



**Notitie P17057.04-01-VGR:
Verantwoording groepsrisico
Askalonstraat te Maastricht**

Herten, 14 mei 2018

1 Inleiding

Ter plaatse van de locaties 'Askalonstraat' en 'Kop Balijeweg' in de wijk Limmel te Maastricht is een herontwikkeling voorzien. De herontwikkeling aan de Askalonstraat bestaat uit de renovatie van 19 woningen en de sloop van 30 woningen met vervangende nieuwbouw. In totaal worden 36 nieuwe woningen gerealiseerd. De herontwikkeling van de 'Kop Balijeweg' bestaat uit de sloop van 18 woningen op de hoek Balijeweg-Populierweg. Ter plaatse wordt een nieuw appartementencomplex gerealiseerd met maximaal 30 wooneenheden. Met het oog op de externe veiligheidsrisico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het water, het spoor en de weg, dient de hoogte van het groepsrisico en de verantwoording hiervan nader te worden beschouwd ten aanzien van deze ontwikkelingen.

In de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht (hierna: de Beleidsvisie) is vastgelegd wanneer en op welke wijze de hoogte van het groepsrisico moet worden verantwoord. Deze notitie geeft invulling aan deze verantwoordingsplicht.

De planlocatie is in navolgende figuur weergegeven.



Figuur 1: Ligging van de planlocaties

2 Risicobronnen

In de omgeving van het plangebied bevindt zich een aantal risicobronnen waardoor het plan zich binnen de zone van de betreffende risicobron bevindt, conform de Beleidsvisie. In de onderstaande figuur is de zone indeling van de risicobronnen weergegeven.



	Zone 1	Zone 2	Zone 3
(spoor)wegen	30 meter (invloedsgebied plasbrand)	200 meter (invloedsgebied BLEVE)	1500 meter (invloedsgebied toxisch)
Vaarwegen	25 meter (invloedsgebied plasbrand)	90 meter (invloedsgebied BLEVE)	1000 meter (invloedsgebied toxisch)
Aardgastransportleidingen	PR 10 ⁻⁶ contour	100% Letaalgrens	1% letaalgrens
LPG tankstations	PR 10 ⁻⁶ contour	150 meter (invloedsgebied)	400 meter (effectgebied)
Overige risicovolle inrichtingen	PR 10 ⁻⁶ contour	PR 10 ⁻⁸ contour	1% letaliteitscontour

Figuur 2: Zone indeling (bron: Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht)

Een inventarisatie van de relevante risicobronnen is opgenomen in het rapport P17.057.01-5 "Quickscan externe veiligheid, Askalonstraat te Maastricht", d.d. 14 mei 2018, opgesteld door Windmill.

De relevante risicobronnen in de omgeving van het plangebied zijn onderstaand samengevat weergegeven.

Transport over het water

Het plangebied 'Askalonstraat' is gelegen op circa 500 meter ten oosten van de Maas. Het plangebied 'Kop Balijeweg' is op ruim 600 meter van de Maas gelegen. Op grond van de ruimtelijke scheiding zijn de plangebieden niet gelegen binnen een PR 10⁻⁶-risicocontour. Op basis van figuur 2 liggen de plangebieden in zone 3 van een vaarweg.

Transport over de weg

De plangebieden bevinden zich op circa 500 meter van de rijksweg A2. Deze weg is opgenomen in het Basisnet. Op grond van de ruimtelijke scheiding zijn de plangebieden niet gelegen binnen een PR 10⁻⁶-risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van deze weg. Tevens is het niet noodzakelijk om de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken. Op basis van figuur 2 ligt het plangebied in zone 3 van de A2.

Transport over het spoor

De plangebieden zijn op circa 140 meter van de spoorlijn Lutterade-Maastricht gelegen, waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze spoorlijn is opgenomen in het Basisnet. Op deze afstand ligt het plan niet binnen een PR 10⁻⁶-risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van deze spoorweg. De plangebieden bevinden zich binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn waardoor de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt is. Op basis van artikel 8 lid 2 van het Bevt kan berekening van de hoogte van het groepsrisico achterwege blijven indien wordt aangetoond dat:

- het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10 procent toeneemt, EN
- de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Binnen het plangebied is sprake van sloop en vervangende nieuwbouw waarbij maximaal sprake zal zijn van een geringe toename van het aantal personen. De planvorming zal daardoor geen zichtbare invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Uit de

Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht blijkt dat de oriëntatiewaarde van de spoorlijn niet wordt overschreden. Op basis van artikel 8 van het Bevt hoeft de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk te worden gemaakt.

Op basis van figuur 2 liggen de plangebieden binnen zone 2 van deze spoorlijn.



