

Beleidsvisie Externe Veiligheid Voorst

Kaders voor externe veiligheid in milieuvergunning en bestemmingsplan

Gemeente Voorst
Afdeling VROM

28 mei 2010

Definitief

Documenttitel	Beleidsvisie Externe Veiligheid Voorst Kaders voor externe veiligheid in milieuvergunning en bestemmingsplan
Verkorte documenttitel	
Status	definitief
Datum	28 mei 2010
Projectnaam	Beleidsvisie Externe Veiligheid Voorst
Projectnummer	7P12
Opdrachtgever	Gemeente Voorst
Referentie	

Auteur(s)	Robert Arends
Collegiale toets	Liesbeth Spoelma / Henk Tomassen
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	Jan-Willem Bekkers
Datum/paraaf	

SAMENVATTING

Aanleiding

De gemeente Voorst wil haar burgers en bedrijven een veilige leef- en werkomgeving bieden. In die zin draagt zij een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat om externe veiligheid (EV). Om die verantwoordelijkheid in te vullen heeft de gemeente Voorst het externe veiligheidsbeleid geformuleerd.

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's op de omgeving die samenhangen met het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Deze risico's doen zich zowel voor bij risicovolle inrichtingen als rondom transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in landelijke wet- en regelgeving en beleidsnota's, onder andere in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Invulling geven aan deze wettelijke verplichtingen vormt een belangrijk onderdeel van het gemeentelijke externe veiligheidsbeleid.

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om duidelijk te maken welke externe veiligheidsrisico's in de gemeente Voorst aanwezig zijn en hoe met deze en toekomstige risico's om dient te worden gegaan. Dit betekent dat onder meer invulling wordt gegeven aan de wettelijke verplichting om het groepsrisico¹ en plaatsgebonden risico² te overwegen bij het nemen van besluiten.

Risicosituatie gemeente Voorst

De gemeente Voorst kent voor wat betreft het BEVI 8 risicobronnen (6 LPG-stations en 2 inrichtingen met een propaantank >13 m³). Tevens bevinden zich 2 vuurwerkopslagen (>10.000 kg) in de gemeente Voorst. Eén risicoveroorzakende inrichting bevindt zich op het bedrijventerrein van de gemeente Voorst, maar de overige inrichtingen bevinden zich verspreid over het grondgebied van de gemeente en zijn dus niet specifiek te herleiden tot één of meer industriegebieden. In de gemeente Voorst is geen spoorwegemplacement aanwezig. De stations Voorst, Twello en Klarenbeek zijn doorgaande sporen, er wordt niet gerangeerd met goederen.

De gemeente Voorst heeft één knelpunt waarbij binnen de 10⁻⁶ contour van het plaatsgebonden risico (PR) een kwetsbaar object is gelegen. Het betreft een LPG-station waarbij inmiddels acties zijn ondernomen om dit knelpunt weg te nemen.

¹ Het **groepsrisico** (GR) is de cumulatieve kans dat een (werkelijk aanwezige) groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt weergegeven als een grafiek met het aantal personen op de horizontale as en de kans op overlijden op de verticale as.

² Bij het **plaatsgebonden risico** (PR) gaat het om de kans per jaar dat een (denkbeeldig) persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen als deze persoon zich onafgebroken en onbeschermd in de nabijheid van een risicovolle inrichting of transportas bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven als een contour rondom de risicovolle inrichting of de transportas.

³ Onder **risicobronnen** worden in dit document verstaan: transportleidingen voor gas, olie en chemicaliën (buisleidingen), transporten met routeplichtige gevaarlijke stoffen en inrichtingstypen weergegeven in bijlage 5 (IPO-VNG-drempelwaardentabel).

De gemeente Voorst heeft geen knelpunten met de contouren van het plaatsgebonden risico (PR) in de geprojecteerde situatie.

De gemeente Voorst heeft Voorst geen knelpunten met de personendichtheid in het invloedsgebied (groepsrisico) in de huidige situatie alsmede in de toekomstige (geprojecteerde situatie).

Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente vindt plaats over de weg, het water, het spoor en door ondergrondse buisleidingen. Ten aanzien van het transport over de weg en door buisleidingen bestaan geen risicovolle aandachts- of knelpunten. Routing van gevaarlijke stoffen is in de gemeente Voorst niet nodig. Bij berekeningen van risico's ten aanzien van transport gevaarlijke stoffen over het spoor worden de prognosecijfers van 2007 gehanteerd. Dit leidt tot een geringe overschrijding van de oriënterende waarde. Echter, met de komst van het basisnet en daarmee het toepassen van generieke maatregelen zullen geen overschrijdingen van de oriënterende waarde zich meer voordoen en daarmee voldoende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven.

Uitgangspunten en gebiedsgerichte ambities gemeente Voorst

Voor het plaatsgebonden risico in bestaande situaties geldt dat deze moet voldoen aan de wettelijke grenswaarden.

In de bestaande situatie zijn er geen overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico aanwezig. Toename van de personendichtheid groter dan 1 * oriënterende waarde wordt voorkomen; opvullen van de personendichtheid tot 1 * oriënterende waarde is toegestaan.

Aangezien minimaal voldaan moet worden aan de wettelijke verplichting (geen al dan niet geprojecteerde kwetsbare bestemmingen binnen de PR-contour) zijn geen aanpassingen van vigerende bestemmingsplannen benodigd.

De uitgangspunten voor het basisniveau externe veiligheid voor nieuwe situaties zijn in de tabel op de volgende pagina weergegeven.

Realisatie van uitgangspunten en ambities

De thematische taken die incidenteel dan wel structureel door de gemeente Voorst moeten worden uitgevoerd worden opgenomen in het milieujaarprogramma. In het milieujaarverslag zal jaarlijks aangegeven worden wat de resultaten van deze taken zijn.

NIEUWE SITUATIES				
Realisering risicobron met EV consequenties				
Realisatie toegestaan Kwetsbaar binnen 10-6 Beperkt Kwetsbaar binnen 10-6 Toename groepsrisico	Landelijk gebied	Woonwijk/Gemengd		
	ja, mits LPG of propaan	Nee	Bedrijventerrein	
	Nee	Nvt	ja, middels vrijstelling	
	ja, mits gemotiveerd	Nvt	nee	
	ja, tot 1 x OW en verantwoord	geen toename GR	ja, mits gemotiveerd	
	Invloedsgebied mag niet over de woonwijk of gemengd gebied vallen		tot 1 x OW en verantwoord	
			Invloedsgebied mag niet over de woonwijk of gemengd gebied vallen	
Realisering (beperkt) kwetsbaar object binnen Invloedsgebied EV bron (transport of stationair)				
Realisatie toegestaan Kwetsbaar binnen 10-6 Beperkt Kwetsbaar binnen 10-6 Toename groepsrisico	Landelijk gebied	Woonwijk/Gemengd		
	Ja	ja	Bedrijventerrein	
	Nee	nee	ja	
	ja, mits gemotiveerd	ja, mits gemotiveerd	nee	
	ja, tot 1 x OW en verantwoord	Ja, tot 1 x OW en verantwoord	ja, mits gemotiveerd	
			ja, tot 1 x OW en verantwoord	

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Doelstelling	2
1.3 Aanpak	3
1.4 Leeswijzer	4
2 GEMEENTE EN EXTERNE VEILIGHEID	5
2.1 Waarop is het externe veiligheidsbeleid gericht?	5
2.2 Begrippen in het externe veiligheidsbeleid	5
2.3 Landelijke normen voor risico	5
2.4 Invulling geven aan het externe veiligheidsbeleid	7
3 RISICOPROFIEL GEMEENTE VOORST	9
3.1 Algemene uitgangspunten inventarisatie/analyses	9
3.2 Risicobronnen in Voorst	17
3.3 Algemene conclusie inventarisatie risicobronnen in Voorst	26
3.4 Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief	26
3.5 Indeling in typen gebieden	29
3.6 Taakuitvoering afstemming en samenwerking	29
4 VISIE EN AMBITIE GEMEENTE VOORST	32
4.1 Visie op externe veiligheid	32
4.2 Uitgangspunten externe veiligheidsbeleid	33
4.3 Externe veiligheidsambities gemeente Voorst	34
4.4 Effectbenadering	41
4.5 Risicocommunicatie	42
5. UITVOERING	44
5.1 Van ambities naar acties	44

BIJLAGEN

1. Verklarende woordenlijst en afkortingen
2. Overzicht van belangrijke wet- en regelgeving
3. Overzicht risicobronnen gemeente Voorst
4. Risicoprofielkaart en ruimtelijk ontwikkelingsperspectief gemeente Voorst
5. Gemeentelijke taakstelling Externe veiligheidsbeleid
6. Overzicht consequenties ten gevolge van scenario's
7. IPO-VNG tabel

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een aantal rampen met gevaarlijke stoffen in binnen- en buitenland heeft aangetoond dat een maatschappij zonder risico's niet bestaat. Deze incidenten onderstrepen ook het belang om de risico's tot op zekere hoogte te beheersen. Vanuit dit besef is 'externe veiligheid' een belangrijk landelijk thema geworden.

Beleid en wet- en regelgeving rondom externe veiligheid (EV) hebben de afgelopen jaren een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Hoewel alle nieuwe ontwikkelingen nog niet geheel uitgekristalliseerd zijn, is het duidelijk dat gemeenten voor een belangrijke opgave staan.

Wat is externe veiligheid?

Bepaalde maatschappelijke activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om de productie, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen (bijv. vuurwerk, LPG en munitie) en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving, doordat veiligheidsafstanden tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen nodig zijn. Aan de andere kant is het rijksbeleid er op gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd.

Toepassing van landelijk EV-beleid en wet- en regelgeving vraagt om kennis, capaciteit, vaardigheden en niet in de laatste plaats om integraal werken: weinig andere onderwerpen brengen (met name) de disciplines milieu, ruimte en risicobeheersing zo dicht bij elkaar als het onderwerp externe veiligheid. Uitvoering van EV-taken vraagt om professionele inbreng van de taakvelden ruimtelijke ordening, milieu, brandweer, verkeer & vervoer, communicatie, economische zaken, openbare orde & veiligheid.

Absolute veiligheid kan niet kan worden gegarandeerd. Alleen door risico's tijdig te identificeren, maatregelen ten aanzien van de risicobronnen te treffen en voldoende afstand tussen risicobronnen en burgers te creëren, kan de veiligheid worden verhoogd. Om in staat te zijn risico's tijdig te identificeren, dient geïnvesteerd te worden in kennisvergarig en -uitwisseling binnen de gemeentelijke organisatie. Om voldoende afstand te creëren tussen risicobronnen en burgers dienen duidelijke keuzes te worden gemaakt omtrent de locaties van ondermeer woningen, scholen, winkels, kantoren en recreatie in relatie tot risicovolle vormen van bedrijvigheid en transport.

Het Gelders Provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (PUEV) 2006-2010 subsidieert de totstandkoming van gemeentelijk externe veiligheidsbeleid binnen de Regio Stedendriehoek. Door het Projectbureau Externe Veiligheid zijn beleidsvisies opgesteld voor de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Lochem, Voorst en Zutphen.

