

Notitie

Aan : [redacted] (Ter Steege Vastgoed)
[redacted] (Gemeente Rijssen-Holten)
[redacted] (BJZ.nu)

Van : [redacted] (Royal Haskoning)

Datum : 24 oktober 2012

Bijlagen : Digitale Carola en RBM II bestanden

Kopie : [redacted] (Royal Haskoning)
[redacted] (Royal Haskoning)

Onze referentie : 9X4323.A0/N002/501642/903488/Nijm

**Betreft : Beknopte rapportage risicoberekeningen
herinrichting stationsgebied Rijssen**

[redacted] uitgevoerd voor [redacted]
[redacted] rapportage gaan we kort in [redacted]
[redacted] In deze rapportage
[redacted] verwerkt zoals verkregen op 19 juni 2012, naar aanleiding van de
[redacted] notitie (d.d. 30 mei 2012). Als bijlage bij deze rapportage ontvangt u ook
[redacted] RBM II bestanden.

Uitgevoerde werkzaamheden

Onze werkzaamheden zijn in de volgende vijf stappen uitgevoerd:

1. Op basis van de door u aangeleverde informatie, zoals de plattegronden, en bij ons beschikbare gegevens van de weg en het spoor, zijn door ons op 4 mei de te hanteren uitgangspunten vastgelegd en ter goedkeuring aangeboden aan de gemeente.
2. Vervolgens zijn op 23 mei de populatiegegevens opgevraagd met een door de gemeente verstrekt inlogaccount voor de Populator.
3. Aan de hand van het commentaar zoals verkregen op 19 juni 2012 naar aanleiding van de eerste berekeningen, zijn de populatiegegevens aangepast.
4. Op basis van de overeengekomen uitgangspunten en de populatiegegevens zijn door ons risicoberekeningen uitgevoerd voor aanwezige spoor, weg en buisleiding.
5. Tot slot is deze beknopte rapportage opgesteld met daarin de gebruikte uitgangspunten en de resultaten van de berekeningen.

Leeswijzer

Op de volgende pagina's zijn per type bron (weg, spoor, buis) de gebruikte uitgangspunten en de resultaten van de berekeningen gepresenteerd. Tot slot is op de laatste pagina van deze notitie nader ingegaan op de gebruikte populatiegegevens.

Conclusie

De uitgevoerde berekeningen laten zien dat de geplande [redacted] stationsomgeving in Rijssen een geringe toename van het berekende groepsrisico veroorzaken. De toename is veroorzaakt doordat na realisatie van de ontwikkeling een hoger aantal personen in de invloedgebieden aanwezig is. In alle gevallen blijft de toename van het groepsrisico onder de oriënterende waarde. Dit houdt overigens niet in dat de hoogte van het groepsrisico automatisch acceptabel is. Alleen het bevoegde gezag (Gemeente Rijssen-Holten) kan bepalen of ze de verandering van het groepsrisico verantwoord acht. Deze groepsrisicoverantwoording maakt deel uit van het besluit dat de gemeente neemt over het initiatief tot ontwikkeling van de stationsomgeving in Rijssen.

