

memo

aan: Gemeente Bernheze
van: SAB
kenmerk: 190514
datum: 12 augustus 2020
betreft: Quickscan externe veiligheid Graafsebaan 35 te Heesch

Inleiding

Tussen de Graafsebaan en de Hoefstraat te Heesch bevindt zich een woonperceel. De initiatiefnemer is voornemens om op deze locatie twee nieuwe woningen te realiseren. Om de ontwikkeling mogelijk te kunnen maken, moet een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld door de gemeenteraad van Bernheze. In het kader van de te doorlopen planologische procedure moet aangetoond worden dat de voorgenomen ontwikkeling in lijn is met een 'goede ruimtelijke ordening'. Om de haalbaarheid van deze ontwikkeling aan te tonen dient onder meer getoetst te worden aan het aspect 'externe veiligheid'. Deze memo gaat in op het aspect externe veiligheid met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling.

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 omgeving van) 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 de Regeling 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)

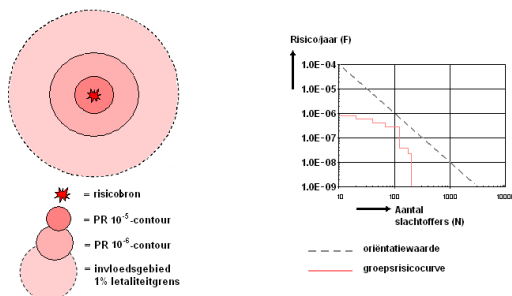
Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Bij het beoordelen van gevaarlijke locaties wordt uitgegaan van 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 (welke 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 logaritmicus 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

Beleidsvisie externe veiligheid

De gemeenten Lith, Maasdonk, Bernheze en Landerd hebben de Beleidsvisie externe veiligheid opgesteld met als doel het verduidelijken en nader invullen van het beleidsthema externe veiligheid. De centrale ambitie is dat de gemeenten streven naar het optimaliseren van externe veiligheid in de gemeenten. Deze ambitie is uitgewerkt in 6 deelambities:

1. In ruimtelijke plannen de bestaande veiligheidssituatie zoveel mogelijk te optimaliseren en te beheren en het ontstaan van nieuwe externe veiligheidsknelpunten te vermijden.
2. Dit wordt bereikt door allereerst de signalering van EV-relevante situaties te verbeteren door het maken van een signaleringskaart.
3. De externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen te onderzoeken en bij ruimtelijke- of verkeersbesluiten rekening te houden met deze risico's. Daar waar de provincie of de Rijksoverheid beheerder is van de transportassen, volgen de gemeenten de ontwikkelingen op het gebied van risico-inventarisatie en wet- en regelgeving actief.
4. Zorg te dragen voor actuele en adequate milieu-, bouw- en gebruiksvergunningen bij risicovolle bedrijven;
5. Zorg te dragen voor adequaat toezicht en handhaving van risicovolle bedrijven;
6. Optimaal voorbereid te zijn op calamiteiten en rampen bij situaties waar de externe (on-) veiligheid aanwezig is.

Voorgenomen ontwikkeling

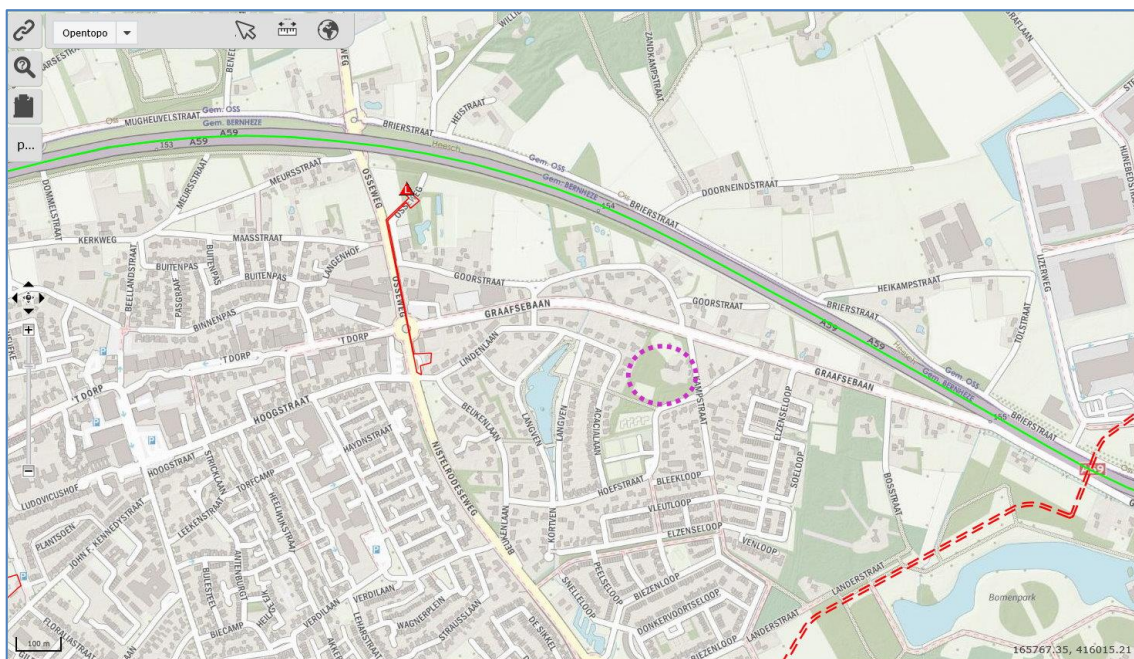
De voorgenomen ontwikkeling maakt woningbouw mogelijk. Daarmee worden ter plaatse nieuwe kwetsbare functies gerealiseerd en dient beschouwd te worden of dit eventueel van invloed is op nabijgelegen risicobronnen. De ontwikkeling zelf voorziet niet in risicovolle activiteiten die van invloed kunnen zijn 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 één 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 ligging van de ontwikkellocatie is globaal in paars aangeduid. De afbeelding is de zone van circa één kilometer rondom het midden van de locatie. Voor de modaliteit 'spoor' en 'weg' is tevens gekeken naar risicobronnen binnen een straal van vier kilometer rondom de ontwikkellocatie.



