

Externe veiligheid
Paterstraat 5, Kerkdriel
Project 2014.0243

projectnummer
2014.0243

project
Paterstraat 5, Kerkdriel

opdrachtgever
Inveniam BV

versie

datum
17 april 2014

auteur
ing. D.J.O. Lokhorst

bestand
G:\data\projecten\2014\0243

© Lycens Milieu & Ruimte B.V., Oldenzaal (tel. 0541-570730). Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

INHOUDSOPGAVE

I	INLEIDING.....	3
2	BELEIDSKADER	4
2.1	EXTERNE VEILIGHEID	4
2.1.1	<i>Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>5</i>
2.1.2	<i>Transport van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>6</i>
2.1.3	<i>Gebruik van luchthavens</i>	<i>7</i>
3	INVENTARISATIE EN TOETSING HINDER- EN RISICOBRONNEN	8
3.1	EXTERNE VEILIGHEID	8
3.1.1	<i>Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>8</i>
3.1.2	<i>Transport van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>8</i>
3.1.3	<i>Gebruik van luchthavens</i>	<i>10</i>
4	CONCLUSIES	11
5	BETROUWBAARHEID ONDERZOEK.....	12

I INLEIDING

In opdracht van Inveniam heeft Lycens Milieu & Ruimte B.V. een Externe veiligheid onderzoek uitgevoerd voor de locatie Paterstraat 5 te Kerkdriel. In figuur 1.1 is het plangebied weergegeven.

De opdrachtgever is voornemens op deze locatie 4 woningen te realiseren. Het huidige gebouw wordt daarvoor gesloopt. Voor het mogelijk maken van de ontwikkeling dient het voor dit gebied geldende bestemmingsplan gewijzigd te worden. Hiertoe dient een aantal onderzoeken verricht te worden, waaronder het onderhavige.

Figuur 1.1: plangebied Paterstraat 5 te Kerkdriel



Figuur 1.2: plattegrond nieuwbouw



2 BELEIDSKADER

2.1 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege:

- gevaarlijke stoffen in inrichtingen,
- het transport van gevaarlijke stoffen
- het gebruik van luchthavens.

De Minister van VROM heeft normen opgesteld, tot welke externe veiligheidsrisico's ten hoogste worden geaccepteerd. Het beleid is vastgelegd in diverse nota's waaronder het vierde milieubeleidsplan (NMP4).

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het beleid inzake externe veiligheid. Het uiteindelijke beleidsdoel is de burger in zijn woon-, werk- of leefomgeving te beschermen door er voor te zorgen dat het persoonlijke risico veroorzaakt door activiteiten met gevaarlijke stoffen voldoende klein is. Tevens is het beleidsdoel erop gericht de kans op een ramp voldoende klein te houden.

Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol.

2.1.1 Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) gepubliceerd in het Staatsblad. Dit besluit, dat milieukwaliteitseisen formuleert op het gebied van externe veiligheid, is 27 oktober 2004 in werking getreden. Hiermee zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi het bevoegd gezag en Wet milieubeheer en Wet ruimtelijke ordening afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich (veel) mensen ophouden) en risicovolle bedrijven. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf.

Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (hierna: Revi), van 8 september 2004 in de Staatscourant (23 september 2004, nr. 183) gepubliceerd, in werking getreden. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij horende Revi) naleven bij de opstelling van bestemmingsplannen. Een van de normen is dat zowel de gemeentelijke als ook de regionale brandweer bij dergelijke plannen om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld, met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Het onderscheid in het Bevi tussen de waarden voor het plaatsgebonden risico in bestaande en nieuwe situaties voor kwetsbare objecten komt uiterlijk in 2010 te vervallen. De normen in het besluit zijn niet effectgericht, maar gebaseerd op een risico-effectbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden; gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht.

In het Bevi is een voorschrift opgenomen, op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke plannen waarbij onder andere de mogelijkheden tot verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door het ministerie van VROM in augustus 2004 de "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico" (in concept) opgesteld. Dit document geeft een handleiding met betrekking tot het verantwoorden van het groepsrisico.

2.1.2 Transport van gevaarlijke stoffen

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Stcrt. 147, 4 augustus 2004) wordt het beleid beschreven over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Een wettelijke verankering van deze risiconormen is in voorbereiding. Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten: vervoer over de weg, het spoor, over het water (zee en binnenwater) en door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Voor buisleidingen is een dergelijke atlas nog niet opgesteld. Met betrekking tot de aardgasleidingen wordt als eerste het document "Regels inzake de zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van 26 november 1984 en de daarop gebaseerde NEN 3650 geraadpleegd. Ten tweede wordt gekeken naar de voorlopig door het RIVM aangegeven maximale plaatsgebonden risicocontour 10-6 voor de afzonderlijke typen aardgasleidingen. Dit in verband met de herziening van de wetgeving betreffende de buisleidingen welke momenteel gaande is.