1.2 Doelstelling

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om een toetsingskader te hebben dat duidelijk maakt welke externe veiligheidsrisico's in de gemeente Voorst aanwezig zijn en hoe met deze en toekomstige risico's dient te worden omgegaan. Het toetsingskader voorkomt afwegingen en besluiten op ad hoc basis en brengt consistentie door heldere uitgangspunten en reële ambities. De gemeente neemt bij besluiten in het kader van

vergunningverlening en ruimtelijke ordening het in dit document weergegeven externe veiligheidsbeleid in acht. De uitgangspunten uit deze visie worden verder toegepast bij de gemeentelijke activiteiten en ontwikkelingen waarbinnen externe veiligheid een rol speelt (o.a. vergunningverlening en handhaving, routing gevaarlijke stoffen, ruimtelijk beleid, rampenbestrijding en risicocommunicatie).

De gemeente streeft naar een beheersbare externe veiligheidssituatie, waarbij:

1. de externe veiligheid risico's binnen de gemeente goed in beeld zijn gebracht en ambtenaren en bestuurders zich bewust zijn van de aanwezige risico's;
2. een zorgvuldige afweging plaatsvindt tussen nut en noodzaak van nieuwe ontwikkelingen en hun gevolgen voor externe veiligheid;
3. door middel van beleidsuitvoering en handhaving wordt gezorgd voor de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid van bestaande en toekomstige EV risico's;
4. communicatie met de burger plaatsvindt over de aanwezige risico's en de te volgen gedragsrichtlijn in geval bij een calamiteit.

Het is vanzelfsprekend dat de gemeente Voorst zich aan wettelijke verplichtingen wil houden. Dit betekent dat invulling wordt gegeven aan de wettelijke verplichting om bij milieuvergunningbesluiten en planologische besluiten het groepsrisico en plaatsgebonden risico mee te wegen. Het plaatsgebonden risico dient daarbij minimaal te voldoen aan de wettelijke grenswaarde. Voor wat betreft groepsrisico, effectbenadering en risicovol transport ontbreekt echter een harde wettelijke norm. Dit maakt het gewenst om als gemeente Voorst eigen uitgangspunten vast te leggen voor het externe veiligheidsbeleid.

Regeldruk ?

Een beleidsvisie geeft de kaders bij het vormgeven van ruimtelijke (bestemmings)plannen en het afgeven van milieuvergunningen voor risicobedrijven. Deze kaders kunnen binnen een bepaalde bandbreedte worden afgestemd op de lokale bestuurlijke visie op veiligheid en kunnen deze kaders gebieds- of functiegericht worden ingevuld. Bij voorbeeld: soepel bij industriegebieden en beschermend in woongebieden. In die zin kunnen kaders ook mogelijkheden bieden die er eerst niet of in mindere mate waren. Uitgangspunt is dat er een brede afweging op bestuurlijk niveau wordt gemaakt, waar alle relevante elementen een plaats krijgen: veiligheid, doelmatig ruimtegebruik, stadsontwikkelingspotentieel en financiële argumenten. Daarnaast geven vooraf gestelde kaders (beleidsregelstatus Awb) een efficiencyvoordeel en vermindering van afbreukrisico's voor motiveringsgebreken bij het nemen van bestuursbesluiten over milieuvergunningen en ruimtelijke plannen.

1.3 Aanpak

Voor de wijze van totstandkoming van het de Beleidsvisie Externe Veiligheid Voorst is gekozen voor:

- Vroege en tussentijdse bestuurlijke betrokkenheid. Het beleid kan alleen rekenen op bestuurlijke acceptatie als de betreffende bestuurders de te volgen koers (blijven) onderschrijven. In bestuurlijk opzicht waren de Burgemeester (integrale veiligheid) en de wethouder voor Ruimtelijk Ordening en milieu betrokken;
- Breed draagvlak – door te werken met een ambtelijke projectgroep die niet alleen multidisciplinair is, maar waarin ook de mensen zitten 'die het moeten doen', mag het EV-beleid rekenen op voldoende draagvlak. Intern draagvlak is gezocht in de

vertegenwoordiging van de Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu (beleidsmedewerkers milieu en ruimtelijke ordening), Openbaar grondgebied en Veiligheid (beleidsmedewerkers openbare orde en veiligheid) en de gemeentelijke- en regionale brandweer.

- De stappen die zijn gezet laten zich in het kort als volgt omschrijven:
 - Stap 1. Inventarisatie risico's, knelpunten en kansen
 - Stap 2. Ambtelijke en bestuurlijke startbijeenkomst (uitgangspunten EV-beleid)
 - Stap 3. Het inzichtelijk maken van voorlopige keuzes op basis van knelpunten en kansen (bepalen ambitie)
 - Stap 4. Opstellen concept beleidsvisie
 - Stap 5. Bespreken concept beleidsvisie in ambtelijke projectgroep
 - Stap 6. Opstellen definitieve beleidsvisie
 - Stap 7. B&W besluit
 - Stap 8. Inspraak conform beleidsregelprocedure Algemene wet bestuursrecht en opstellen zienswijzennota
 - Stap 9. Vaststelling gemeenteraad

Rol gemeenteraad.

Het gaat hier om een beleidsvisie welke kaderstellend is voor het facet veiligheid van ruimtelijke plannen en milieuvergunningen. Ten aanzien van ruimtelijke plannen is de gemeenteraad beslissingsbevoegd. Het stellen van kaders is in het duale stelsel voorbehouden aan de gemeenteraad. Gezien het relatief technische onderwerp zou hier op het eerste gezicht sprake zijn van passieve kaderstelling op basis van een concreet voorstel van het College: de concept-Beleidsvisie EV.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een algemene introductie op het begrip externe veiligheid en biedt inzicht in zowel de wettelijke als de wenselijke onderdelen van externe veiligheidsbeleid. In hoofdstuk 3 wordt specifiek ingegaan op de aard en omvang van de externe veiligheidsproblematiek binnen de gemeentegrenzen van Voorst. Hoofdstuk 4 bevat de gemeentelijke doelstellingen en ambities op het gebied van externe veiligheid. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de wijze waarop de in hoofdstuk 4 beschreven ambities kunnen worden gerealiseerd.

2 GEMEENTE EN EXTERNE VEILIGHEID

2.1 Waarop is het externe veiligheidsbeleid gericht?

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die samenhangen met het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Deze risico's doen zich zowel voor rondom risicovolle inrichtingen als langs transportassen en buisleidingen waarover c.q. waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Door te investeren in veiligheidsmaatregelen, het aantal risicobronnen te beperken en de inrichting van de omgeving van risicobronnen aan te passen, wordt de veiligheid zo optimaal mogelijk gemaakt. Het volledig wegnemen van alle veiligheidsrisico's is echter niet betaalbaar, niet praktisch uitvoerbaar en botst met het optimaal benutten van de beschikbare ruimte.

Binnen de diverse taakgebieden van de landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke overheden dienen continu afwegingen te worden gemaakt tussen veiligheid, haalbaarheid en de kosten. Hierbij gaat het ondermeer om taken op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer, milieu en rampenbestrijding. De onderlinge samenhang van de gemaakte afwegingen van verschillende taakvelden is hierbij van cruciaal belang. Hiertoe is een overkoepelend en samenhangend kader noodzakelijk, waarin het externe veiligheidsbeleid voorziet.

2.2 Begrippen in het externe veiligheidsbeleid

De mate van risico is afhankelijk van twee aspecten, namelijk de kans op en het mogelijke effect van een ongeval. Onder de kans verstaan we de mogelijkheid dat zich een situatie voordoet waarbij in bijvoorbeeld een opslag van gevaarlijke stoffen een grote brand ontstaat. Aan de hand van ervaringscijfers en modellen is het mogelijk om een dergelijke kans te berekenen. Onder de effecten verstaan we binnen de externe veiligheidswetgeving uitsluitend het aantal *dodelijke* slachtoffers van een ongeval, bijvoorbeeld het aantal personen dat bij een grote brand in een opslag van gevaarlijke stoffen wordt blootgesteld aan dodelijke concentraties van gevaarlijke dampen. Dat daarnaast ook een groot aantal gewonden kunnen vallen wordt in de risiconorm niet meegenomen. Uiteraard is dit aantal gewonden voor de hulpdiensten (bijvoorbeeld brandweer, ambulancediensten, etc.) wél erg relevant. In Nederland worden twee maten gehanteerd voor het risico, namelijk het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

2.3 Landelijke normen voor risico

Vanuit het besef dat er altijd veiligheidsrisico's zullen bestaan, maar dat er wel een norm gesteld moet worden voor de grootte van de risico's, heeft de Rijksoverheid grens-, richt- en oriënterende waarden gesteld. De normen voor de toegestane risico's als gevolg van ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in landelijke wet- en regelgeving³.

³ Zoals het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de Circulaire RisicoNormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (dit is de voorloper van een mogelijk nieuw te ontwikkelen wettelijk besluit transport gevaarlijke stoffen) normen voor het plaatsgebonden en groepsrisico geeft.

Plaatsgebonden risico (PR)

De normering voor het plaatsgebonden risico is afhankelijk van de aard van het te beschermen object. Hierbij wordt in wet- en regelgeving onderscheid gemaakt tussen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. De norm voor kwetsbare objecten (zoals woningen, ziekenhuizen e.d.) is een grenswaarde (hieraan moet worden voldaan). De norm voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kleinere kantoorgebouwen of bedrijfsgebouwen) is een richtwaarde (hieraan moet zoveel mogelijk worden voldaan). Bij afwijken dient dit goed gemotiveerd te worden.

Grenswaarde en richtwaarde

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten is 10^{-6} per jaar.
De richtwaarde voor het plaatsgebonden risico voor beperkt kwetsbare objecten is 10^{-6} per jaar.

Dus: de kans dat een (denkbeeldig) persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend) dodelijk verongelukt door een bedrijfs- of transportongeval, mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar (dat is 10^{-6} per jaar).

Groepsrisico (GR)

Voor het groepsrisico is in de landelijke wet- en regelgeving³ een oriënterende waarde vastgelegd. Dit houdt in dat hier gemotiveerd van kan worden afgeweken. Elke verandering van het groepsrisico is gebonden aan een verantwoordingsplicht. De oriënterende waarde voor het groepsrisico voor stationaire inrichtingen en voor het transport van gevaarlijke stoffen is niet gelijk. Hieronder worden beide weergegeven.

Oriënterende waarde voor stationaire inrichtingen (risicobedrijven)

De kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers is ten hoogste 10^{-5} per jaar
De kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is ten hoogste 10^{-7} per jaar
De kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers is ten hoogste 10^{-9} per jaar

Dus: Hoe groter de potentiële omvang van de ramp hoe strenger de oriënterende waarde. Immers, een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met tien dodelijke slachtoffers. Dit is naar normering vertaald door aan de kans op een ramp met 100 doden een oriënterende waarde te stellen die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met tien doden. Dus voor 10 dodelijke slachtoffers is de oriënterende waarde eens in de honderdduizend jaar (10^{-5}), voor 100 dodelijke slachtoffers is de oriënterende waarde eens in de tien miljoen jaar (10^{-7}) en voor 1000 dodelijke slachtoffers is de oriënterende waarde eens in de miljard jaar (10^{-9}).