3 Uitwerking verantwoordingsplicht

De plangebieden zijn gelegen binnen het invloedsgebied van diverse risicobronnen, waardoor conform het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) invulling gegeven moet worden aan de verantwoordingsplicht. In de Beleidsvisie wordt voor de verschillende verantwoordingsniveau's aangegeven hoe de invulling van deze verantwoording uitgewerkt dient te worden.

Op grond van de conclusies in hoofdstuk 2, moet voor het water en de weg voldaan worden aan verantwoordingsniveau 3.

Conform de beleidsvisie van de gemeente zou voor het spoor sprake zijn van een verantwoordingsniveau 1. Gelet op het feit dat binnen het plangebied sprake is van vervangende nieuwbouw en er maximaal een geringe toename is van nieuwe kwetsbare objecten binnen het plan, kan ons inziens worden volstaan met de standaardverantwoording uit de beleidsvisie.

Inleiding

De geprojecteerde ontwikkelingen bevinden zich op grote afstand van de risicobronnen. Op deze afstand is het toxisch scenario maatgevend.

Gelet op de afstand tussen de plangebieden en het spoor geldt dat de effecten van een BLEVE op het spoor wel kunnen reiken tot aan de plangebieden. Gelet echter op het feit dat binnen de plangebieden sprake is van vervangende nieuwbouw en er maximaal in geringe mate nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd, wordt voor de verantwoording van de risico's als gevolg van het spoor aangesloten bij de standaardverantwoording.

Ontwikkeling groepsrisico

Vanwege de grote afstand tot de risicobronnen water en weg zal een toename van de personendichtheden niet significant doorwerken in de rekenkundige hoogte van het groepsrisico. De beschouwing van het groepsrisico en de verantwoording daarvan is om deze reden volledig kwalitatief uitgevoerd.

Zoals aangegeven is binnen de plangebieden sprake van sloop en vervangende nieuwbouw waarbij maximaal sprake zal zijn van een geringe toename van het aantal personen. De planvorming zal daardoor geen zichtbare invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Uit de Beleidsvisie blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor de spoorlijn niet wordt overschreden. Op basis van artikel 8 van het Bevt is de hoogte van het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico door het beïnvloeden van de personendichtheid is op deze grote afstand tot de risicobronnen (water en weg) geen item. Zoals gesteld heeft op deze afstand een toe- of afname van personendichtheid geen invloed op het groepsrisico. Daarnaast is de kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Veiligheidsmaatregelen aan de bron zijn daarom niet realistisch.

Hoewel het spoor op kortere afstand ligt van de plangebieden zijn hier, gelet op het feit dat sprake is van vervangende nieuwbouw met maximaal een geringe toename van het aantal personen waardoor geen zichtbare invloed op de hoogte van het groepsrisico waarneembaar is, mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico niet relevant.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Ook het bestrijdbaarheid vraagstuk speelt op deze afstand van de risicobron niet. Bestrijding vindt plaats aan de bron. Aangezien sprake is van vervangende nieuwbouw heeft de planvorming geen invloed op de bereikbaarheid van zowel de risicobron als de plangebieden.

Voor het voorkomen van een warme BLEVE ter plaatse van het spoor dient een aangestraalde tankwagon tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor dient voldoende bluswater nabij de risicobron aanwezig te zijn. De voorgenomen planontwikkeling heeft geen invloed op de aanwezigheid van voldoende bluswater ter plaatse van de risicobron.

Mogelijkheden tot 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 ontluchten.

Blootstelling aan een toxisch gas is het bepalende scenario voor de risicobronnen water en weg. In geval van een calamiteit dienen personen te schuilen. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters.

Nieuwe bouwwerken zijn goed geïsoleerd, waardoor ze een goede bescherming bieden tegen het binnendringen van het toxisch gas. Belangrijk is wel dat de luchtbehandelingsinstallaties met één druk op de knop uit te schakelen zijn.

Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario (spoor) is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. De mogelijkheden om op eigen kracht te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de spoorlijn af te richten. Op die manier worden vluchtende personen afgeschermd door de bebouwing zelf.

Daarnaast dient in geval van een calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding. Het grondgebied van Maastricht valt grotendeels binnen de dekking van de sirenepalen. Het kleine deel dat niet gedekt is betreft gebieden met weinig bebouwing.

Tot slot

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de beleidsvisie externe veiligheid Maastricht en de daarin gemaakte keuzes.

Op basis van artikel 9 van het Bevt dienen bovengenoemde punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor advies aan de Veiligheidsregio te worden voorgelegd.

WINDMILL

MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES

ing.  ion