

memo

aan: de heer F. Rikken
van: SAB
kenmerk: 170233
datum: 5 juni 2019
betreft: Quick scan externe veiligheid Twelloseweg 4 en 5 te Deventer

Inleiding

Voor het perceel Twelloseweg 4 in Deventer bestaat het initiatief om twee woningen te realiseren. Tevens zal een deel van dit perceel worden toegevoegd aan het perceel Twelloseweg 5 ter uitbreiding van de tuin. Voor dit laatste deel is reeds een tijdelijke omgevingsvergunning verkregen bij de gemeente. Het voornemen in zijn geheel is niet mogelijk op grond van het ter plaatse geldende planologisch-juridische kader. Daarom zal aan de hand van een nieuw bestemmingsplan de planologische procedure worden doorlopen, waarin wordt aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling haalbaar is en er sprake is van een goede ruimtelijk ordening. Eén van de aspecten die onderdeel uitmaakt van een goede ruimtelijke ordening is externe veiligheid. In voorliggende memo wordt dit aspect in relatie tot de haalbaarheid van het voornemen nader beschouwd.

Algemeen

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimaal beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Voor de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden. Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt), "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) en het Basisnet.

Voor zowel de handelingen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven als het transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

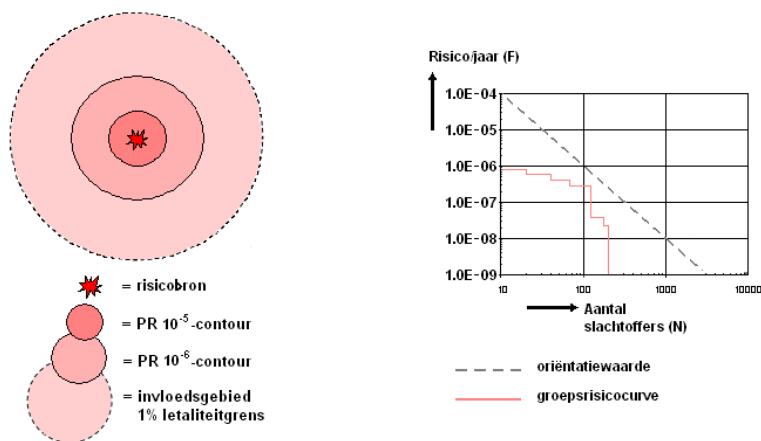
Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties wordt uitgegaan van een basisnorm: het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden niet hoger zijn dan 1 op de miljoen per jaar.

Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Het groepsrisico geeft aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarbij rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de risicobron. Dit laatste geldt ook voor inrichtingen.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale het aantal doden logaritmisches is weergegeven.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij inrichtingen is per inrichting gemeten en per jaar:

- 10^{-5} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment (geldt ook voor buisleidingen) gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Bij de toetsing wordt gekeken of de kans per inrichting of per kilometer route of tracé op een bepaald aantal slachtoffers groter is dan bovengenoemde oriëntatiewaarden. Deze oriëntatiewaarden gelden in alle situaties.

In het Bevi, Bevt en het Bevb is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, Bevt en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Conform de Bevt dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde het groepsrisico verantwoord te worden. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. In het Bevb is voor de verantwoordingsplicht een onderscheid gemaakt tussen het 100%-letaliteitsgebied en het 1%-letaliteitsgebied. Binnen eerstgenoemd gebied geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht, in laatstgenoemd gebied dient alleen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beschouwd te worden.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

Voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van woningbouw. Daarmee worden ter plaatse twee nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd en dient beschouwd te worden of deze eventueel invloed ondervinden van nabijgelegen risicobronnen. De ontwikkeling zelf voorziet niet in risicovolle activiteiten die van invloed kunnen zijn op het aspect externe veiligheid. Om de

haalbaarheid van de ontwikkeling aan te kunnen tonen is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van stationaire en mobiele risicobronnen in de omgeving van de ontwikkellocatie.

Risico-inventarisatie

Voor de ontwikkellocatie is een risico-inventarisatie uitgevoerd. Hierbij is binnen 1 kilometer afstand van de locatie gekeken naar de volgende aspecten, die van invloed kunnen zijn op de voorgenomen ontwikkeling:

- risicovolle inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg.

De navolgende afbeelding bevat een fragment van de digitale risicokaart. De globale ligging van de ontwikkellocatie is globaal blauw aangeduid. De uitsnede betreft circa 1 kilometer rondom de locatie. Voor de modaliteit 'spoor' en 'weg' is tevens gekeken naar risicobronnen binnen een straal van 4 kilometer rondom de ontwikkellocatie.