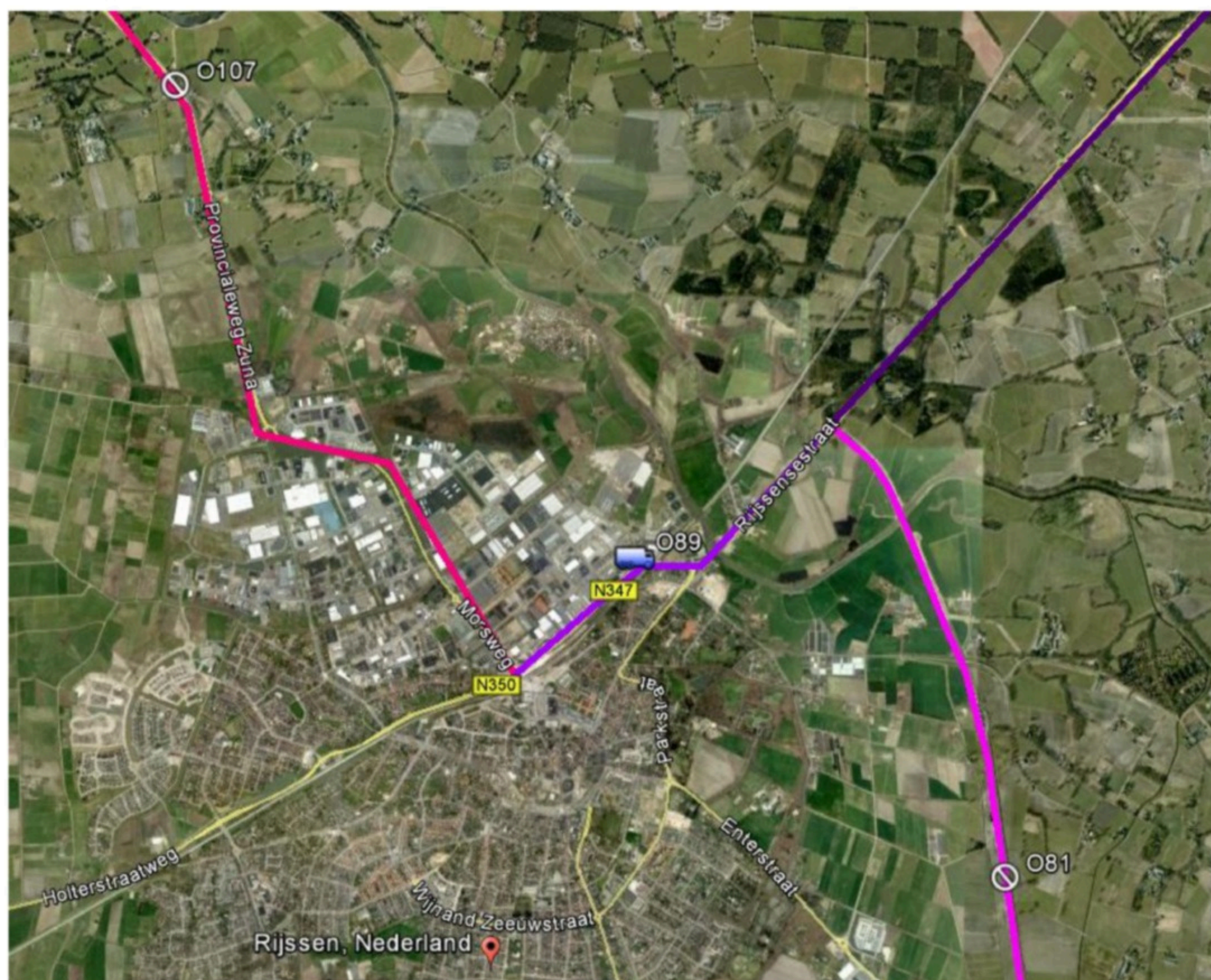
I - WEGTRANSPORT

Gegevens wegtransport

Tabel 1 Gehanteerde hoeveelheden wegtransport ¹.

Wegvak	Traject	Aantal vrachtwagens				
		LF1 Brandbare vloeistof	LF2 Zeer brandbare vloeistof	LT1 Zeer licht toxische vloeistof	LT2 Licht toxische vloeistof	GF3 Toxisch gas
N347 O89	Van Rijssen [O81/O88] tot Rijssen [O107]	2.106,0	1.469,7	75,4	32,8	262,7

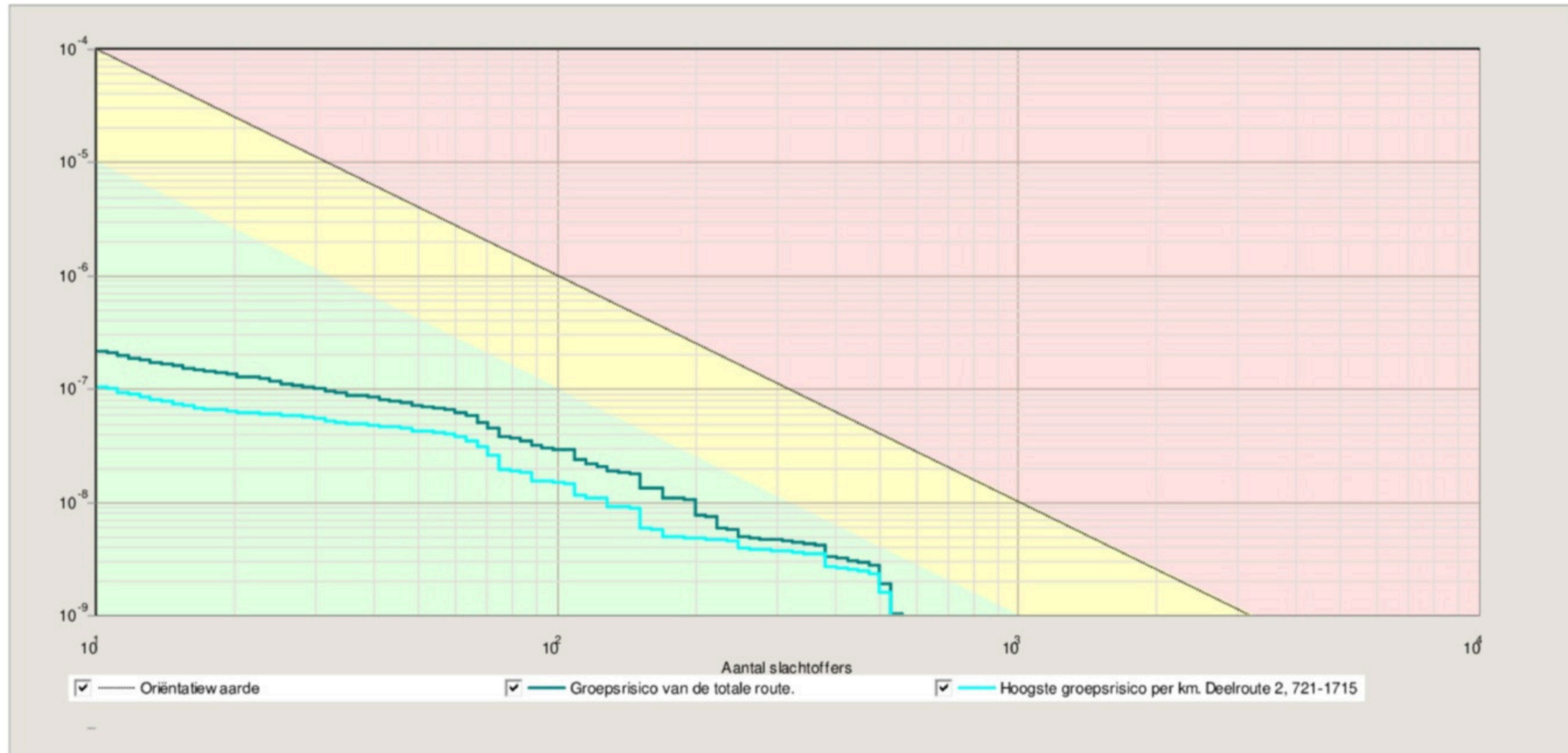
¹ Documenten en data jaartentensiteiten, Rijkswaterstaat, Ministerie Infrastructuur en Milieu, mei 2007



