



Omgevingsdienst
De Vallei

Externe Veiligheid Anthonie Fokkerstraat / Achterveldseweg

Datum 12 maart 2018

Inhoud

INLEIDING	3
Aanleiding.....	3
Plangebied.....	3
RISICOANALYSE.....	4
Plaatsgebonden risico	4
Groepsrisico	4
VERANTWOORDING GROEPSRISICO	4
Algemeen	4
Scenario.....	4
Onderdelen	5
CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	7

Inleiding

Aanleiding

Voor het gebied tussen de Anthonie Fokkerstraat en de Achterveldseweg is het verzoek ingediend om de bestemming te wijzigen in een bedrijfsbestemming.

Plangebied

In figuur 1 is het plangebied aangegeven.



Figuur 1. Locatie van het plangebied

De A30 is een transport route die van invloed is op het plangebied. Het blijkt dat het plangebied volledig in het invloedsgebied van een calamiteit met brandbare gassen en giftige stoffen ligt. En een groot gedeelte van het plan ligt in het gebied waar maatwerk moet worden geleverd (paarse contour). Om dit te kunnen uitvoeren moet het groepsrisico en de gevolgen voor dit risico van dit plan worden bepaald.

Verder zijn er geen risicovolle objecten die van invloed zijn.

Risicoanalyse

Voor de situaties zonder en met het nieuwe industrieterrein is met het programma RBMII een risicoanalyse uitgevoerd met de maximale transport hoeveelheden die genoemd zijn in het Basisnet weg.

Plaatsgebonden risico

Hieruit blijkt dat er geen plaatsgebonden risico aanwezig is.

Groepsrisico

Het groepsrisico bedraagt in de bestaande situatie 0,067 * oriënterende waarde en neemt in de nieuwe situatie toe naar 0,074 * oriënterende waarde.

Het groepsrisico blijft meer dan een factor 10 onder de oriënterende waarde, en neemt met meer dan 10% toe. Er moet een volledige verantwoording van het groepsrisico plaatsvinden.

Verantwoording groepsrisico

Algemeen

Algemeen geldt dat elke verandering van het groepsrisico een onderbouwing en verantwoording vereist. De verantwoordingsplicht omvat (samengevat) de volgende elementen die beoordeeld moeten worden:

- verandering van het groepsrisico
- mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen binnen het invloedsgebied
- mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp
- mogelijke alternatieven (voor het ruimtelijk plan)
- mogelijkheden tot risicoreductie

Op basis van het voorgaande wordt een uitspraak gedaan over de aanvaardbaarheid van het risico dat na alle maatregelen resteert.

Scenario

Bleve:

Verkeersongeval waarbij een tankwagen met een brandbaar gas is betrokken. De tankwagen wordt aangestraft, waardoor de tank wordt opgewarmd. De integriteit van de tankwand begeeft het en er ontstaat een warme Bleve. Door de aanwezigheid van vuur/brand/hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben. Dit scenario heeft een stralingscontour waaraan personen afhankelijk van de afstand gedurende 12 seconde worden blootgesteld. De afstand waar dit nog leidt tot brandwonden bedraagt ongeveer 400m.

Zonder aanstraling wordt gesproken van een koude Bleve. Een koude Bleve kan gevolgd worden door een volkbrand of een explosie scenario. Een dergelijk incident verloopt in zo'n korte tijd dat de brandweer niet tijdig aanwezig is om de personen in het gebied te waarschuwen. Hierbij is men volledig aangewezen op zijn/haar zelfredzaamheid.

Zelfredzaamheid bij een warme Bleve:

Het scenario waarbij slachtoffers vallen kan met een tijdig alarmeringssysteem worden voorkomen.

Doordat bij LPG tankwagens gebruik gemaakt wordt van een hittewerende coating wordt dit

scenario inmiddels verwaarloosbaar klein geacht.

Zelfredzaamheid bij een koude Blevé:

Bij een koude Blevé geldt dat vluchten het gewenste handelingsperspectief is voor personen binnen het invloedsgebied van de leiding. Voor personen buiten het invloedsgebied

Onderdelen

Hieronder is kort aangegeven welke aspecten op grond van de wet- en regelgeving (BEVI) in elk geval vermeld moeten worden bij de ruimtelijke onderbouwing.

Tabel 2. Elementen die in beschouwing moeten worden genomen bij de verantwoording groepsrisico conform Bevi.