Uitsnede van de risicokaart externe veiligheid met paarse aanduiding ontwikkellocatie (bron: risicokaart.nl)
Stationaire bronnen

Binnen een straal van één kilometer van de ontwikkellocatie bevindt zich één stationaire risico-bron. Het betreft een LPG-tankstation op het adres Nistelrodeseweg 3. Deze risicobron kent een maximum plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) van 40 meter. Het invloedsgebied bedraagt 150 meter. Gelet op het feit dat de afstand tussen de risicobron en de ontwikkellocatie circa 430 meter bedraagt, is een nadere beschouwing van deze risicobron niet noodzakelijk. Deze risicobron vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Mobiele bronnen

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

Buisleidingen

Er bevinden zich twee buisleidingen in de omgeving van de ontwikkellocatie. Deze buisleidingen hebben de volgende kenmerken:

Transportroute	Uitwendige diameter hogedrukaardgasleiding	Werkdruk	Invloedsgebied groepsrisico	Afstand tot ontwikkellocatie
A-527	48,03 inch	66,20 bar	± 532 meter	± 550 meter
A-643	47,99 inch	79,90 bar	± 580 meter	± 550 meter

Aan de hand van de uitwendige diameter en de werkdruk van de buisleidingen is het invloedsgebied van de risicobronnen bepaald. Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied ligt van één buisleiding: A-643.

Formeel is een kwantitatieve risicoanalyse benodigd. Gezien de kleinschalige aard en schaal van het initiatief wordt echter geacht dat kan worden volstaan met een kwalitatieve analyse. Er verblijven immers nauwelijks meer mensen binnen het plangebied dan nu het geval. Per saldo zal het groepsrisico daarmee nooit meer dan 10% toenemen. Volledigheidshalve zal de risicobron worden opgenomen in de op te stellen beperkte verantwoording.

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 één spoorlijntraject binnen een straal van 4 kilometer rondom de ontwikkellocatie aanwezig is. Het betreft de spoorlijn 'Den Bosch Diezebrug aansl. - Ressen Noord' (spoortrajectnummer 64). De spoorlijn ligt op circa 3.300 meter ten noordwesten van de ontwikkellocatie. Navolgende tabel geeft weer welke stofcategorieën vervoerd worden over het traject.

Aanwezige stofcategorieën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (3.300 m)
A	460	Nee
B2	995	Nee
C3	35	Nee
D3	375	Nee
D4	>4.000	Ja

Stofcategorieën spoorlijn Den Bosch Diezebrug aansl. - Ressen Noord

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.

Transport over water

Binnen een straal van één kilometer van de ontwikkellocatie bevinden zich geen risicobronnen in de vorm van vaarroutes. Een nadere beschouwing naar vaarroutes is dan ook niet noodzakelijk. Dit type risicobron vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

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 (2018/07) 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
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 vier kilometer rondom de ontwikkellocatie transport van gevaarlijke stoffen over wegen plaats. Het gaat om de volgende wegvakken:\

- Wegvak B78: A59: Knp. Hintham - Knp. Paalgraven;
- Wegvak B79: A50: Knp. Bankhoef - Knp. Paalgraven;
- Wegvak B80: A50: Knp. Paalgraven - afrit 14 (Zeeland).

Navolgend worden de drie wegvakken afzonderlijk van elkaar besproken.

Wegvak B78

Dit wegvak, behorende bij de rijksweg A59, bevindt zich op circa 175 meter ten noorden van de ontwikkellocatie. De weg kent geen plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) en geen plasbrand-aandachtsgebied. In de navolgende tabel zijn de stofcategorieën die over het wegvak worden vervoerd met bijbehorend invloedsgebied beschreven. Tevens wordt per stofcategorie beoordeeld of de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied ligt.