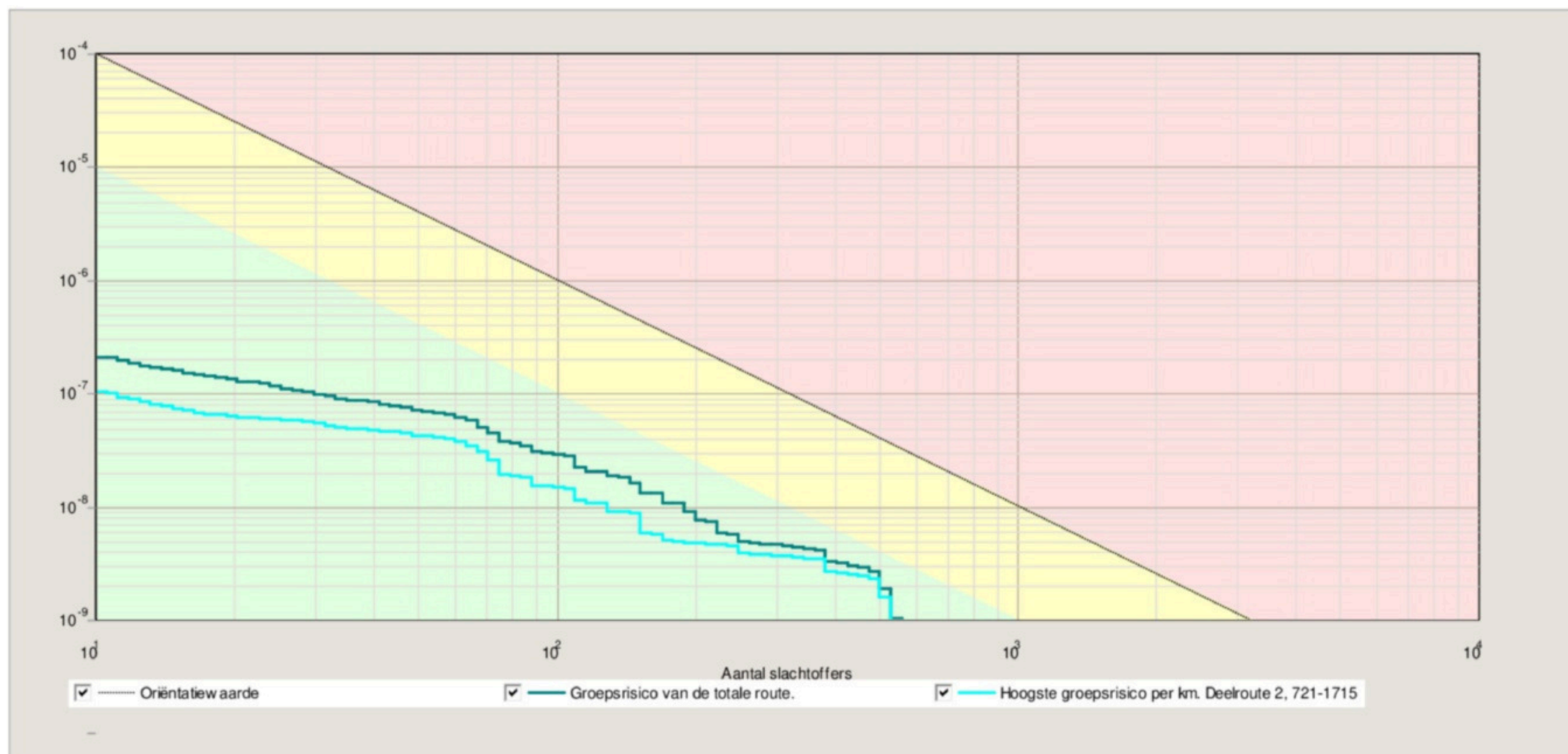
Figuur 1 Locatie betrokken traject

Het verkeer rijdend op O89 is gemodelleerd als volledig doorrijdend op O107. Reden hiervoor is dat er geen telgegevens bekend zijn van wegvak O107. Groei van verkeersintensiteit is niet meegenomen in de berekening voor de toekomstige situatie.

Resultaten wegtransport



Figuur 2 Groepsrisico huidige situatie wegtransport



Figuur 3 Groepsrisico toekomstige situatie wegtransport

II - SPOORTRANSPORT

Gegevens spoortransport