1	Dichtheid van personen in het invloedsgebied • Reeds aanwezig • Te verwachten op grond van plan
2	Omvang van het Groepsrisico • Voor het van kracht worden van het besluit • Op tijdstip vaststellen bestemmingsplan • De verandering ten gevolge van het besluit • De ligging ten opzichte van de oriënterende waarde
3	Mogelijke maatregelen ter beperking van het risico bij de bron
4	Mogelijke maatregelen ter beperking van het groepsrisico die met het ruimtelijk besluit mogelijk worden gemaakt
5	Mogelijkheden tot voorbereiden op en bestrijden en beperken van de omvang van een zwaar ongeval • Pro-actie • Preventie • Preparatie • Repressie en zelfredzaamheid
6	Mogelijkheden van personen in het invloedsgebied om zichzelf in veiligheid te brengen
7	Voor- en nadelen van alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager risico
8	Mogelijkheden en voorgenomen maatregelen in de nabije toekomst
9	Voorschriften die verbonden worden aan het verlenen van een oprichtingsvergunning voor risicovolle bedrijven met invloed op het plangebied

In deze paragraaf volgt een beknopte beschrijving van de zaken die voor dit plan relevant zijn voor de verantwoording.

Ad 1 en 2. Personendichtheid en omvang risico

In de risico berekeningen met het programma RBM II zijn de dichtheden van personen binnen de invloedsgebieden van de A30 vermeld. Hieruit volgt dat dit beoogde bestemmingsplan zorgt voor een stijging van het aantal aanwezige personen, het risico zelf wijzigt niet door het plan, omdat er met het plan geen nieuwe risicobronnen mogelijk worden gemaakt.

Er is geen plaatsgebonden risico aanwezig en het groepsrisico ligt meer dan een factor

10 onder de oriënterende waarde,

Ad 3. Maatregelen aan de bron

Bij de risicobron – het transport van gevaarlijke stoffen over de A30- zijn door de ontwikkelaar van het plan geen maatregelen te treffen.

Ad 4. Ruimtelijke maatregelen

Binnen het plangebied kan via de invulling ervan wel nog rekening gehouden worden met vluchtroutes (van de risicobron af.

Ad 5. Voorbereiden, bestrijden en beperken van de omvang

Het plangebied is voor de hulpdiensten goed bereikbaar. Voor de gebouwen in het plan kunnen bouwtechnische maatregelen worden genomen hierbij valt te denken aan het gebruik van hittebestendig en/of hittewerend materiaal en bijzonder sterke beglazing die extra luchtdruk aan kan bij een ontploffing.

Ad 6. Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid wordt bepaald door een aantal eigenschappen:

- het maatgevend scenario;
- de functie en de aard van het object;
- de inrichting van de omgeving.

Afhankelijk van het scenario kan zowel schuilen als vluchten de juiste actie zijn. Voor een dreigende 'warme' BLEVE van een tankwagen zal tegenwoordig, door toepassing van een hittewerende voorziening aan de tankwagen, in de meeste gevallen nog voldoende tijd voor ontvluchting aanwezig zijn. In geval van een zogenaamde 'koude' BLEVE is er geen vooraankondiging.

De personen die op het bedrijventerrein aanwezig zijn zullen in het algemeen voldoende zelfredzaam. Bij een evacuatie zijn zij zelf in staat zich in veiligheid te brengen en te vluchten van de bron.

Gekeken kan worden of bestemmingen waar niet zelfredzame personen aanwezig kunnen zijn uit te sluiten.

Er dienen voldoende vluchtwegen van de A30 af zijn.

Het plangebied heeft naar verwachting voldoende dekking van het Waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) van de gemeente Barneveld. Actief inzetten op risicocommunicatie, wat te doen in geval van een calamiteit.

Ad 7. Alternatieven

Het groepsrisico vanwege de A30 is relatief laag meer dan een factor 10 onder de oriënterende waarde. Er zijn weinig mogelijkheden voor een alternatieve verbeterde indeling.

Ad 8. Mogelijkheden en maatregelen

Goede voorlichting over de bouwtechnische.

Ad 9. Voorschriften.

Vooralsnog kunnen er geen risicovolle bedrijven in de nabijheid van het plangebied gerealiseerd worden. Op het nieuwe industrieterrein de vestiging van BEVI bedrijven uitsluiten.

Conclusies en aanbevelingen

Het plaatsgebonden risico voldoet in alle situaties aan de norm en vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Het groepsrisico blijft na planrealisatie in de worst case situatie situatie onder de meer dan een factor 10 onder de oriëntatiewaarde.

De volgende maatregelen kunnen worden overwogen om het risico te reduceren:

- voldoende bluswatercapaciteit;
- voorkomen dat niet zelfredzame personen langdurig op het terrein aanwezig zijn.
- actief inzetten op risicocommunicatie;
- afstemmen met ontwikkelaars over bouwkundige maatregelen.
- zorgen voor een goede vluchtmogelijkheid
- Bevi bedrijven uitsluiten op het nieuwe industrieterrein.