Oriënterende waarde voor transport

De kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers is ten hoogste 10^{-4} per jaar per kilometer transportroute
De kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers is ten hoogste 10^{-6} per jaar per kilometer transportroute
De kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers is ten hoogste 10^{-8} per jaar per kilometer transportroute

Dus voor 10 dodelijke slachtoffers is de oriënterende waarde eens in de tienduizend jaar (10^{-4}), voor 100 dodelijke slachtoffers is de oriënterende waarde eens in de miljoen jaar (10^{-6}) en voor 1000 dodelijke slachtoffers is de oriënterende waarde eens in de honderd miljoen jaar (10^{-8}).

Kanttekeningen bij de normen voor risico's

De normen voor risico's sluiten lang niet altijd aan bij de wijze waarop burgers risico's beleven. Zo is de kans op een dodelijk verkeersongeluk voor de gemiddelde burger veel groter dan de kans om slachtoffer te worden van ramp met gevaarlijke stoffen. Toch achten veel burgers de risico's van het verkeer acceptabeler. Bovendien zijn veel risico's niet of nauwelijks te berekenen omdat er onvoldoende ervaringsgegevens beschikbaar zijn.

Beoordeling effecten

Zoals hierboven aangegeven wordt in de risiconormering alleen gekeken naar het directe aantal dodelijke slachtoffers. Daarnaast kan een calamiteit echter ook zeer veel gewonden en zieken tot gevolg hebben. Daarom is het van belang om naast aandacht voor de risico's op dodelijke slachtoffers ook de mogelijke overige effecten te beschouwen, zodat ook de mogelijkheden voor beperking, beheersing en bestrijding van deze effecten aan bod komen.

Effectbenadering⁴

Effectbenadering heeft ten doel om de als gevolg van een calamiteit te verwachten effecten in kaart te brengen en zodanig maatregelen te treffen dat deze effecten beter beheersbaar en bestrijdbaar zijn door de hulpdiensten.

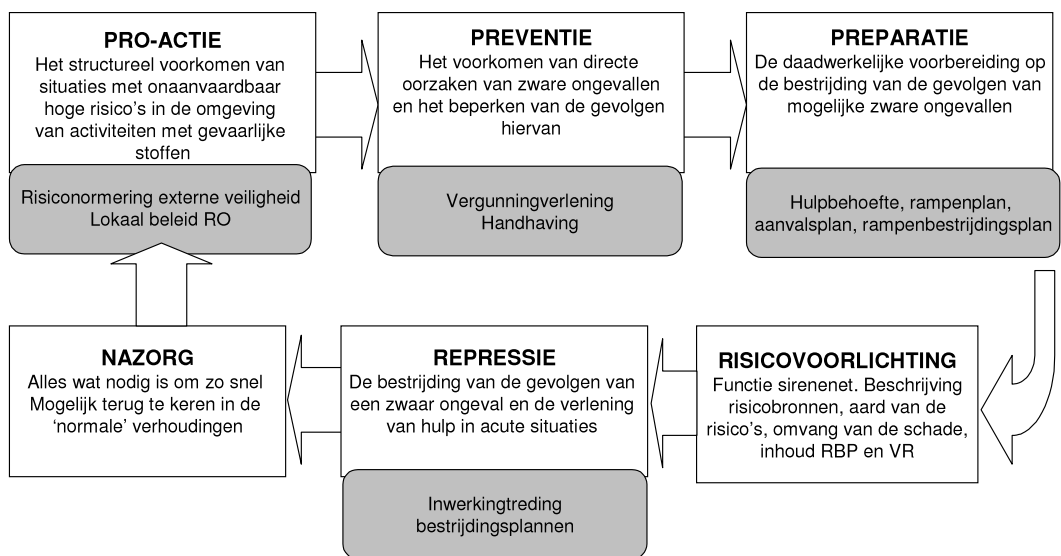
2.4 Invulling geven aan het externe veiligheidsbeleid

Bij het vaststellen van het eigen gemeentelijk externe veiligheidsbeleid zijn een aantal wetten en regels van belang, deze zijn in bijlage 2 gepresenteerd. Invulling geven aan deze wettelijke regels voortvloeiende verplichtingen vormt een belangrijk onderdeel van het gemeentelijke externe veiligheidsbeleid. Om de gemeentelijke externe veiligheidstaken inzichtelijk te maken is in bijlage 5 weergegeven welke gemeentelijke incidentele en structurele taken te onderkennen zijn en of deze al dan niet wettelijk verplicht zijn.

Waar wettelijke verplichtingen ophouden ontstaat een gebied waarbinnen de gemeente voor wenselijke ontwikkelingen kan kiezen. Te denken valt hierbij aan keuzes rond de oriënterende waarde van het groepsrisico en rond richtwaarden voor het plaatsgebonden risico bij beperkt kwetsbare objecten. Bij deze keuzes is de gemeente gehouden tot degelijke motiveringen en communicatie aan haar burgers.

De gemeentelijke externe veiligheidstaken zijn onderdeel van de zogenaamde veiligheidsketen. In Figuur 1 is in de veiligheidsketen weergegeven hoe de rampenbestrijding en de voorbereiding daarop is georganiseerd en wat de relatie is met de gemeentelijke externe veiligheidstaken.

⁴ Met de term 'effect' wordt bij PR en GR specifiek gezondheidseffecten voor mensen bedoeld. Bij de effectbenadering kan mogelijk een bredere definitie worden gebruikt. Zie ook paragraaf 4.4 over de effectbenadering.



Figuur 1: Veiligheidsketen

3 RISICOPROFIEL GEMEENTE VOORST

Voor het formuleren van passende gebiedsgerichte EV-uitgangspunten en -ambities is het een voorwaarde om inzicht te hebben in de huidige situatie ten aanzien van:

- Huidige risicobronnen – welke risicovolle inrichtingen, transportassen en buisleidingen bevinden zich op het grondgebied van de gemeente en met welke risicocontouren, invloedsgebieden dan wel effectafstanden wordt daarbij gerekend? Wat is de relatie tot (beperkt) kwetsbare objecten?
- Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief – wat is de huidige ligging van diverse gebieden in de gemeente (wonen, werken, recreëren, etc.) en wat zijn de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor deze gebieden? Zijn er EV knelpunten dan wel aandachtspunten vanuit deze ontwikkelingen in bijvoorbeeld grensgebieden tussen wonen en werken of in ongewenste bestemmingen in afzonderlijke gebieden?
- Gebiedstyperingen – op basis van de beschrijving en ligging van de risicobronnen, bedrijventerreinen, woongebieden, etc. is vanuit het perspectief van externe veiligheid een indeling te maken in gebieden waarvoor het wenselijk is om een verschillend veiligheidsniveau na te streven. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de systematiek van gebiedstyperingen in de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering 2009. Dit is vooral in het belang van een goede aansluiting met het ruimtelijk beleid (de bestemmingsplannen en vanaf 2010 de Omgevingsvergunning).
- EV taakuitvoering en werkprocessen – hoe is het gesteld met het huidige kennisniveau, de uitvoering en borging van EV-taken, alsmede de interne en externe afstemming en samenwerking door en tussen de verschillende gemeentelijke afdelingen?
- Afstemming met andere overheden.

Onderstaand wordt ingegaan op de genoemde aspecten van de gemeente Voorst als basis voor de geformuleerde uitgangspunten en gekozen ambities in het volgende hoofdstuk.

3.1 Algemene uitgangspunten inventarisatie/analyses

Gegevens stationaire risicobronnen (risico-bedrijven)

Voor de inventarisatie van stationaire risicobronnen is in eerste instantie gebruik gemaakt van de Provinciale RRGs database van 7 augustus 2007. Vervolgens is gebruik gemaakt van de gemeentelijke database. De volgende categorieën uit het RRGs/ gemeentelijke milieudatabase zijn geanalyseerd:

- BEVI inrichtingen (BRZO, ammoniakkoelinstallaties, LPG tankstations, CPR-opslagen, propaan met een inhoud > 13.000 liter)
- Vuurwerkbedrijven met een opslagcapaciteit > 10.000 kg vuurwerk
- Propaantanks met een inhoud > 3.000 liter
- Munitieopslagen (defensie inrichtingen)
- Opslag munitie civiel gebruik

Gegevens bestemmingsplannen

Voor de inventarisatie van de verschillende functies binnen de gemeente is gebruik gemaakt van vastgestelde bestaande bestemmingsplannen, de ruimtelijke toekomstvisie Voorst (maart 2005), de dorpsvisie Wilp (21 mei 2007), de regionale structuurvisie Stedendriehoek 2030 (mei 2007) en de regionale structuurvisie De Voorlanden Stedendriehoek 2030 (november 2009). Voor een groot aantal dorpen zijn momenteel dorpsvisies in ontwikkeling.

Uitgangspunten analyses transport

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Voor transportassen heeft het rijk specifiek op externe veiligheid gerichte beleidskaders opgesteld. De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) richt zich op transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en rail.

De Circulaire kent een regime dat analoog is aan dat van Bevi. Er is een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) ingesteld en een verantwoordingsplicht voor groepsrisico (GR).

De norm voor het PR heeft voor het transport van gevaarlijke stoffen (nog) geen wettelijke status, maar wordt wel uit oogpunt van een "goede ruimtelijke ordening" als beleidsuitgangspunt landelijk gehanteerd bij de beoordeling van nieuwe planologische ontwikkelingen. Deze PR- en effectafstanden (contouren om de risicobron) zullen dan ook hieronder worden aangegeven voor de transportassen in de Regio Stedendriehoek.

De verwachting is dat het PR ook voor transport gevaarlijke stoffen in de toekomst wettelijk in een Algemene Maatregel van Bestuur wordt vastgelegd. Op dit moment is er een concept Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) gepubliceerd door het Ministerie van VROM. Echter, totdat dit Besluit in werking treedt (naar verwachting 2010-2011) zal de circulaire RNVGS van kracht blijven.

Op 15 december 2009 is de circulaire gewijzigd gelet op de voorgenomen invoering van het Basisnet. Met deze wijzigingen zijn o.a. de tabellen met veiligheidssafstanden opgenomen alsmede de vervoerscijfers basisnet weg. Tevens zijn de vaarwegen en hun categorieëndeeling alsmede de transportcijfers basisnet water opgenomen. De Circulaire is zodanig aangevuld dat tijdig op het Basisnet kan worden geanticipeerd.

Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Het Ministerie van V&W is momenteel bezig met het ontwikkelen van een Basisnet transport gevaarlijke stoffen voor de modaliteiten weg, spoor en water. In dit Basisnet zijn vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid tegen elkaar afgewogen. Transportassen worden ingedeeld in verschillende categorieën waarbij beperkingen gelden ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen en/ of ten aanzien van de ontwikkeling van ruimtelijke plannen in de nabijheid van deze transportas.

Het doel van het basisnet is de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid te beheersen door het wettelijk vastleggen en borgen van gebruiksruimtes voor het vervoer en veiligheidszones voor de ruimtelijke ordening. In feite is het Basisnet daarmee gericht op veilig bouwen en vervoeren en zal onderdeel uitmaken van het BTEV.

Nevendoelen van het basisnet zijn het creëren van duidelijkheid over waar welk vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en wat de consequenties hiervan zijn voor burgers, bestuurders, bedrijfsleven en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsorganisaties.

Het basisnet weg heeft betrekking op alle rijksinfrastructuur en eventuele relevante verbindingen van het onderliggend wegennet. De basisnetten water en spoor hebben betrekking op alle vaar- en hoofdspoorwegen omdat de Minister van Verkeer en Waterstaat het enige bevoegd gezag is om hierop routes aan te wijzen.