Voor de berekening voor het transport via het spoor is uitgegaan van de aantallen zoals die vermeld staan in het Basisnet Spoor. We gaan uit van het Basisnet omdat dit de meest recente informatie is over de in de toekomst te verwachten transporten van gevaarlijke stoffen over het spoor. Daarbij komt dat het de bedoeling is dat het Basisnet Spoor dit jaar wordt vastgesteld door de 2e kamer.

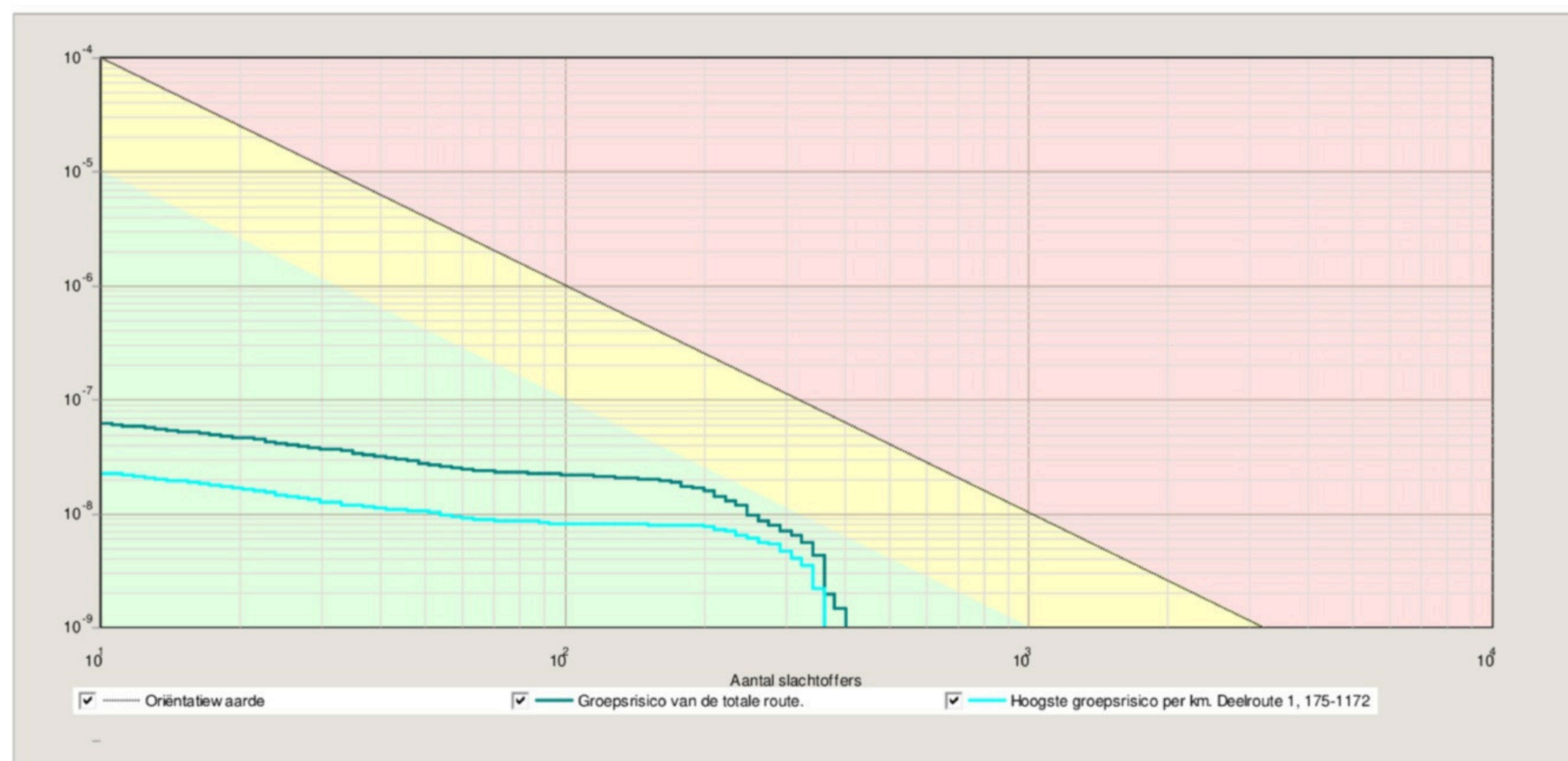
Tabel 2 Gehanteerde hoeveelheden spoortransport

