit artikel 7 van het Bevt. Het heeft hier dan betrekking op zelfredzaamheid en beheersbaarheid/bestrijdbaarheid:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en;
- 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.

De uitstroming van een brandbare vloeistof kan leiden tot de vorming van een vloeistofplas op de grond. Wanneer er een ontstekingsbron aanwezig is kan een plasbrand ontstaan die leidt tot warmtestraling in de omgeving. Bij directe ontsteking ontbrandt de uitgestroomde vloeistof ten gevolge van bijvoorbeeld vonken die bij het incident ontstaan. Bij vertraagde ontsteking kan de door verdamping gevormde wolk ontbranden, er ontstaat een wolkbrand (flash fire) die terug brandt met een plasbrand als gevolg. De effectafstanden van beide scenario's zijn bij de veronderstelde plasgroottes en (voorbeeld)stoffen vergelijkbaar. In de volgende afbeelding worden de mogelijke gebeurtenissen getoond.



Afbeelding 3.3 Gebeurtenissenboom brandbare vloeistoffen (bron: Handleiding risicoanalyse Transport)

Hieronder wordt de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid besproken. Tevens wordt ingegaan op het aspect zelfredzaamheid.

Beheersbaarheid c.q. bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid dient op twee aspecten te worden beoordeeld:

1. Bestrijden rampscenario

Belangrijk bij een ongeval met brandbare vloeistoffen is dat de brandweer zo snel mogelijk bij de ketelwagen is, zodat het brandbare vloeistof niet kan ontwikkelen tot een brandbare plas of explosie. Het gevaar van een plasbrand is dat door warmtestraling personen overlijden of gewond raken. Indien de brandweer tijdig ter plaatse is kan voorkomen worden dat het vuur zich uitbreidt en kan overslaan op gebouwen. De schade kan beperkt worden door de 'vuurlijn' van de plasbrand op voldoende afstand van bebouwing te houden. Er moet voorkomen worden dat een brandbare vloeistof zich verspreidt langs een trein met gevaarlijke stoffen of het plangebied instroomt.

Locatie A is bereikbaar via de Rechterensedijk die ten zuiden van het gebied loopt. Locatie B is bereikbaar via de Dalmsholterweg dat uitkomt op de Rechterensedijk danwel Tolhuisweg. Locatie C is bereikbaar via de Rechterensedijk die ten noorden loopt. Essentieel is daarbij dat de brandweer voor een langere periode voldoende bluswatercapaciteit heeft ter plaatse van het ongeval.

De brandweer IJsselland kan vanuit de kazerne Dalfsen via de Rondweg en de Rechterensedijk binnen circa 6 minuten Locatie A en C bereiken. Voor locatie B geldt dat de Dalmsholterweg uitkomt op de Rechterensedijk en daarmee op circa 7 minuten afstand van de kazerne is gelegen. Daarnaast is de kazerne een beroepkorps die 24 uur per dag en zeven dagen in de week bezet is. Oftewel de verwachting is dat de brandweer snel ter plaatse kan zijn. De inschatting is dat de eerste brandweerwagen binnen circa 10 minuten aanwezig kan zijn bij de calamiteit. In de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid zijn normen voor maximale opkomsttijden gesteld. Bij de Veiligheidsregio dient advies te worden ingewonnen of de bereikbaarheid en daarmee de opkomsttijden voldoende zijn gewaarborgd.

Voor de bestrijding is bluswater ook van belang. Hier gaat het om een beoordeling van de feitelijk aanwezige bluswatercapaciteit, zowel primair (brandkranen), secundair (geboorde putten en open water) en tertiair bluswater (aanvullende bluswatervoorzieningen). Er is bij beide locaties oppervlakte water voorhanden. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen wordt bepaald of dat voldoende is. Daarbij wordt beschouwd of dit overeenkomt met de benodigde bluswatercapaciteit in het geval van een calamiteit.

2. Inrichting van het gebied om bestrijding faciliteren

Voor de bestrijding van een calamiteit is de inrichting van het gebied van belang. Naast het tijdig aanwezig zijn met voldoende materieel is tevens de inrichting van het projectgebied cruciaal. Zoals in hoofdstuk 2 is te zien, zijn de locaties goed bereikbaar. De nieuwe functies worden ontsloten met een oprit en rondom is voldoende vrije ruimte aanwezig voor het opstellen van brandweerwagens en eventueel andere hulpdienstauto's.

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.

Eén van de voornaamste handelingen bij het ontstaan van een ongeval met brandbare vloeistoffen is het ontvluchten van het rampgebied. Hierbij is vluchten tot buiten het invloedsgebied de beste optie. Bij een ongeval met brandbare vloeistoffen moeten vluchtroutes personen direct van de calamiteit kunnen weggeleiden. Voor een projectgebied geldt dat er voldoende vluchtwegen aanwezig dienen te zijn om in geval van een calamiteit te kunnen vluchten, in tegenovergestelde richting van de calamiteit. Voor beide locaties geldt dat deze ontsloten zijn op een doorgaande route (Rechterensedijk) en dat er voldoende vluchtwegen aanwezig dienen te zijn om in geval van calamiteit te kunnen vluchten. Hierin zal worden voorzien.

Binnen de locaties moet men snel op de hoogte zijn van een eventueel ongeluk met brandbare vloeistoffen op het spoor en men moet op de hoogte zijn van de gevaren van deze brandbare vloeistoffen en weten hoe te handelen. Primair gaat NL-Alert de basis vormen voor alarmering van personen in een bepaald gebied. Daarnaast kan nog gebruik gemaakt worden van het bestaande systeem van Waarschuings Alarmerings Systeem (WAS) palen.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid. Aanbevolen wordt om bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen nader te beoordelen of er voldoende bluswater aanwezig is. Mocht dit niet het geval zijn dienen er aanvullende brandkranen te worden geplaatst. Tot slot moet ook de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld worden om een advies uit brengen. Voorliggende notitie is voorgelegd aan de Veiligheidsregio IJsselland. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt nader ingegaan op het advies van de Veiligheidsregio.

Het voldoen aan de wettelijke eisen en normen betekent niet dat er zich geen calamiteiten kunnen voordoen. Er blijft altijd een restryrisico aanwezig waarbinnen incidenten plaats kunnen vinden.