De risicobenadering heeft zowel betrekking op het PR als het GR. De verantwoordingsplicht zal, net als bij het externe veiligheidsbeleid voor inrichtingen, wettelijk worden vastgelegd. Het GR wordt betrokken bij afwegingen rondom het basisnet.

Op dit moment zijn de ontwerpen voor de Basisnetten Weg en Water gereed en deze zullen worden opgenomen in het wetsvoorstel BTEV. Het ontwerp Basisnet Spoor is nog niet gereed.

Voor de in Basisnet Weg vermelde wegen betekent dit dat bij besluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs de in bijlage 5 van de circulaire vermelde wegen, ten minste deze afstanden moeten worden toegepast, indien het daarop betrekking hebbende ontwerpbesluit na 1 januari 2010 ter inzage wordt gelegd. Voor die wegen wordt dan voldaan aan de grens- of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico hoeft dan niet meer berekend te worden.

Ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen langs binnenvaarwegen die deel uitmaken van Basisnet Water zijn in bijlage 6 van de circulaire de vaarwegen onderverdeeld in 'rode' en 'zwarte' vaarwegen. Voor deze vaarwegen zijn geen afstanden bepaald, maar worden risicolijnen vastgesteld. Deze risicolijnen komen vrijwel overeen met de rand van de vaarweg. Totdat deze risicolijnen digitaal beschikbaar zijn, kan de ligging van de risicolijnen worden opgevraagd bij Rijkswaterstaat. Tussen deze risicolijnen is bebouwing in beginsel niet toegestaan. Voor niet in bijlage 6 genoemde binnenvaarwegen kan er van uit worden gegaan dat het plaatsgebonden risico op het water kleiner is dan 10^{-6} per jaar.

Bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten die voorzien in ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de in bijlagen 5 en 6 genoemde wegen en vaarwegen, moeten de in die bijlagen opgenomen vervoershoeveelheden het uitgangspunt zijn bij de verantwoording van het groepsrisico. Deze hoeveelheden gevaarlijke stoffen moeten in de toekomst over de Basisnetten Weg en Water in elk geval afgewikkeld kunnen worden. Voor niet in bijlage 6 genoemde binnenvaarwegen behoeft het groepsrisico niet beoordeeld en verantwoord te worden, omdat de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over deze vaarwegen worden vervoerd niet of nauwelijks van invloed zijn op het groepsrisico.

Bijlagen 5 en 6 hebben alleen betrekking op nieuwe situaties. Voor het onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties wordt verwezen naar paragraaf 4.2.2 van de circulaire.

Basisnet Water

Ten behoeve van het basisnet water is onderzoek uitgevoerd naar de externe risico's. Dit onderzoek valt globaal uiteen in twee delen. Voor de binnenvaart is een aantal nieuwe berekeningen uitgevoerd met RBMII. Met deze berekeningen is aangetoond dat tot 2030 met alle denkbare ontwikkelingen geen PR-10-6-contour op de oever zal komen noch ergens een GR knelpunt ontstaat. Voor de zeevaart is uitgegaan van bestaande studies. Langs de Westerschelde zal bij de hoogste beschouwde groeiscenario in 2030 zowel een PR als een GR knelpunt ontstaan. Voor de andere zeevaartsituaties geldt dat er tot 2030 zeker nog een factor 2 ruimte is bovenop de hoogste beschouwde groeiscenario's voordat er een PR-10-6-contour op de oever zal komen of GR-knelpunten ontstaan. De situatie langs de Westerschelde verdient dus extra aandacht. Voor het overige geldt dat er geen knelpunten zijn en ook niet verwacht worden. Het basisnet water dient vooral om de veiligheid ook in de verre toekomst te handhaven.

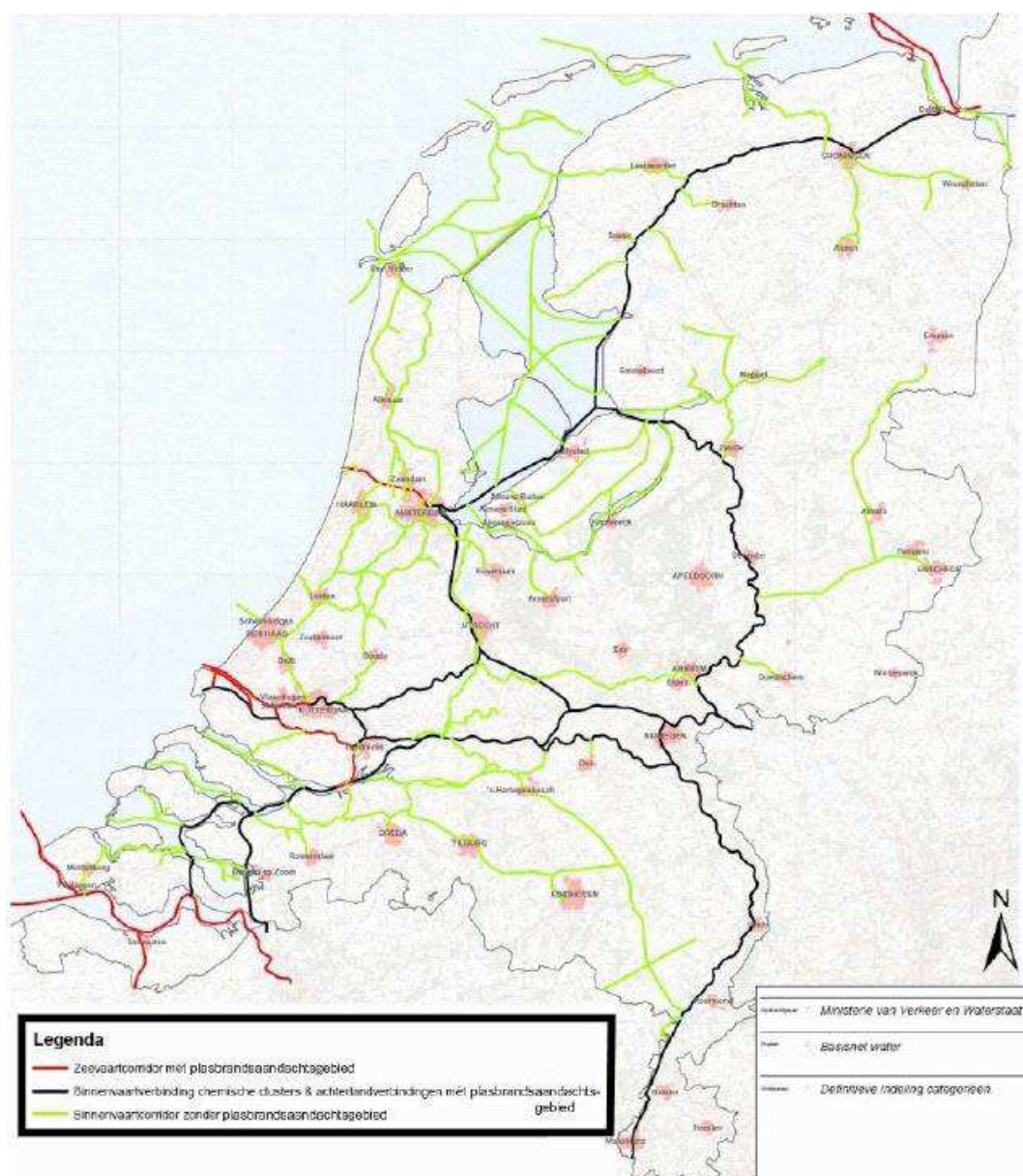
In de onderstaande tabel wordt samengevat wat het ontwerp Basisnet Water inhoudt.

	Gebruiksruimte vervoer		Ruimtelijke ordening		
	PR10 ⁻⁶ max	GR	Veiligheids-zones	PAG's	GR
Rode vaarwegen	Op de oeverlijn	Geen onderdeel van de gebruiksruimte; sturing met PR voldoende	Geen; maar niet bouwen in of op het water	40 meter	Verantwoorden
Zwarte vaarwegen	Op de oeverlijn	Geen onderdeel van de gebruiksruimte; sturing met PR voldoende	Geen; maar niet bouwen in of op het water	25 meter	Verantwoorden indien aantal mensen > 1500 per ha.
Groene vaarwegen	Geen PR10 ⁻⁶ contour op het water	Geen onderdeel van de gebruiksruimte; sturing met PR voldoende	Geen	Geen	Geen verantwoording nodig.

Tabel 1: uitgangspunten ontwerp Basisnet Water

Nieuwbouw van kwetsbare objecten in of op het water (zonder het verleggen van de oever) langs rode en zwarte vaarwegen (o.a. Gelderse IJssel) zal niet meer mogelijk zijn. Voor groene vaarwegen (bv. Twentekanaal) is dit wel mogelijk.

Om met de effecten van een plasbrand (het in brand raken van een uit een tank gelekte zeer brandbare vloeistof) rekening te houden, zijn plasbrandaandachtsgebieden (PAG) gedefinieerd. Dit zijn gebieden tussen de oeverlijn en 25 m (zwarte vaarwegen) of 40 m (rode vaarwegen), waarbij in RO-plannen rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Indien gemeenten hier willen bouwen moeten zij deze keuze verantwoorden. Langs groene vaarwegen zijn geen PAG's aangewezen.



Figuur 2: Kaart Basisnet Water

Basisnet Weg

Het Basisnet Weg gaat alleen over het hoofdwegennet (rijkswegen en enkele daarmee verbonden wegen). De provincies zullen voor hun 'eigen' wegennet bekijken of er een provinciaal Basisnet nodig is. In principe mag over de provinciale wegen transport van gevaarlijke stoffen voorkomen. Gemeenten hebben het instrument van routing en ontheffingen om op gemeentelijke wegen risicoproblemen te voorkomen.

De systematiek van het beheersen van het risico is vergelijkbaar aan het Basisnet Water.

Nieuwbouw van kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone (PR 10^{-6} contour) zal niet meer mogelijk zijn. De veiligheidszones van wegen waarbij dit van toepassing (bv het traject Arnhem-Deventer over de A50 en de A1) zijn middels de wijziging van de circulaire RNVGS (december 2009) door het Rijk vastgesteld.

Om met de effecten van een plasbrand (het in brand raken van een uit een tank gelekte zeer brandbare vloeistof) rekening te houden, zijn ook langs de meeste hoofdwegen plasbrandaandachtsgebieden (PAG) gedefinieerd. Dit zijn gebieden tussen de PR 10^{-6} contour en 30 m, waarbij in RO-plannen rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Indien gemeenten hier willen bouwen moeten zij deze keuze verantwoorden. De PAG's van wegen waarbij dit van toepassing (bv de A50 en de A1) worden nog door het Rijk vastgesteld.

Stand van zaken Basisnet Spoor

Het ontwerp voor het Basisnet Spoor is nog niet gereed. Wel zijn middels brief van 18 februari 2009, waarin minister Eurlings de tweede kamer informeert omtrent de stand van zaken basisnet, de richtinggevende kaders vastgesteld.