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld. Met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Voor het groepsrisico is geen harde norm vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven. Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. In de circulaire is hierover een voorschrift opgenomen, op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de toename van het groepsrisico door de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of toename van het groepsrisico een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke plannen waarbij onder andere de mogelijkheden tot verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn.

Voor de regels in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van 12 oktober 1995 opgesteld. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden. Deze verplichting geldt niet, indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen, of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van deze wet kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover de bij ministeriële regeling aangewezen gevaarlijke stoffen, bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

2.1.3 Gebruik van luchthavens

Vliegvelden en grote luchthavens worden vermeld omdat de kans op het neerstorten van vliegtuigen in de buurt van een vliegveld groter is dan elders. Een luchtvaartongeval is daar dus te voorzien en het is denkbaar dat daarbij (woon)bebouwing wordt getroffen.

Een vliegtuig of helikopter kan overal neerstorten. De gevolgen kunnen dus op elke plek optreden. Het risico is echter het grootst nabij een vliegveld. Bij het opstijgen en landen is de kans op neerstorten het grootst. Dit risico bestaat uit grote luchtvaartongevallen, waarbij zowel civiele als militaire toestellen, en zowel passagiers- als cargotoestellen, betrokken kunnen zijn. Het gaat hierbij vooral om:

- crashes op of nabij een vliegveld tijdens het opstijgen of het maken van een(nood)landing;
- het neerstorten van een vliegtuig in buitengebied;
- het neerstorten van vliegtuigen op bebouwing.

De effecten van dit ramptype die bestreden moeten worden zijn als volgt samen te vatten: 'relatief veel dodelijke slachtoffers, vooral brandwonden en mechanisch letsel en mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.' Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen, welke 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (augustus 2004).

3 INVENTARISATIE EN TOETSING HINDER- EN RISICOBRONNEN

3.1 Externe veiligheid

3.1.1 *Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen*

Voor de inventarisatie van risicovolle inrichtingen en natuurrampen in de directe omgeving van de planlocatie is de 'Risicokaart Nederland' geraadpleegd. Zie figuur 3.1 voor een uitsnede hieruit.

Aan Hoorzik 1a is een handelsondememing in chemisch en farmaceutische producten gevestigd. Hier vindt opslag van grote hoeveelheden zuren en basen plaats. Er is sprake van een inrichting in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Het plangebied is op ruim 1 km afstand van dit bedrijf gelegen, waardoor de afstand tot deze risicobron in verhouding tot het veiligheidsrisico, dusdanig groot dat ze als niet relevant beschouwd kunnen worden.

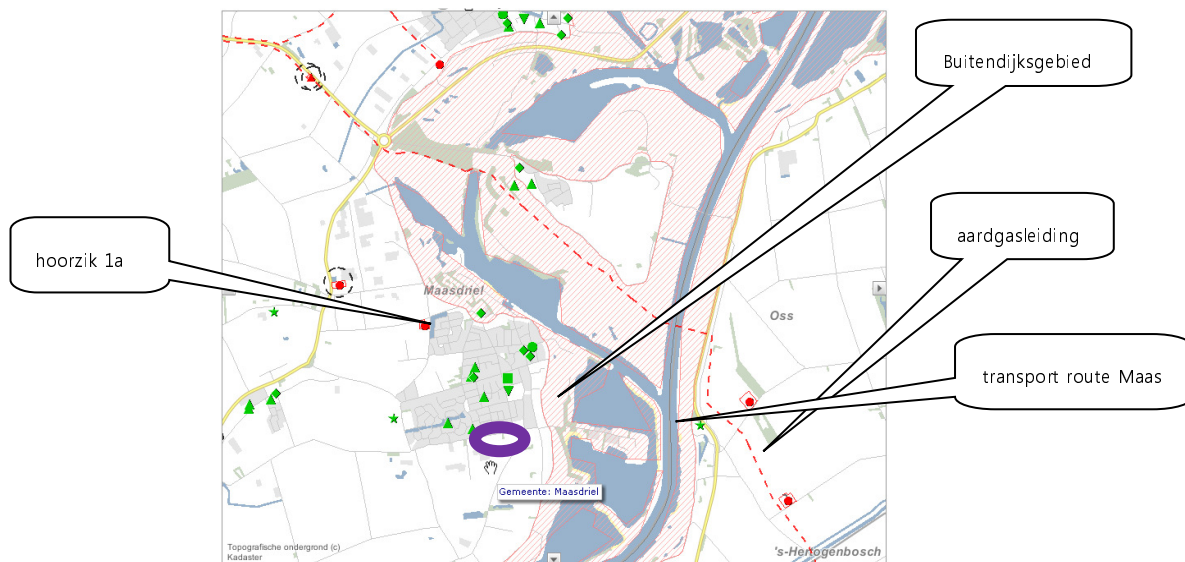
De dichtst bijgelegen risicobron is het buitendijks gebied, zo'n 300 meter ten westen van de planlocatie. Het buitendijks gebied is een gebied dat bij overstroming van de Maas onder water zal lopen. Het risicogebied wordt begrensd door een buitendijk.