Telgegevens Basisnet spoor ¹	Traject	Aantal ketelwagenequivalenten				
		A Brandbare gassen	B2 Toxische gassen	C3 Zeer brandbare vloeistof	D3 Toxische vloeistof	D4 Zeer toxische vloeistof
Traject 30190	Bathmen Ansl. - Station Hengelo	210	200	1.000	50	50

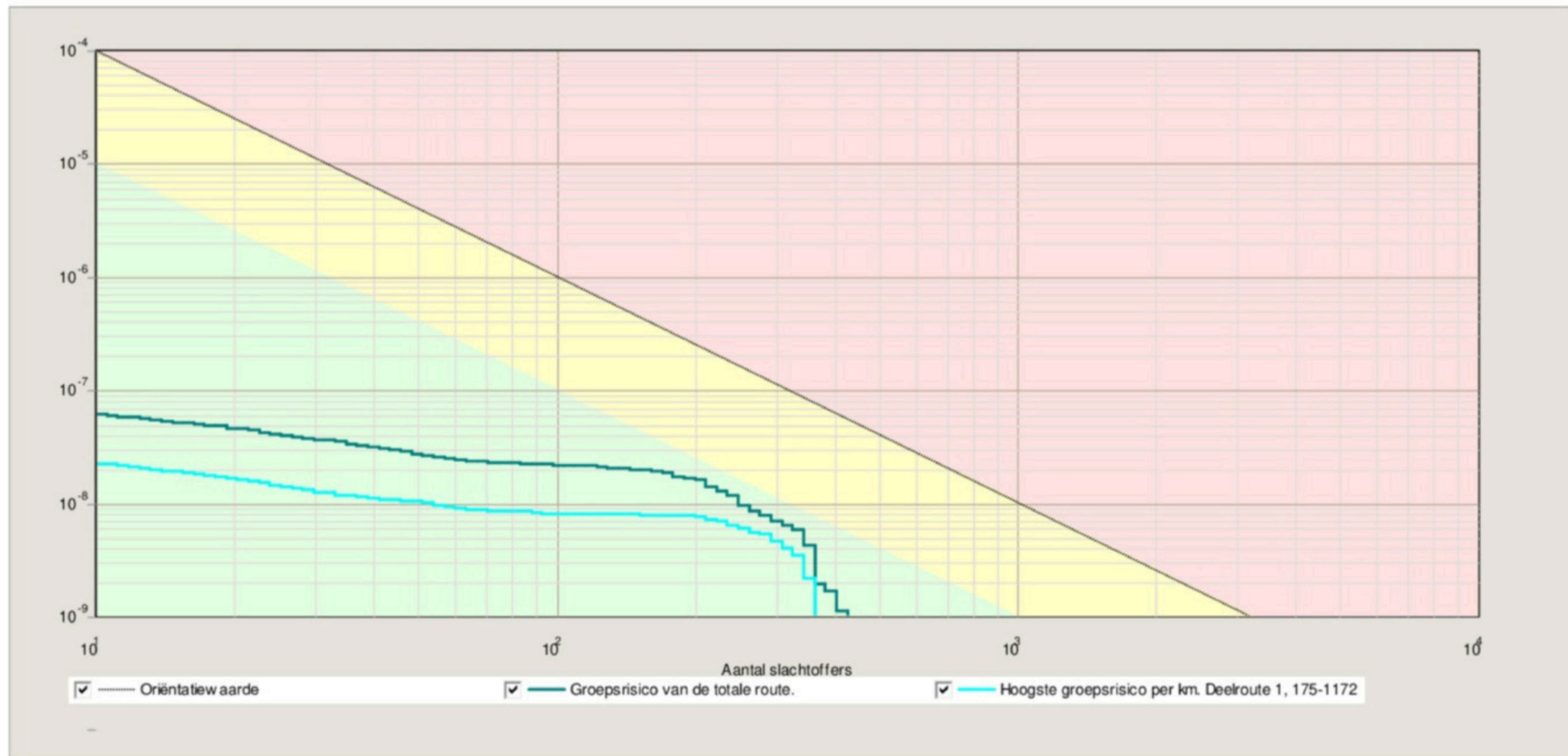
¹ Basisnet – spoor, AVIV, september 2011