In het huidige tussenontwerp Basisnet Spoor zijn alle door de gemeenten in 2007 en 2008 ingediende bouwplannen meegenomen ongeacht hun hardheid en tijdshorizon, die soms tot ver na 2020 reikt. Deze plannen zijn tot 1 juli 2009 bijgewerkt (voorafgaand aan de publicatie van het Ontwerp Basisnet Spoor in de Circulaire RVGS zal het ontwerp nog éénmaal aan alle spoorgemeenten worden voorgelegd voor een toets op een juiste weergave van bouwplannen en bebouwing). Daarnaast maakt het tussenontwerp de vervoersgroei tot de marktverwachting 2020 mogelijk (prognosecijfers proraail uit 2007).

In het basisnet spoor zullen de volgende elementen meegenomen worden als uitgangspunten:

- het veiliger samenstellen van treinen, het "warme BLEVE-vrij" (WBV) rijden van treinen.
- de mogelijkheden van de routekeuze van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.
- aanvullend installeren van ATB Vv waarmee de kans op botsen in sterke mate verkleind wordt.

Met deze generieke maatregelen aan de zijde van vervoer en infrastructuur wordt een grote risicoreductie bereikt aan de bebouwingszijde waardoor de tot nu toe geïnventariseerde ruimtelijke ontwikkelingen van gemeenten mogelijk wordt gemaakt en er tevens ruimte blijft voor het vervoer.

Met het kader dat thans voorligt voor het Basisnet Spoor worden niet alleen per spoorlijn

maximale grenzen gesteld (risicoplafonds) aan de vervoerszijde. Voor een duurzaam evenwicht is het evenzeer nodig grenzen te stellen aan de bouwmogelijkheden langs het spoor.

Dat gebeurt in de eerste plaats in de vorm van veiligheidszones waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden. Langs de Betuweroute en de Hanzelijn is er een veiligheidszone van 30 meter, zoals in 1996 respectievelijk 2003 is vastgesteld in de betreffende Tracébesluiten. Voor andere spoorlijnen geldt een zone van tussen 0 en maximaal 30 meter. De uiteindelijke breedte van die zone wordt bepaald door de maximale 10^{-6} van het plaatsgebonden risico die wordt berekend indien het vervoer de toegestane risicoruimte volledig benut. Dit is de grens waarbinnen geen nieuwe “kwetsbare bestemmingen” gebouwd mogen worden. Overigens wil dit niet zeggen dat er buiten die zone geen bouwbeperkingen gelden. Beperkingen voortvloeiend uit andere regelgeving, zoals voor geluid en interne veiligheid, blijven onverkort van kracht.

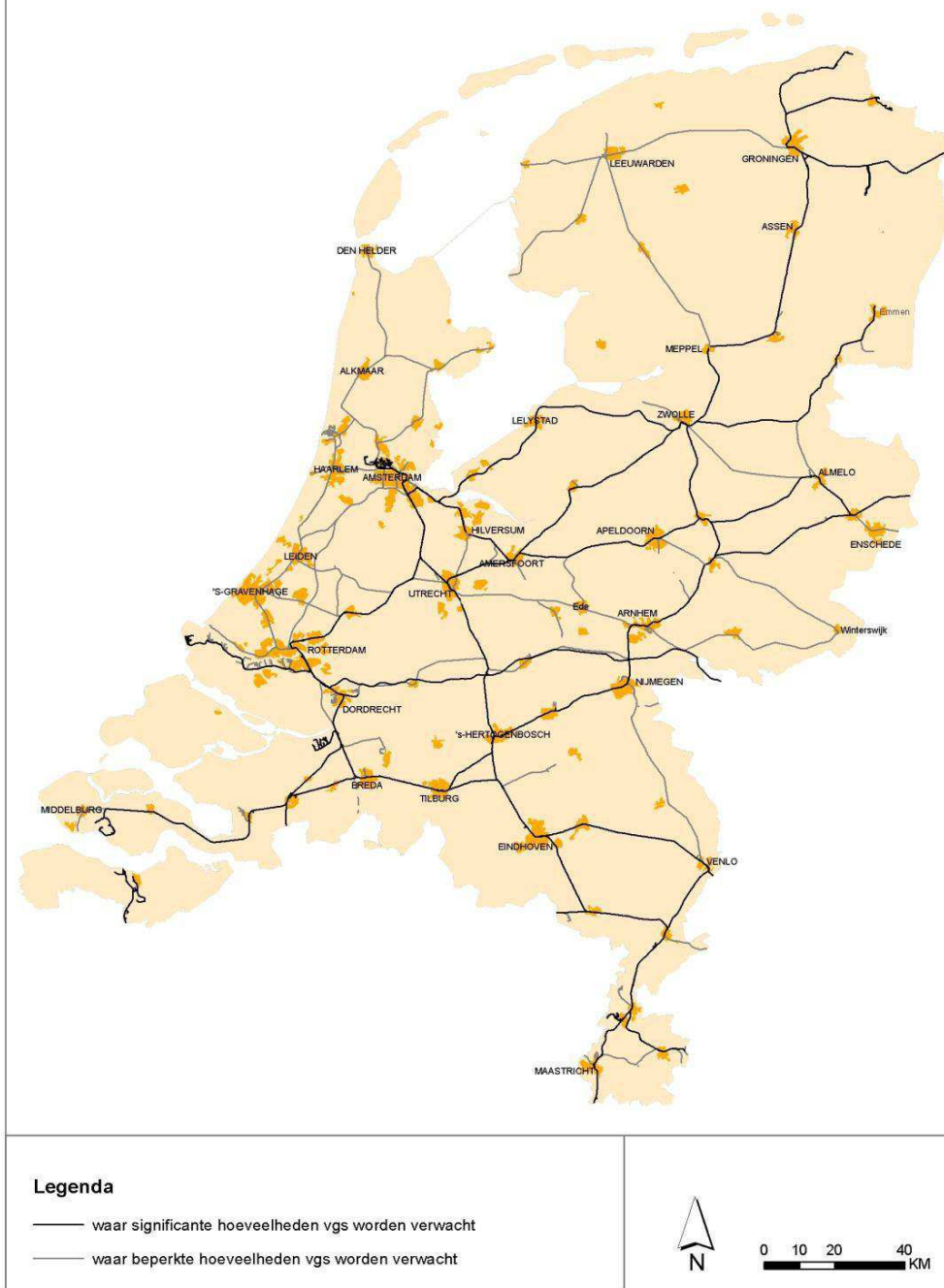
Naast de veiligheidszone wordt langs spoorlijnen waarover naar verwachting veel zeer brandbare vloeistoffen worden vervoerd, tevens een “plasbrandaandachtsgebied (PAG)” vastgesteld ter breedte van 30 meter aan weerszijden van de spoorlijn. Bouwen in dit gebied is mogelijk, mits voldoende en zorgvuldig beargumenteerd. Indien gekozen wordt voor bebouwing, gelden in dit gebied bovendien aanvullende bouwkundige veiligheidseisen.

Tenslotte moeten gemeenten indien zij bebouwing binnen 200 meter van het spoor mogelijk willen maken, de hoogte van het groepsrisico verantwoorden en de mogelijkheden van zelfredzaamheid en hulpverlening daarbij in beeld brengen. Deze verplichting geldt nu ook al.

Onderstaande figuur 3 geeft een beeld van het ontwerp Basisnet Spoor. Over de zwarte spoorlijnen zal in de toekomst het grootste deel van de gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Langs deze spoorlijnen mag een plasbrandaandachtsgebied (PAG) worden verwacht. Over de grijze spoorlijnen kan beperkt en/of incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Langs deze spoorlijnen is geen veiligheidszone en geen PAG.

De Basisnet-kaart zal concreet worden uitgewerkt in twee tabellen. In de ene tabel worden per baanvak de geldende risicoplafonds vastgelegd; deze tabel geldt voor de actoren aan de vervoerszijde. In de tweede tabel – voor de actoren aan de bebouwingszijde - wordt per spoorlijn aangegeven hoe breed de veiligheidszone is, of er sprake is van een PAG en met welke vervoershoeveelheden gemeenten rekening moeten houden voor de verantwoording van het groepsrisico.

Ontwerp BN spoor



Figuur 3: Kaart ontwerp basisnet spoor

Uitgangspunten analyses buisleidingen (hogedrukaardgas Gasunie en defensieleidingen vloeibare brandstoffen)

Het beleid ten aanzien van buisleidingen is aan veranderingen onderhevig. Vooral nog is de Circulaire “Regels inzake de zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen” (1984) en de Circulaire “Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie” (1991) van toepassing.

In de nieuwe regelgeving (AMvB Buisleidingen) gaan de afstanden verdwijnen. De risico's dienen te worden berekend (plaatsgebonden risico en groepsrisico). Aanleg van nieuwe leidingen wordt zodanig dat PR 10^{-6} contour zo veel mogelijk 'op de leiding' ligt (binnen belemmerde strook). De verwachting is dat in veel gevallen de PR 10^{-6} contour kleiner zal zijn dan de circulaire afstand. Plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} wordt als grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen aangehouden.

Er dient een verantwoording van het groepsrisico (GR) plaats te vinden. Bij deze verantwoording dient rekening te worden gehouden met een toetsingsafstand waarbinnen onderzoek gedaan moet worden naar de personendichtheid.

Knelpunten bij bestaande situaties (woningen binnen PR 10^{-6} bestaande leiding) zijn verantwoordelijkheid van de leidingbeheerder, tenzij de gemeente geen rekening heeft gehouden met de circulaire.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (bij bestaande leiding) is PR 10^{-6} de grenswaarde. De gemeente is verantwoordelijk voor overeenstemming met exploitant indien zij wil bouwen binnen PR 10^{-6} . Bestaande afspraken en regelingen blijven wel gelden. De AMvB Buisleidingen wordt naar verwachting in de loop van 2010 van kracht.

3.2 Risicobronnen in Voorst

Risicobronnen bestaan uit risicovolle inrichtingen en transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Onderstaand worden deze risicobronnen voor de gemeente Voorst beschreven. Op de risicoprofielkaart in bijlage 4 is de situering van de risicobronnen weergegeven en in bijlage 3 zijn in een tabel de detailgegevens per risicobron opgenomen.

3.2.1 Stationaire bronnen: inrichtingen

BEVI en drempelwaardenlijst

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen heeft betrekking op een aantal nader omschreven inrichtingen namelijk op BRZO-bedrijven⁵, LPG-tankstations, bedrijven met een ammoniak koelinstallatie > 400 kg, bedrijven met een opslag voor gevaarlijke stoffen van meer dan 10.000 kg (zogenaamde PGS 15 bedrijven) en spoorwegemplacements die zijn aangewezen voor het rangeren van gevaarlijke

⁵ BRZO bedrijven zijn bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen.

Het BRZO stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Dergelijke bedrijven dienen onder meer over een veiligheidsbeleid en een veiligheidsbeheerssysteem beschikken.

stoffen. Door middel van een ministeriële aanwijzing kunnen in de toekomst ook andere categorieën van bedrijven onder de werkingssfeer van het BEVI gebracht worden. Deze categorieën bedrijven zullen waarschijnlijk afkomstig zijn van de zogenaamde drempelwaardenlijst⁶. Om een volledig beeld te verkrijgen van risicobronnen kiest de gemeente Voorst ervoor om zowel de bedrijven die nu onder het BEVI als de drempelwaardenlijst bedrijven te inventariseren.

De gemeente Voorst kent voor wat betreft het BEVI 8 risicobronnen. Het betreft de volgende categorieën:

- 6 LPG tankstations;
- 2 propaantanks met een inhoud van meer dan 13 m³.