Aanwezige stofcategorïeën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (175 m)
LF1	45	Nee
LF2	45	Nee
LT1	730	Ja
LT2	880	Ja
GF2	280	Ja
GF3	355	Ja

Stofcategorïeën wegvak B78

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van de stofcategorïeën LT, LT2, GF2 en GF3 ligt. Gezien de ligging van de ontwikkellocatie binnen de 200 meter zone is formeel een kwantitatieve risicoanalyse benodigd. Gezien de kleinschalige aard en schaal van het initiatief wordt echter geacht dat kan worden volstaan met een kwalitatieve analyse. Er verblijven immers nauwelijks meer mensen binnen het plangebied dan nu het geval. Per saldo zal het groepsrisico daarmee nooit meer dan 10% toenemen. Volledigheidshalve zal de risicobron worden opgenomen in de op te stellen beperkte verantwoording.

Wegvak B79

Dit wegvak, behorende bij de rijksweg A50, bevindt zich op circa 2.550 meter ten oosten van de ontwikkellocatie. De weg kent geen plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}), maar wel een plasbrandaandachtsgebied. Gezien de afstand tussen het wegvak en de ontwikkellocatie vormt dit aspect geen belemmering. In de navolgende tabel zijn de stofcategorïeën die over het wegvak worden vervoerd met bijbehorend invloedsgebied beschreven. Tevens wordt per stofcategorïe beoordeeld of de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied ligt.

Aanwezige stofcategorïeën	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (2.550 m)
LF1	45	Nee
LF2	45	Nee
LT1	730	Nee
LT2	880	Nee
GF2	280	Nee

Stofcategorïeën wegvak B79

De ontwikkellocatie bevindt zich buiten het invloedsgebied van dit wegvak. Nader onderzoek naar deze risicobron is dan ook niet noodzakelijk.

Wegvak B80

Dit wegvak, behorende bij de rijksweg A50, bevindt zich op circa 2.200 meter ten oosten van de ontwikkellocatie. De weg kent geen plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) en geen plasbrandaandachtsgebied. In de navolgende tabel zijn de stofcategorïeën die over het wegvak worden vervoerd met bijbehorend invloedsgebied beschreven. Tevens wordt per stofcategorïe beoordeeld of de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied ligt.

Aanwezige stofcategorïen	Invloedsgebied (m)	Ontwikkellocatie binnen invloedsgebied? (2.200 m)
LF1	45	Nee
LF2	45	Nee
LT1	730	Nee
LT2	880	Nee
GT4	>4.000	Ja

Stofcategorïen wegvak B80

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de ontwikkellocatie binnen het invloedsgebied van de stofcategorïe GT4 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.

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:

- Wegvak B78: A59: Knp. Hintham - Knp. Paalgraven;
- Wegvak B80: A50: Knp. Paalgraven - afrit 14 (Zeeland);
- Hogedrukaardgasleiding A-643.

De ontwikkellocatie bevindt zich ten aanzien van het wegvak B80 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 deze risicobron 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. Voor het wegvak B78 geldt dat gezien de ligging van de ontwikkellocatie in diens invloedsgebied c.q. 200 meter zone formeel een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) dient te worden opgesteld. Gezien de kleinschalige aard en schaal van de ontwikkeling kan worden volstaan met een kwalitatieve analyse en zijn de bronnen volledigheidshalve opgenomen in voorliggende beperkte verantwoording.

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

De scenario's die hier een rol spelen betreft een ongeluk met toxische vloeistoffen van waaruit een gifwolk kan ontstaan en een BLEVE ten gevolge van een ongeluk met een LPG-tankwagen. Hieronder wordt de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid van deze scenario's 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 rampplek 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. Het betreffen hier bestaande wegvakken met daarom heen al kwetsbare objecten. Daarmee kan worden verwacht dat bluswater in voldoende mate aanwezig is. Tevens zal de bereikbaarheid op orde zijn.

Met betrekking tot een warme BLEVE is het essentieel dat de situatie wordt gestabiliseerd door middel van koelen en afschermen van de tank en bij een koude BLEVE stabiliseren door middel van het afschermen van de omgeving en uitbreiding voorkomen.

– 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 Nistelrodeseweg, de Kampstraat en de Graafsebaan de ontwikkellocatie bereiken in geval van een calamiteit. De inschatting is dat de brandweer binnen circa 15 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.

Een calamiteit ter hoogte van het plangebied op de autosnelweg (BLEVE) kan goed bestreden worden doordat ten oosten en ten westen van het plangebied aansluitpunten (Oss-oost en Oss) in de autosnelweg aanwezig zijn. Hierdoor is een calamiteit voor de hulpdiensten gemakkelijk te bereiken.

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. 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 glo-

baal 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.

Bij een BLEVE is voor personen die binnen bevinden dekking zoeken en schuilen een goede handelingsperspectief, omdat de nieuwe woningen op een grotere afstand van de bron liggen.

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 de weg 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 een bepaald gebied. Daarnaast kan nog gebruik gemaakt worden van het bestaande systeem van Waarschuings Alarmerings Systeem (WAS) palen.

Naast binnen schuilen moeten vluchtroutes personen direct van de calamiteit kunnen weg leiden. Voor de ontwikkellocatie geldt dat zal worden voorzien in voldoende vluchtroutes.