Uitsnede uit digitale risicokaart met aanduiding ontwikkellocatie (blauwe cirkel) bron: risicokaart.nl

Stationaire bronnen

Op ongeveer 160 meter ten zuiden van de ontwikkellocatie bevindt zich een stationaire risicobron. Het gaat om het adres Rijksstraatweg 2 waar LPG-station De IJsselbrug is gevestigd. Dit betreft een Bevi inrichting, welke beschikt over een vulpunt, een LPG-reservoir en een LPG-afleverinstallatie. Volgens de gegevens van de risicokaart heeft deze risicobron een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) van maximaal 40 meter en een invloedsgebied van 150 meter. gezien de afstand van circa 160 meter ten opzicht van de ontwikkellocatie, vormt deze risicobron geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Mobiele bronnen

In de omgeving van de ontwikkellocatie kunnen verschillende mobiele bronnen voor vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Hierbij gaat het om buisleidingen en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

Buisleidingen

Aan de hand van de gegevens van de risicokaart zijn de omliggende buisleidingen verkend. Hieruit blijkt dat er in de nabije omgeving van de locatie geen gevaarlijk transport via buisleidingen plaatsvindt. Nader onderzoek is daarmee niet noodzakelijk.

Transport over spoor

Aan de hand van de Regeling Basisnet Spoor en de risicokaart zijn de omliggende spoorwegen verkend. Hierbij is tevens de Handreiking Risicoanalyse Transport (HART) (zie navolgende tabel) gebruikt om aan de hand van de aanwezige stofcategorieën te kunnen bepalen wat het invloedsgebied van iedere spoorlijn is.

Stofcategorie	Invloedsgebied (m)
A	460
B2	995
B3	>4.000
C3	35
D3	375
D4	>4.000

Invloedsgebied per stofcategorie voor de modaliteit spoor (Bron: Handreiking Risicoanalyse Transport).

Raadpleging van de digitale risicokaart wijst uit dat er zes spoorlijntrajecten binnen een straal van 4 kilometer rondom de ontwikkellocatie aanwezig zijn. Het betreft de spoorlijnen:

- Apeldoorn - Deventer West (spoortrajectnummer 30);
- Deventer - West Deventer (spoortrajectnummer 30);
- Deventer - Deventer Oost (spoortrajectnummer 30);
- Deventer Oost - Wierden (spoortrajectnummer 30);
- Zutphen Twentekanaal aansl. - Deventer Oost (spoortrajectnummer 62);
- Deventer West - Zwolle Oost (spoortrajectnummer 150).

Al deze spoorlijnen kennen geen plaatsgebonden risicocontour en/of plasbrandaandachtsgebied. Deze aspecten vormen daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling. Navolgend worden alle zes de spoorlijnen separaat behandeld. Per spoorlijn wordt een tabel gepresenteerd waarin de stofcategorieën die over de spoorlijn worden vervoerd met bijbehorend invloedsgebied zijn beschreven. Tevens wordt per stofcategorie beoordeeld of de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied ligt.

Apeldoorn - Deventer West

Deze spoorlijn ligt op circa 600 meter ten noordwesten van de ontwikkellocatie.

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (600 m)
A	460	Nee
C3	35	Nee

Stofcategorieën spoorlijn Apeldoorn - Deventer West

Uit voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen het invloedsgebied ligt van de stofcategorieën. Nader onderzoek naar deze spoorlijn is daarmee niet noodzakelijk.

Deventer - West Deventer

Deze spoorlijn ligt op circa 1.400 meter ten noordoosten van de ontwikkellocatie.

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (1.400 m)
A	460	Nee
C3	35	Nee

Stofcategorieën spoorlijn Deventer - West Deventer

Uit voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen het invloedsgebied ligt van de stofcategorieën. Nader onderzoek naar deze spoorlijn is daarmee niet noodzakelijk.

Deventer - Deventer Oost

Deze spoorlijn ligt op circa 1.500 meter ten noordoosten van de ontwikkellocatie.

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (1.500 m)
A	460	Nee
B2	995	Nee
C3	35	Nee
D3	375	Nee
D4	>4.000	Ja

Stofcategorieën spoorlijn Deventer - Deventer Oost

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van de stofcategorie D4 ligt. Gelet op het feit dat de ontwikkellocatie buiten de meest relevante zone van het

groepsrisico (de 200 meter zone) ligt, hoeft het groepsrisico conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes enkel beperkt verantwoord te worden. Het betreft een motivering ten aanzien van de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Ook de Veiligheidsregio moet in de gelegenheid gesteld worden om een advies uit te brengen.

Deventer Oost - Wierden

Deze spoorlijn ligt op circa 3.600 meter ten oosten van de ontwikkellocatie.