Deze risicoveroorzakende inrichtingen (verder: risicobedrijven) bevinden zich verspreid over het grondgebied van de gemeente en zijn dus niet specifiek te herleiden tot één of meer industriegebieden. In de gemeente Voorst is geen spoorwegemplacement. Vooral nog valt het invloedsgebied van het emplacement Deventer wel over het grondgebied van de gemeente Voorst. De stations Voorst, Twello en Klarenbeek zijn doorgaande sporen, er wordt niet gerangeerd met goederen.

Op de risicokaart van de provincie Gelderland voor gevaarlijke stoffen staan meerdere risicobronnen. Dit wordt veroorzaakt doordat in de Leidraad Risico-Inventarisatie Gevaarlijke Stoffen een drempelwaardenlijst opgenomen is. In de drempelwaardenlijst staan meer risicobronnen dan alleen die inrichtingen, waarvoor het BEVI geldt.

Bij de risicobronnen die vermeld zijn op de drempelwaardenlijst (en niet onder het BEVI vallen) gaat het bij de gemeente Voorst om de volgende objecten:

- 2 vuurwerkopslag- en verkooppunten met meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
- 1 gasdruk meet- en regelstation.

In bijlage 3 en 4 wordt een overzicht gegeven van de hierboven genoemde risicobronnen.

Knelpunten plaatsgebonden risico feitelijke situatie

De gemeente Voorst heeft één knelpunt waarbij binnen de 10⁻⁶ contour van het plaatsgebonden risico (PR) een kwetsbaar object is gelegen. Het betreft een LPG-station waarbij inmiddels acties zijn ondernomen om dit knelpunt weg te nemen. Het LPG-deel van het tankstation BP aan de Rijksstraatweg 63a te Twello zal moeten worden gesaneerd vóór 1 juli 2010. Hierin wordt het convenant LPG-autogas van 22 juni 2005 gevolgd dat is opgesteld door het Ministerie van VROM en de LPG-sector.

⁶ De drempelwaardenlijst (Leidraad Risico Inventarisatie, augustus 2006) is een lijst met categorieën van bedrijven die in principe een externe veiligheidsrisico zouden kunnen veroorzaken. Voor elke categorie is een drempel opgenomen, bijvoorbeeld een minimale aanwezigheid van een hoeveelheid van een bepaalde gevaarlijke stof, die bepaalt of een bedrijf wel of niet risicovol is. De drempelwaardenlijst wordt gebruikt om te bepalen of een bedrijf opgenomen dient te worden in een landelijk register, het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). De tabel maakt deel uit van de Leidraad Risico-inventarisatie, ontwikkeld in opdracht van de ministeries van VROM en BZK en maakt deel uit van de ministeriële regeling van artikel 6a Wrzo.

Voorst heeft met betrekking tot inrichtingen één knelpunt waarbij binnen de contour van het plaatsgebonden risico (PR) een kwetsbaar object is gelegen.

Knelpunten plaatsgebonden risico geprojecteerde situatie

Voor zover bekend wordt in de bestemmingsplannen van Voorst (de ontwikkeling van) kwetsbare bestemmingen waaronder woningen dan wel grote kantoorpanden met een oppervlak van > 1.500 m² niet toegestaan binnen de 10⁻⁶ contour van het plaatsgebonden risico van de betreffende risicobronnen.

Voorst heeft met betrekking tot inrichtingen géén knelpunten met de contouren van het plaatsgebonden risico (PR) in de geprojecteerde situatie.

Knelpunten Groepsrisico

Ten aanzien van het groepsrisico zijn er voor zover bekend geen knelpunten binnen de gemeente Voorst in zowel de huidige situatie als in de geprojecteerde situatie.

Voorst heeft met betrekking tot inrichtingen géén knelpunten met de personendichtheid in het invloedsgebied in de huidige situatie alsmede in de toekomstige (geprojecteerde situatie).

3.2.2 Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Binnen de gemeente Voorst vindt transport van gevaarlijke stoffen voornamelijk plaats over de volgende provinciale wegen en rijkswegen: N344 (Rijksstraatweg), N345 (Rijksstraatweg, Zutphenseweg), N789 (Hoofdweg), N790 (Wilpsedijk en Deventerweg), N792 (Terwoldseweg, Twelloseweg, Vaassenseweg) en de Rijksweg A1.

Binnen de gemeente Voorst is geen routing voor transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Gevaarlijke stoffen mogen dus in Voorst ook over andere wegen worden vervoerd, maar de hoeveelheid en frequentie en daarmee het risico is dusdanig laag dat hieraan in deze beleidsvisie geen aandacht wordt besteed.

Het plaatsgebonden risico van deze wegen is ontleend aan de tellingen & telmethodiek vervoer gevaarlijke stoffen op de weg (inclusief evaluatie) 2005-2008 (Adviesdienst Verkeer en Vervoer).

Binnen de gemeente Voorst bevinden zich geen wegen met een PR 10⁻⁶ contour buiten de rijbanen. De oriënterende waarde(n) voor het groepsrisico wordt nergens overschreden (maximaal 0,3 * oriënterende waarde) en is nergens binnen de gemeente een (mogelijk) knelpunt.

Voor wat betreft het groepsrisico is een kanttekening overigens wel op zijn plaats als het gaat om de interpretatie van de gegevens uit de risicoatlas. De uitgevoerde tellingen hebben alleen betrekking op de grotere provinciale wegen die niet door dorpskernen heen voeren. De overige provinciale wegen worden weliswaar minder intensief bereden

echter de bebouwing is veelal dicht op de transportroute gelegen. Overigens geldt voor deze wegen dat vanuit de ADR is geregeld dat gevaarlijke stoffen in principe niet door de bebouwde kom vervoerd mogen worden, tenzij het vervoer door de bebouwde kom de enige mogelijkheid is om de bestemming voor de gevaarlijke stof te bereiken.

Om toch een inschatting te kunnen maken van de transportrisico's dienen de vervoersintensiteiten vergeleken te worden met de drempelwaarden die gelden voor transportrisico's waarbij de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden uit de PGS 3 (Paarse boek) deel 2 Transport.

Hierin zijn de drempelwaarden voor vervoersaantallen van gevaarlijke stoffen (LPG en overige gevaarlijke stoffen) weergegeven. Deze drempelwaarden gelden ongeacht de afstand van de bebouwing tot de betreffende transportroute. Bovendien gelden deze afstanden alleen voor bulktransporten. De risico's van gevaarlijke stoffen in klein verpakkingen worden als verwaarloosbaar beschouwd.

Voor het uitvoeren van risico-analyses zijn aanwezigheidsgegevens noodzakelijk. Deze gegevens zijn terug te vinden in de PGS 1 en op te vragen bij het RIVM, het gemeentelijk bevolkingsregister en/of het vergunningensysteem. Ten behoeve van de bepaling van de personendichtheden in bewoonde gebieden zijn er inventarisaties uitgevoerd. Uit deze inventarisatie komt naar voren dat de personendichtheid in de rustige woonkernen 30 personen per hectare bedraagt.

In tabel 2 zijn de drempelwaarden voor vervoersaantallen van gevaarlijke stoffen (LPG en overige gevaarlijke stoffen) weergegeven. Indien men onder deze drempelwaarden blijft wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden.

Tabel 2: drempelwaarden voor vervoersaantallen gevaarlijke stoffen

Gevaarlijk stof	LPG (categorie GF3)	Alle gevaarlijke stoffen
Aantal bewegingen per jaar	< 1500	< 8000

Bovenstaande drempelwaarden gelden overigens niet voor toxische vloeistoffen (LT3 en LT4) en toxische gassen (GT5). Echter deze stoffen worden in het buitengebied niet getransporteerd.

Uit de voornoemde tellingen blijkt dat op de doorgaande provinciale wegen het aantal transportbewegingen per jaar circa 2.500 met gevaarlijke stoffen bedraagt waarvan circa 500 transporten met LPG. Aangezien op de provinciale wegen die door de dorpskernen leiden (veel) minder transportbewegingen plaatsvinden mag hieruit geconcludeerd worden dat ook voor deze provinciale wegen geldt dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Er doen zich dus geen knelpunten voor.

Voor het invloedsgebied (van het groepsrisico) wordt een afstand van 200 meter aan weerszijden van de weg aangenomen, indien hierover gevaarlijke stoffen kunnen en mogen worden vervoerd. Deze afstand komt overeen met het toetsingsgebied in het toekomstige basisnet.

Routing van gevaarlijke stoffen en de bijbehorende procedures is in de gemeente Voorst niet aan de orde vanwege de goede ontsluiting van met name de industrieterreinen vanaf het Basisnet (A-wegen en N-wegen).

Overigens is bij ontwikkeling van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het

invloedsgebied van provinciale wegen en rijkswegen dus altijd een onderzoek nodig naar de externe veiligheid. Het groepsrisico neemt dan per definitie toe en dus dient op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) een onderzoek naar de toename van het groepsrisico en overweging van het toegenomen groepsrisico plaats te vinden.

Echter, indien de intensiteit van het verkeer en de personendichtheid in de gemeente Voorst laag genoeg is (tabel 2), is het niet noodzakelijk dat ontwikkelingen vanwege de nabijheid van een weg onderzocht worden op risico's vanwege het wegtransport van gevaarlijke stoffen.

De provinciale- en rijkswegen in de gemeente Voorst hebben geen PR-contour; er zijn geen overschrijdingen van de oriënterende waarde groepsrisico of mogelijke knelpunten in bestemmingsplannen rond de rijks- en provinciale wegen.

3.2.3 Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Om een beeld te krijgen van de situatie in de gemeente Voorst voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor volgen hier wat cijfers. Achtereenvolgens zijn de gerealiseerde transporten in 2008 weergegeven, de beleidsvrije marktprognose uit 2003 voor de periode t/m 2010 van ProRail en de geactualiseerde prognosecijfers van ProRail voor 2020 (concept, afgegeven in 2007) in tabel 3 weergegeven. Het betreft hier het doorgaande spoor Deventer-Apeldoorn-Amersfoort. Over het baanvak Apeldoorn-Zutphen worden normaliter geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

Tabel 3: Transportgegevens gevaarlijke stoffen doorgaande spoor Deventer- Apeldoorn- Amersfoort (aantallen in wagons weergegeven)

		Realisatiecijfers	Prognose*	Prognose**
Stofcategorie	Voorbeeldstof	2008	2010	2020
A (brandbaar gas)	LPG	1900	0	2600
B2 (giftig gas)	Ammoniak	0	0	180
B3 (zeer giftig gas)	Chloor	50	0	200
C3 (zeer brandbare vloeistof)	Benzine	50	0	1120
D3 (giftige vloeistof)	Acrylnitril	0	0	180
D4 (zeer giftige vloeistof)	Fluorwaterstof	20	0	100

* prognosecijfers opgesteld in 2003 door ProRail (o.a. uitgaande van 100% transport over Betuwelijn)

** prognosecijfers opgesteld in 2007 door ProRail (Betuwelijn kan niet al het transport aan) d.d. 26 september 2007

Opvallend is het verschil tussen de prognoses uit 2003 en uit 2007 voor brandbare gassen, chloor en brandbare vloeistoffen (benzine). Met AKZO is een convenant gesloten dat vanaf 2006 geen chloortransporten meer plaatsvinden van Hengelo naar Rotterdam, met uitzondering van incidentele gevallen. Hiervoor is een aantal van 200 wagons per jaar genomen ($\approx 10.000 \text{ m}^3$).