Als worst case is het transport over het spoor gemodelleerd als SKW druk (bonte trein) voor A- en B2-stoffen. Groei van spoorintensiteit is niet meegenomen in de berekening voor de toekomstige situatie.

Resultaten spoortransport



Figuur 4 Groepsrisico Huidige situatie spoortransport

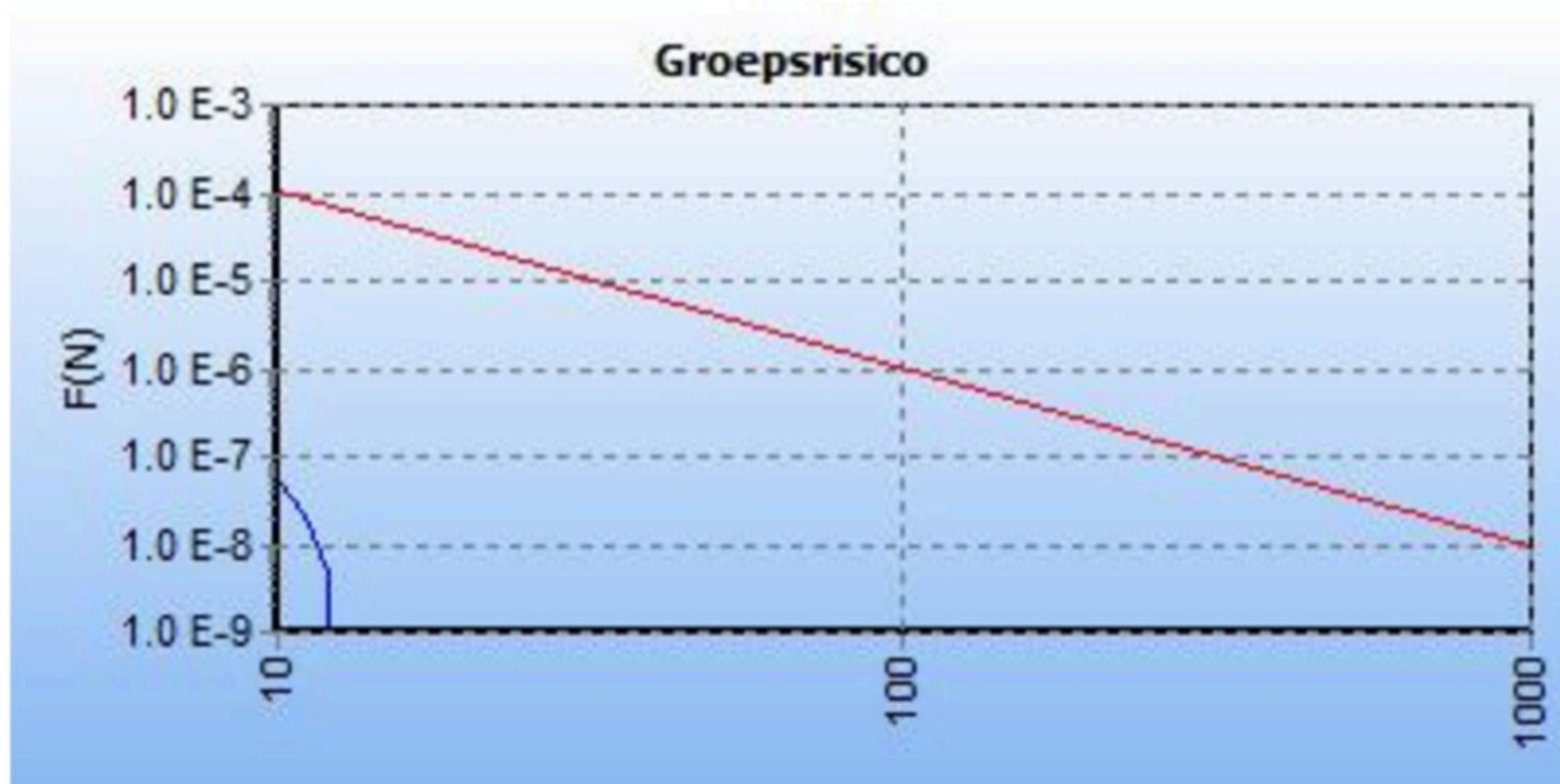


Figuur 5 Groepsrisico toekomstige situatie spoortransport

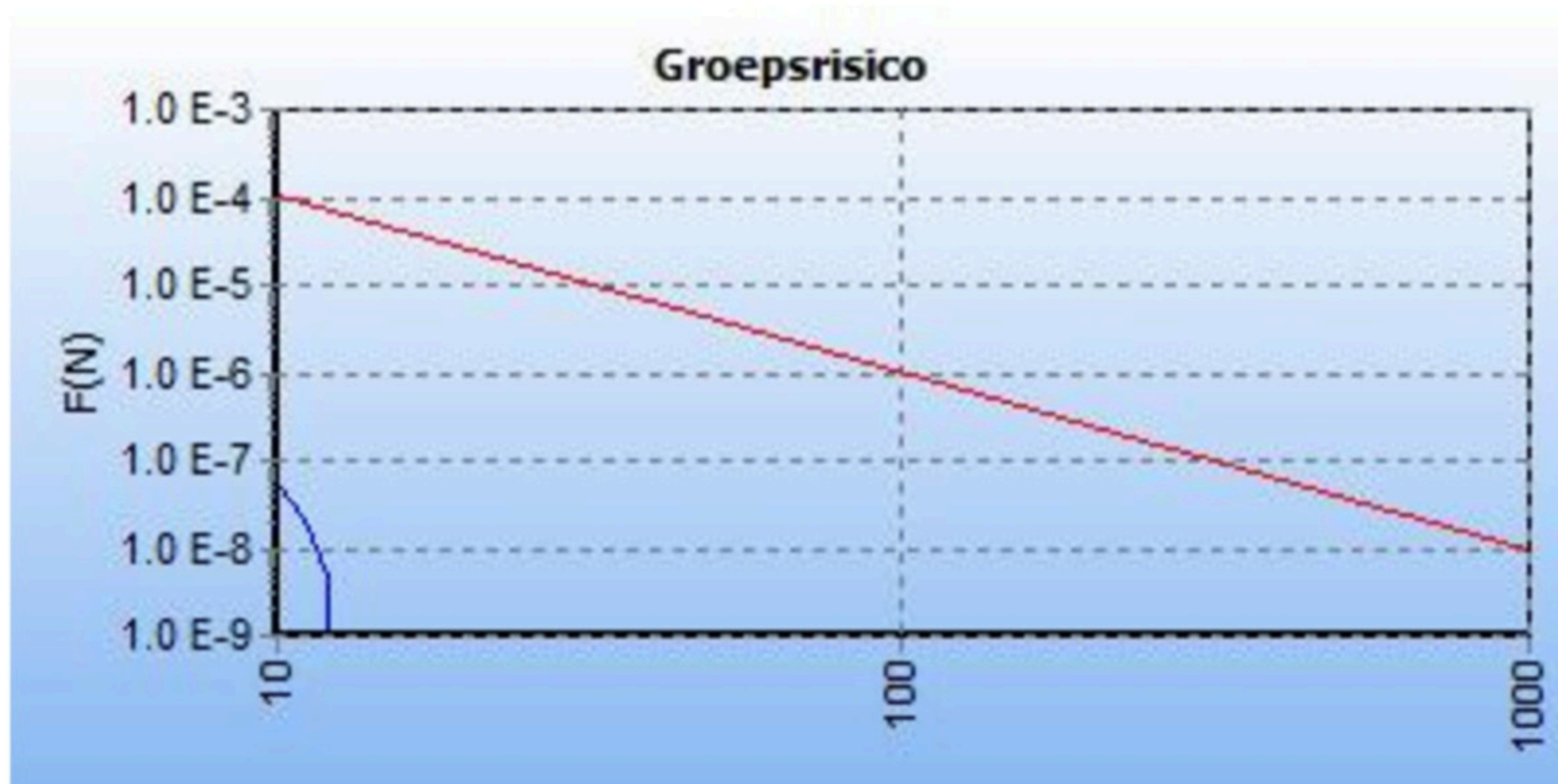
III - BUISLEIDING

Gegevens buisleiding

Gegevens zijn aangeleverd door de beheerder Gasunie, middels het programma Carola.