Aanwezige stofcategorïeën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (3.600 m)
A	460	Nee
B2	995	Nee
C3	35	Nee
D3	375	Nee
D4	>4.000	Ja

Stofcategorïeën spoorlijn Deventer Oost - Wierden

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van de stofcategorïe D4 ligt. Daarmee dient ook voor deze spoorlijn meegenomen te worden in de beperkte verantwoording.

Zutphen Twentekanaal aansl. - Deventer Oost

Deze spoorlijn ligt op circa 3.500 meter ten oosten van de ontwikkellocatie.

Aanwezige stofcategorïeën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (3.500 m)
A	460	Nee
B2	995	Nee
C3	35	Nee
D3	375	Nee
D4	>4.000	Ja

Stofcategorïeën spoorlijn Zutphen Twentekanaal aansl. - Deventer Oost

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van de stofcategorïe D4 ligt. Daarmee dient ook voor deze spoorlijn meegenomen te worden in de beperkte verantwoording.

Deventer West - Zwolle Oost

Deze spoorlijn ligt op circa 1.400 meter ten noordoosten van de ontwikkellocatie.

Aanwezige stofcategorïeën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (1.400 m)
C3	35	Nee

Stofcategorïeën spoorlijn Deventer West - Zwolle Oost

Uit voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen het invloedsgebied ligt van de stofcategorieën. Nader onderzoek naar deze spoorlijn is daarmee niet noodzakelijk.

Transport over water

Aan de hand van de Regeling Basisnet Water en de risicokaart zijn de omliggende vaarroutes verkend. Hierbij is tevens de Handreiking Risicoanalyse Transport (HART) (zie navolgende tabel) gebruikt om aan de hand van de aanwezige stofcategorieën te kunnen bepalen wat het invloedsgebied van iedere vaarroute is.

Stofcategorie	Invloedsgebied (m)
LF1	35
LF2	35
LT1	600
LT2	880
GF2	65
GF3	90
GT3	1.070

Invloedsgebied per stofcategorie voor de modaliteit water (Bron: Handreiking Risicoanalyse Transport).

Op circa 550 meter ten noordoosten van de ontwikkellocatie bevindt zich de vaarwegroute 'Corridor Rijn - Oost-Nederland'. Conform de gegevens van het Basisnet Water volgt dat deze risicobron geen plaatsgevonden risicocontour (PR 10^{-6}) heeft. Over deze binnenvaartroute worden de volgende stofcategorieën met bijbehorende richtafstanden vervoerd:

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (550 m)
LF1	35	Nee
LF2	35	Nee

Stofcategorieën Corridor Rijn - Oost-Nederland

De ontwikkellocatie bevindt zich buiten het invloedsgebied van de vaarwegroute 'Corridor Rijn - Oost-Nederland'. Nader onderzoek naar deze risicobron is dan ook niet noodzakelijk.

Transport over weg

Aan de hand van de Regeling Basisnet Weg en de risicokaart zijn de omliggende wegen verkend. Hierbij zijn tevens de Lijst wegvakken datatellingen & basisnet (2018 06) en de Handreiking Risicoanalyse Transport (HART) (zie navolgende tabel) gebruikt om aan de hand van de aanwezige stofcategorieën te kunnen bepalen wat het invloedsgebied van iedere weg is.

Stofcategorie	Invloedsgebied (m)
LF1	45
LF2	45
LT1	730
LT2	880
LT3	>4.000

LT4	n.v.t.
GF1	40
GF2	280
GF3	355
GT2	245
GT3	560
GT4	>4.000
GT5	>4.000

Invloedsgebied per stofcategorie voor de modaliteit weg (Bron: Handreiking Risicoanalyse Transport).

Volgens de risicokaart vindt er binnen een straal van 4 kilometer rondom de ontwikkellocatie transport van gevaarlijke stoffen over wegen plaats. Het gaat om de volgende wegvakken:

- Wegvak G2 - A1: Knp. Beekbergen - afrit 23 (Deventer)
- Wegvak O2 - A1: afrit 23 (Deventer) - afrit 24 (Deventer Oost)

Wegvak G2 - A1: Knp. Beekbergen - afrit 23 (Deventer)

Dit wegvak behorende bij de rijksweg A1 bevindt zich op circa 2.200 meter ten zuiden van de ontwikkellocatie en kent tevens een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) van 15 meter en een plasbrandaandachtsgebied. Gezien de ruime afstand tussen het wegvak en de ontwikkellocatie vormen deze aspecten geen belemmering. Volgens de Lijst wegvakken datatellingen & basisnet (2018 06) worden de volgende stofcategorieën over dit wegvak vervoerd:

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (2.200 m)
LF1	45	Nee
LF2	45	Nee
LT1	730	Nee
LT2	880	Nee
GF2	280	Nee
GT3	560	Nee

Stofcategorieën Wegvak G2 - A1: Knp. Beekbergen - afrit 23 (Deventer)

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen het invloedsgebied van wegvak G2 ligt. Daarmee is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Wegvak O2 - A1: afrit 23 (Deventer) - afrit 24 (Deventer Oost)

Dit wegvak behorende bij de rijksweg A1 bevindt zich op circa 3.300 meter ten zuidoosten van de ontwikkellocatie en kent tevens een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) van 12 meter en een plasbrandaandachtsgebied. Gezien de ruime afstand tussen het wegvak en de ontwikkellocatie vormen deze aspecten geen belemmering. Volgens de Lijst wegvakken datatellingen & basisnet (2018 06) worden de volgende stofcategorieën over dit wegvak vervoerd:

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (2.200 m)
LF1	45	Nee
LF2	45	Nee
LT1	730	Nee
LT2	880	Nee

Stofcategorieën Wegvak O2 - A1: afrit 23 (Deventer) - afrit 24 (Deventer Oost)

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen het invloedsgebied van wegvak G2 ligt. Daarmee is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de ontwikkellocatie niet binnen een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) en/of plasbrandaandachtsgebied van een risicobron ligt. Wel ligt de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van enkele risicobronnen. Het gaat om de volgende risicobronnen:

- Spoorlijn Zutphen Twentekanaal aansl. - Deventer Oost;
- Spoorlijn Deventer Oost - Wierden;
- Spoorlijn Deventer - Deventer Oost.

De ontwikkellocatie bevindt zich ten aanzien van alle risicobronnen buiten de meest relevante zone van het groepsrisico (de 200 meter zone). Conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes betekent dit dat het groepsrisico voor de risicobronnen beperkt dient te worden verantwoord. Er moet worden ingegaan op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Ook moet de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld worden om een advies hierover uit te brengen.

Beperkte verantwoording

Ten aanzien van het groepsrisico van de genoemde risicobronnen 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:

- 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.

Scenario's

Het scenario dat hier een rol speelt betreft een ongeluk met toxische vloeistoffen van waaruit een gifwolk kan ontstaan. Hieronder wordt de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid van dit scenario besproken. Tevens wordt ingegaan op het aspect zelfredzaamheid.

1 Beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid dient op twee aspecten te worden beoordeeld:

– Bestrijden rampscenario

Belangrijk bij een ongeval met toxische vloeistoffen is dat de brandweer zo snel mogelijk bij de ketelwagen is, zodat de toxische vloeistof zich niet kan ontwikkelen tot een toxische wolk. Dit kan door te koelen en/of een waterscherm aan te leggen. Essentieel is daarbij dat de brandweer voor een langere periode voldoende bluswatercapaciteit heeft ter plaatse van het ongeval. De snelheid van het ter plaatse komen is eveneens van groot belang. Aangezien het hier bestaande spoorwegen betreft met daarom heen reeds kwetsbare objecten kan worden verwacht dat bluswater in voldoende mate aanwezig is, tevens zal de bereikbaarheid op orde zijn.

– 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 bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de specifieke risicolocatie cruciaal. De brandweer kan snel via de Schonenvaardersstraat, de Hunnerperkade, de Mr. H. F. de Boerlaan, de N344 en de Hoge Worp de ontwikkellocatie bereiken in geval van een calamiteit. De inschatting is dat de brandweer binnen circa 10 minuten aanwezig kan zijn. 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). Daarbij wordt beschouwd of dit overeenkomt met de benodigde bluswatercapaciteit in het geval van een calamiteit van één van de twee scenario's. Op dit punt dient de Veiligheidsregio om advies te worden gevraagd.

2 *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 toxische wolk is het binnen schuilen waarbij ramen en deuren kunnen worden gesloten en ventilatie kan worden stilgezet. Binnen de ontwikkellocatie moet men snel op de hoogte zijn van een eventueel ongeluk met een toxische stof op het spoor en men moet op de hoogte zijn van de gevaren van deze toxische stof en weten hoe te handelen. Primair gaat NL-Alert de basis vormen voor alarmering van personen in het gebied. Daarnaast kan nog gebruik gemaakt worden van het bestaande systeem van Waarschuwings Alarmerings Systeem (WAS) palen.

Naast binnen schuilen moeten vluchtroutes personen direct van de calamiteit kunnen weg leiden. Voor de ontwikkellocatie geldt dat er moet worden voorzien in voldoende vluchtwegen in geval van calamiteit te kunnen vluchten.

p.m. advies veiligheidsregio