Voor de prognosecijfers uit 2003 voor 2010 was ProRail uitgegaan van realisatie van de Betuweroute en in de routing van het gevaarlijke stoffentransport werd geen gebruik meer gemaakt van de lijn Amersfoort – Apeldoorn – Deventer. Voortschrijdend inzicht heeft blijkbaar tot gevolg gehad dat de prognoses uit 2007 voor 2020 voor LPG en benzine naar boven zijn bijgesteld (zie ook § 3.1 concept ontwerp Basisnet Spoor, pagina 13).

De verschillen in prognoses worden volgens ProRail verklaard uit de komst van de tweede Maasvlakte, toegenomen marktverwachtingen, toegenomen flexibiliteit in herkomst en bestemming en transitoverkeer.

De prognoses voor 2020 dienen als uitgangspunt voor het op te stellen basisnet Spoor.

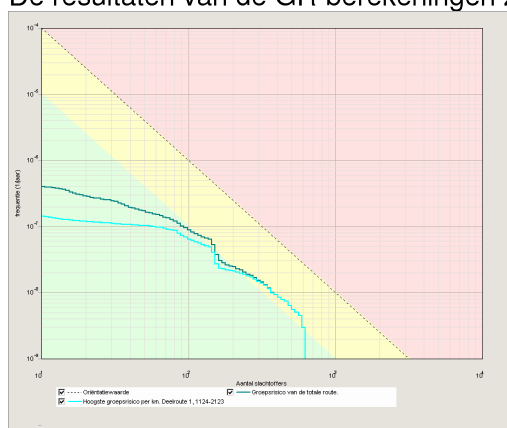
Voor het groepsrisico geeft het Basisnet vooralsnog geen eenduidig antwoord op de vraag of een ontwikkeling wel of niet mogelijk is. Hiervoor is nog steeds per geval een groepsrisicoberekening noodzakelijk.

Bovenstaande aantallen transporten en de huidige aanwezigheids- en bevolkingsgegevens zijn in de onderstaande combinaties doorgerekend middels een risicoanalyse. In Nederland geldt dat externe veiligheidsrisico's, als gevolg van het vrije baan vervoer, berekend (moeten) worden met de rekenmethodiek RBMII+ versie 1.3. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het Rekenprotocol vervoer gevaarlijke stoffen en de Handreiking verantwoording groepsrisico.

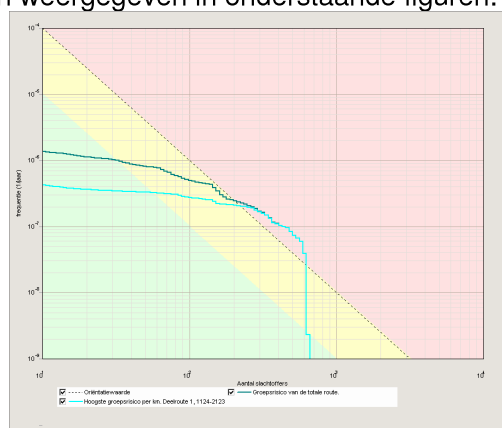
	Transportgegevens	Bevolkingsgegevens	Maatregelen	Hoge/lage snelheid	Inzicht in:
1	Realisatiecijfers 2008	Huidig	nee	Hoog	Situatie huidig
2	Prognose 2020	Huidig	Nee	Hoog	Situatie zonder basisnet
3	Basisnet	huidig	Ja	Hoog	Situatie basisnet

Uit de berekeningen komt naar voren dat de PR-contour op minder dan 10 m van het spoor.

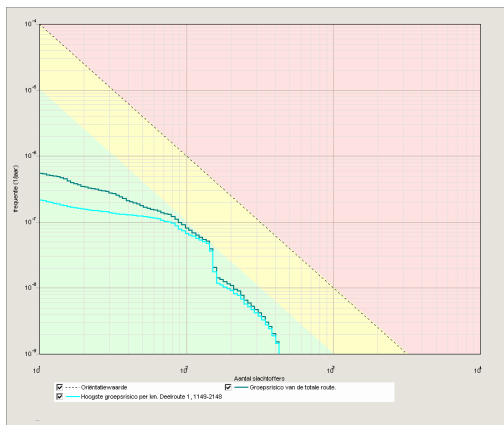
De resultaten van de GR-berekeningen zijn weergegeven in onderstaande figuren.



Figuur 4: Bebouwing huidige situatie – Transportcijfers 2008



Figuur 5: Bebouwing huidige situatie - prognosecijfers 2020



Figuur 6: Bebouwing huidige situatie – maatregelenpakket Basisnet

Uit deze plaatjes komt naar voren dat in de huidige situatie de oriënterende waarde voor het groepsrisico nergens wordt overschreden. Op basis van de prognosecijfers 2020 zal de OW worden overschreden; echter met de komst van het basisnet (invoering generieke maatregelen zie paragraaf 3.1) zullen er nergens overschrijdingen van de oriënterende waarde zijn. Voor het spoor is een GR invloedsg gebied van 200 meter vanaf de rand van het spoor aangehouden (conform het ontwerp Basisnet).

Op dit moment wordt nog gerekend aan de (groeps)risico's voor het Basisnet, waarbij wordt uitgegaan van de geactualiseerde prognose van ProRail en een inventarisatie van alle ruimtelijke plannen tot een afstand van 200 meter van het spoor. De resultaten van deze berekeningen worden in de loop van 2010 verwacht.

Op basis van deze berekeningen zal de discussie verder gevoerd worden, waarbij ook een eventuele gedwongen transportroute (bijvoorbeeld over de Betuweroute) nog tot de mogelijkheden behoort.

De spoorweg Apeldoorn-Deventer in de gemeente Voorst heeft een PR-contour 10^{-6} op minder dan 10 meter van het spoor. De spoorweg Apeldoorn-Zutphen in de gemeente Voorst heeft geen PR-contour 10^{-6} . Hierbij komen geen knelpunten voor. Er zijn geen overschrijdingen van de oriënterende waarde groepsrisico of mogelijke knelpunten in bestemmingsplannen rond de spoorwegen (zowel huidig als met de komst van het Basisnet spoor).

3.2.4 Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

De risicoafstanden van waterwegen binnen de Provincie Gelderland zijn ontleend aan de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland (AVIV 2003).

De betreffende vaarweg in de gemeente Voorst is de Geldersche IJssel (Arnhem-Deventer-Zwolle).

Binnen het concept Basisnet Water is de Geldersche IJssel aangemerkt als zwarte route (frequent transport). Echter uit berekeningen is gebleken dat er zelfs bij extreme groei van het transport er nagenoeg geen PR 10^{-6} contour op de oevers terechtkomt. Er wordt voor het Basisnet Water dan ook geen categorieën en gebruiksruimte vastgesteld (geen limiet aan het transport).

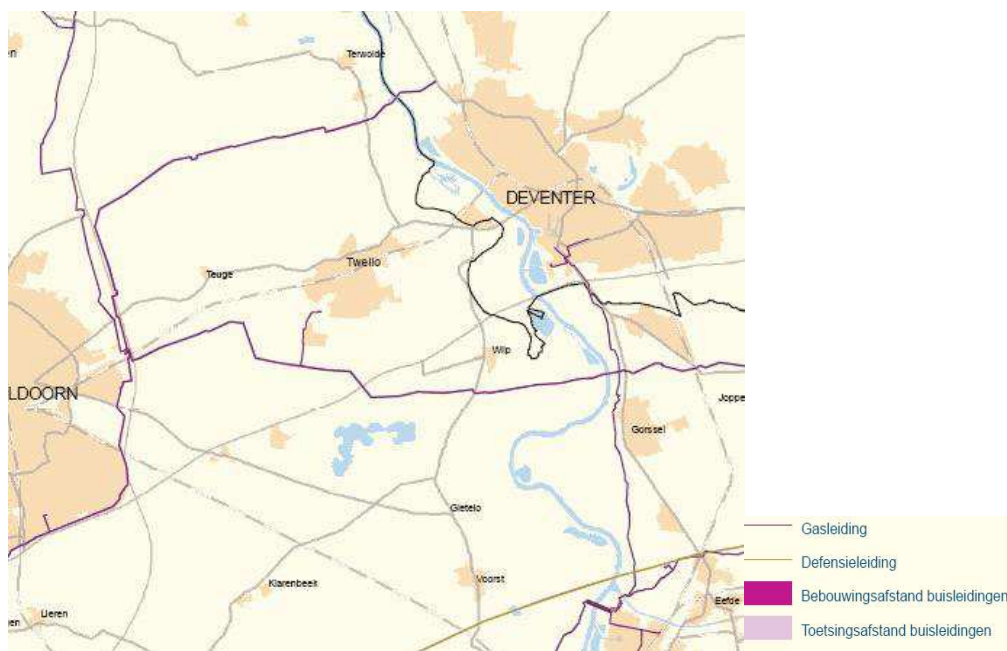
Toch wordt er een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied (brandbare vloeistoffen) vastgesteld waarbinnen gemeenten terughoudend moeten zijn met het toevoegen van kwetsbare objecten. Dit gebied ligt voor de Geldersche IJssel op 25 m uit de oever (zomerdijk).

Binnen de gemeente Voorst bevindt zich dus geen waterweg met een PR 10^{-6} contour (buiten de oevers). De verantwoording van het groepsrisico is bij de IJssel alleen nodig bij een personendichtheid van meer dan 1500 personen per hectare. Deze personendichtheid komt in de gemeente Voorst op dit moment en in de nabije toekomst niet voor.

De waterweg Geldersche IJssel in Voorst heeft geen PR- contour 10^{-6} . Er zijn geen overschrijdingen van de oriënterende waarde groepsrisico of mogelijke knelpunten in bestemmingsplannen rond de waterwegen.

3.2.5 Buisleidingen

Binnen de gemeente bevinden zich een aantal hoge druk aardgasleidingen. Deze leidingen lopen voornamelijk door het buitengebied. Daarnaast loopt er een defensieleiding voor transport van brandbare vloeistof K1, K2, K3 door het grondgebied in de nabijheid van het dorp Voorst. De ligging van de buisleidingen binnen de gemeente Voorst is hieronder in figuur 7 weergegeven.



Figuur 7: Ligging buisleidingen binnen de gemeente Voorst

De leidingen welke onderdeel uitmaken van het hoofdtransportnet lopen over het algemeen van oost naar west en takt op één plaats af naar het noorden.

Leidingnaam	diameter inch	druk bar	Inventarisatie- afstand m	type gevaarlijke stof	bebouwingsafstand m		toetsings- afstand m
Defensieleiding Markelo-Klaphek	8	80	nvt	Vloeibare brandstoffen	5		27
A-651	12	66	170	Aardgas	5 (cat II)	17 (cat I)	40
N-554-01	12	40	140	Aardgas	4 (cat II)	14 (cat I)	30
N-554-03	6	40	70	Aardgas	4		20
N-559-20-KR047	12	40	140	Aardgas	4 (cat II)	14 (cat I)	30
N-559-20-KR048	8	40	95	Aardgas	4 (cat II)	7 (cat I)	20

Tabel 4: Gegevens buisleidingtransport gevaarlijke stoffen gemeente Voorst

Op grond van de Circulaire “Regels inzake de zonering langs hogedrukaard-gastransportleidingen” (1984) en de brief van Gasunie met als onderwerp ‘Eisen omgevingsdata in het kader van groepsrisicoberekeningen bij ruimtelijke ontwikkeling’ revisie 4, gelden voor de aardgastransportleidingen afstanden die in tabel 4 en overigens ook in bijlage 3 zijn aangegeven.