3.1.2 *Transport van gevaarlijke stoffen*

In het vigerende bestemmingsplan welke als plangebied het stedelijk gebied van Kerkdriel omvat is geconstateerd dat routes met frequent transport van gevaarlijke stoffen en leidingen voor transport van gevaarlijke stoffen niet binnen Kerkdriel voorkomen.

Buiten het stedelijk gebied van Kerkdriel vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over water namelijk over de Maas en via buisleidingen namelijk via een aardtransportleiding. Zie figuur 3.1.

Figuur 3.1 uitsnede Risicokaart Nederland



Modaliteit Water

Over de Maas vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Volgens het voorstel voor het Basisnet water ("Hoe zijn wij gekomen tot het Basisnet Water", Eindrapportage, Werkgroep Basisnet Water, 18 januari 2008) wordt de Maas opgenomen in het Basisnet Water.

Landelijk Basisnet

In de Nieuwe Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen heeft de overheid het zogenaamde Landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd. Dit basisnet met daaraan gekoppeld gebruiksruimtes en veiligheidszones, moet de spanning verminderen tussen vervoersbelangen en ruimtelijke ordening. Het Basisnet beoogt een netwerk te zijn van bestaande spoor-, weg- en vaarwegverbindingen. De Nota is in januari 2006 in de Tweede Kamer behandeld, maar nog niet goedgekeurd. Zowel de Werkgroep Basisnet Weg als de Werkgroep Basisnet Water hebben reeds voorstellen ingediend ("Voorstel Basisnet Weg, eindrapportage, Werkgroep Basisnet Weg, 11 maart 2008" en "Hoe zijn wij gekomen tot het Basisnet Water", Eindrapportage, Werkgroep Basisnet Water, 6 juni 2007). Deze voorstellen worden naar verwachting overgenomen in een komend Besluit externe veiligheid transport (Bevt).

Voorts is op voorstel van de Werkgroep Basisnet Water een groepsrisicoberekening alleen noodzakelijk indien de persoonsdichtheid > 1500 personen per ha aan beide zijden van de vaarweg of > 2250 pers per ha aan één zijde van de vaarweg.

Het plangebied ligt op circa 1 km afstand van de transportroute over de Maas en heeft daarmee geen invloed op de persoonsdichtheid langs de Maas.

Modaliteit Buisleidingen

De dichtstbijzijnde ondergrondse buisleiding ten behoeve van het transport van gevaarlijke stoffen betreft een aardgastransportleiding op meer dan 1,5 km van het plangebied. Voor een aardgasleiding met de grootste diameter (48 inch) en druk (80 bar) geldt een inventarisatieafstand van 580 meter. Het plangebied bevindt zich ruim buiten de inventarisatieafstand van deze buisleiding (ongeacht druk & diameter). Het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen behoeft dan ook verder geen aandacht.

3.1.3 Gebruik van luchthavens

Het plangebied is hemelsbreed op circa 30 kilometer van het vliegveld Volkel gelegen en ligt buiten het gebied waar 75 procent van de ongevallen plaatsvindt.

4 CONCLUSIES

Inveniam is namens haar opdrachtgever voornemens nieuwe woningen te bouwen aan de Paterstraat 5.

In dit rapport wordt het plan getoetst aan het aspect Externe Veiligheid.

Wat betreft externe veiligheid is gebleken dat er geen sprake is van te grote risico's. Risicovolle inrichtingen liggen op een grotere afstand dan 500 meter en dit geldt ook voor gereguleerd transport van gevaarlijke stoffen. Ook vliegveld Volkel ligt op een voldoende grote afstand.

5 BETROUWBAARHEID ONDERZOEK

Het onderhavige onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Desondanks kan de mogelijkheid niet worden uitgesloten dat er toch fouten en / of onvolledigheden voorkomen in deze rapportage.

Lycens Milieu & Ruimte B.V. sluit iedere aansprakelijkheid uit voor hieruit voortvloeiende schade of gevolgen van welke aard ook, tenzij de schade mocht voortvloeien uit opzet of grove schuld aan de zijde van Lycens Milieu & Ruimte B.V.

Naarmate er een langere tijd is verlopen na uitvoering van het onderzoek, dient meer voorzichtigheid / voorbehoud te worden betracht bij het gebruik van de onderzoeksresultaten.