Figuur 6 Groepsrisico huidige situatie buisleiding



Figuur 7 Groepsrisico toekomstige situatie buisleiding

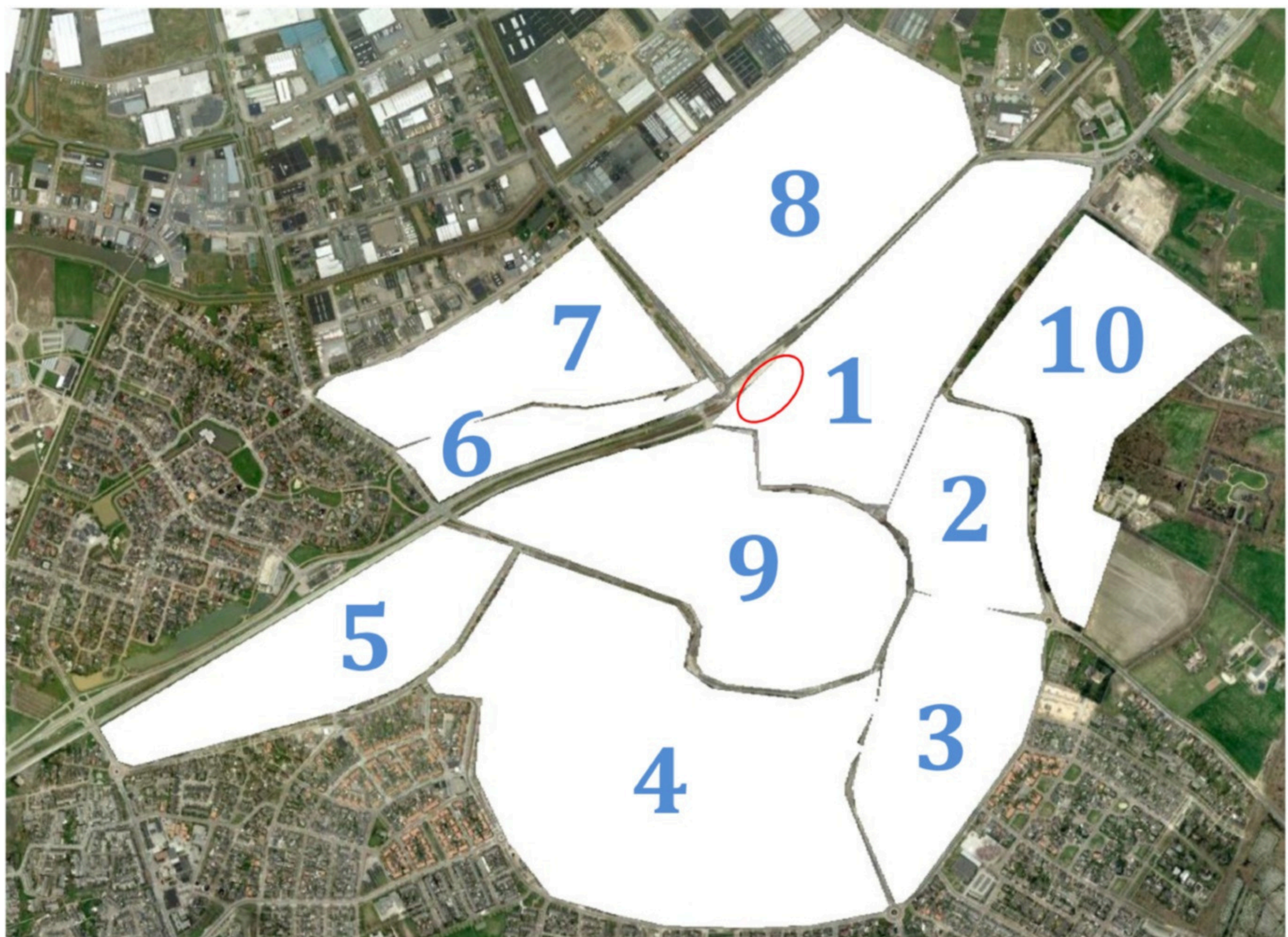
Gehanteerde populatiegegevens

De populatie voor de berekeningen voor weg- en spoortransport zijn verkregen via de Populator. Daarnaast zijn de onderstaande populatiegegevens van het ROC Twente, het fitnesscentrum [REDACTED] en de uitgaansgelegenheid Lucky toegevoegd.

Tabel 3 Extra populatiegegevens

Object	Populatie		Fractie buitenshuis	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht
ROC	500	100	0,07%	0,07%
[REDACTED]	100	100	0,07%	0,07%
Lucky	71	540	0,07%	0,20%

Voor de berekeningen betreffende de buisleiding zijn de wijken meegenomen zoals weergegeven in figuur 8. In tabel 3 worden de gehanteerde dichtheden getoond.



Figuur 8 Geselecteerde wijken

Tabel 3 Gehanteerde populatie per wijk ¹.

#	Type	Dichtheid [pers/ha]
1	Rustige woonwijk	25
2	Drukke woonwijk	70
3	Rustige woonwijk	25
4	Drukke woonwijk	70
5	Rustige woonwijk	25
6	Rustige woonwijk	25
7	Industriegebied midden	40
8	Industriegebied midden	40
9	Drukke woonwijk	70
10	Incidentele woonbebouwing	5

¹Typering en dichtheden conform 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico', VROM, november 2007.