De bebouwingsafstand is vergelijkbaar met de PR 10^{-6} contour (rand vuurbal) en de toetsingsafstand is vergelijkbaar met het invloedsgebied voor het groepsrisico. Afhankelijk van het type object dat in de nabijheid van de buisleidingenstrook is gepland, wordt dit al dan niet toegestaan.

De inventarisatieafstand is de afstand waarbinnen de aantallen personen en personendichtheden moeten worden bepaald (1% letaliteitsafstand).

In de nieuwe regelgeving (AMvB Buisleidingen) gaan de bebouwings- en toetsingsafstanden verdwijnen en dienen risico's te worden berekend (plaatsgebonden risico en groepsrisico). Aanleg van nieuwe leidingen wordt zodanig dat PR 10^{-6} contour zo veel mogelijk ‘op de leiding’ ligt (binnen belemmerde strook). De verwachting is dat in veel gevallen de contour PR 10^{-6} kleiner zal zijn dan de circulaire bebouwingsafstand. Plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} wordt als grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen aangehouden. Er dient een verantwoording van het groepsrisico (GR) plaats te vinden, indien ontwikkelingen worden gepland in het (nader te bepalen) invloedsgebied van de buisleiding.

Knelpunten bij bestaande situaties (woningen binnen PR 10^{-6} bestaande leiding) zijn verantwoordelijkheid van de leidingbeheerder, tenzij de gemeente geen rekening heeft gehouden met de circulaire.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bij bestaande leiding) is PR 10^{-6} de grenswaarde. De gemeente is verantwoordelijk voor overeenstemming met exploitant indien zij wil bouwen binnen PR 10^{-6} . Bestaande afspraken en regelingen blijven wel gelden. De AMvB Buisleidingen wordt naar verwachting in de loop van 2010 van kracht.

Op basis van de ligging van de hogedruk aardgastransportleiding is vastgesteld dat er zich binnen de gemeente Voorst met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de huidige situatie geen knelpunten voor doen.

De defensieleiding (Markelo-Klaphek) moet worden getoetst aan de Circulaire “Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie” (1991). Deze leiding heeft een diameter van 8 inch, echter het type product (olie-achtige brandstof) is onbekend. Op grond van de circulaire geldt voor een 8 inch leiding voor alle productcategorieën een bebouwingsafstand van 5 meter. Voor de toetsingsafstand dient een afstand van 27 meter gehanteerd te worden (voor alle productcategorieën gelijk).

Op basis van de ligging van de defensieleiding is vastgesteld dat er met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de huidige situatie geen knelpunten zijn.

In de gemeente Voorst zijn geen risicocontouren of knelpunten rondom ondergrondse buisleidingen

3.3 Algemene conclusie inventarisatie risicobronnen in Voorst

De gemeente Voorst is een relatief veilige gemeente. Er is één knelpunt met betrekking tot het plaatsgebonden risico bij een LPG-station. Het proces is in gang gezet om dit LPG-station te saneren per 1 juli 2010. Verder zijn er geen knelpunten ten aanzien van het plaatsgebonden risico in zowel de huidige als de geprojecteerde situatie met risicovolle objecten en (beperkt) kwetsbare objecten.

Daarnaast zijn er geen knelpunten ten aanzien van het groepsrisico vanwege de risico's van opslag en verlading van gevaarlijke stoffen in stationaire objecten.

Ten aanzien van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen kan geconcludeerd worden dat zich binnen de gemeente Voorst geen knelpuntsituaties voordoen.

3.4 Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

De groene gemeente Voorst bestaat uit twaalf dorpen en kernen, elk met hun eigen karakteristieken. Dit zijn: Bussloo, De Vecht, Klarenbeek, Nijbroek, Posterenk, Steenenkamer, Terwolde, Teuge, Twello, Voorst, Wilp en Wilp-Achterhoek. Het oppervlak van de gemeente, ruim 12.000 hectare, strekt zich uit over een lengte van 20 km langs de rivier de IJssel. Tweederde van de grond wordt gebruikt voor agrarische doeleinden. De gemeente telt circa 23.500 inwoners.

De gemeente Voorst beschikt over relatief veel ruimte en kenmerkt zich door een heel waterstelsel van weteringen en beken die het water van de Veluwe naar de IJssel afvoeren. Een gemeente met een rijke historie en een grote diversiteit aan landschappen.

Het zuidelijk deel van de gemeente Voorst is voor een belangrijk deel aangeduid als ecologische hoofdstructuur.

De betekenis van recreatie en toerisme neemt toe. In economische zin is toerisme een groeisector. Het toeristisch recreatief product heeft een samengesteld karakter en heeft raakvlakken met een groot aantal beleidsterreinen. Voor de gemeente Voorst staat centraal om de gemeente neer te zetten als het groene hart van de Stedendriehoek en de frisse flank van de Veluwe. Belangrijk is dat Voorst vooral kleinschaligheid biedt met incidenteel kans voor grootschalige projecten.

De gemeente Voorst heeft ruim 1800 bedrijven, waarvan 480 agrarische inrichtingen. Een groot deel van de bedrijven is gevestigd op de bedrijventerreinen Het Belt, Nijverheid en Engelenburg in Twello. Verder zijn er bedrijventerreinen aan de Rozendaalseweg in Terwolde, op vliegveld Teuge en een klein terrein in Dorp Voorst. Daarnaast kan De Veluwse Afval Recycling niet onvermeld blijven. De bedrijvigheid kenmerkt zich door een grote diversiteit in soort en omvang. In totaal is circa 60 hectare aan bedrijventerrein aanwezig.

Voor de ontwikkeling van de gemeente gelden o.a. de volgende uitgangspunten: Conform de afspraken gemaakt in regioverband draagt de gemeente Voorst haar steentje bij aan de regionale woningbouwproductie. Tot 2030 staan er 3300 woningen op het programma, die worden verspreid over de 11 dorpen en kernen die de gemeente kent.

Binnen alle dorpskernen wordt daarom in die periode een koers uitgezet naar de uitbreiding van woningbouwlocaties waarbij het uitgangspunt, inbreiden boven uitbreiden, gehanteerd wordt.

Daarnaast overweegt de gemeente Voorst een functiewijziging of revitalisatie op het bedrijventerrein Het Belt en Nijverheid in Twello.

Voor de (middelgrote) kernen Terwolde, Voorst, Wilp en Klarenbeek is aangegeven dat vestiging van lokale bedrijven op een klein kerngebonden bedrijventerrein aan de orde kan zijn, mits er bedrijven zijn die omwille van de woningbouwproductie verplaatst moeten worden. Daarnaast wordt in deze periode een uitbreiding verwacht van het bestaande bedrijventerrein Engelenburg te Twello en Vliegveld Teuge.

In het landelijk gebied (buitengebied) zal de belangrijkste functie bestaan uit grondgebonden landbouw, waterberging, ecologische ontwikkelingen, waarbij toekomstige woningbouw op grote schaal niet wenselijk is. In het kader van functieverandering van agrarische bedrijven bestaan er echter mogelijkheden om woningen te bouwen waar niet meer gebruikte agrarische opstallen worden gesloopt.

Uiteraard staan de ontwikkelingen in het buitengebied niet stil en zal het proces van functieverandering binnen de inmiddels vastgestelde beleidskaders doorgaan. Dit kan tot gevolg hebben dat het aantal wooneenheden in het buitengebied groeit. Dit is echter geen doelstelling op zich maar veel meer de uitkomst van een maatschappelijk proces en die plaatsvindt binnen het geldende beleid.

Voor de regio Stedendriehoek waar de gemeente Voorst onderdeel van uitmaakt is de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 van toepassing. Hierin wordt een gemeenschappelijke en inspirerende visie verwoord op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor het bundelinggebied van de Stedendriehoek. Deze visie wordt in vijf thema's weergegeven, waarbij de belangrijkste pijlers zijn uitbreiding wonen met name middels inbreiding en herstructurering, het ontwikkelen van een regionaal bedrijventerrein en intensief en meervoudig ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen.

Hieronder zijn voor de thema's die met name van belang zijn voor externe veiligheid de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

1. Openbaar vervoer en weginfrastructuur
 - Verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Deventer in combinatie met capaciteitsverruiming op de stedelijke invalswegen;
 - Ontwikkelen van drie nieuwe Regiorail stations bovenop de geplande stations
 - Directe aansluiting van Apeldoorn op het HSL-station van Arnhem, door aanleg van de Emperbocht als ontbrekende schakel in het railnetwerk;
 - Aanleg nieuwe zuidwestelijke rondweg rond Twello met aansluiting op de A1;
 - Omlegging c.q. verbetering infrastructuur van de provinciale wegen N345, N348 en N786
2. Wonen: steden, dorpen en landschap
 - Intensiveren en herontwikkelen van de dorpen en afronding van bestaande dorpsstructuren voor het realiseren van hun autonome woningbehoefte;
 - Nieuwe, compacte stadsuitbreiding met een hoge kwaliteit van wonen en woonomgeving op de westelijke oever van de IJssel nabij Zutphen;
 - Planologische reservering voor stadsuitbreiding westelijke IJsseloever tussen Deventer en Twello;
 - Ontwikkelen van groene woonlandschappen ten noorden van Apeldoorn waar kleinschalige, extensieve woonmilieus worden gerealiseerd;
 - Gecombineerde landschapsontwikkeling met kleinschalige vormen van landelijke wonen langs de stuwwalranden en op de oeverwallen langs de IJssel.
3. Werken: kantoren, bedrijven, land- en glastuinbouw
 - Menging van kantoren in woon- en stationsomgevingen binnen het stedelijk gebied, naast enkele zichtlocaties aan de stedelijke invalswegen;
 - Intensief en meervoudig ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen met name in de drie grote steden;
 - Ruimtereservering voor de lange termijn voor een bedrijventerrein VAR, afhankelijk van economische ontwikkelingen in de toekomst;
 - Enkele gebiedsspecifieke uitbreidingen voor (boven) lokale bedrijvigheid nabij vliegveld Teuge, Eefde West en Revelhorst Zutphen;
 - Verbreding van de landbouw in het middengebied met functiecombinaties;
 - Ontwikkeling locatie voor glastuinbouw binnen het bundelinggebied voor hervestiging en beperkte uitbreiding van glastuinbouw.
4. Recreatie, toerisme en voorzieningen
 - Ontwikkeling van het groene middengebied (inclusief Bussloo) als regionaal park van formaat, waarin slimme combinaties van extensieve dag- en verblijfsrecreatie goed zijn in te passen;
 - Regionale afstemming van (boven)lokale voorzieningen op de woonomgeving en bereikbaarheid, met name in herstructureringsgebieden en het landelijk gebied;

- GDV, PDV en grootschalige sport- en leisurfuncties bij voorkeur situeren op of nabij centrumknooppunten of stadsranden met een goede ontsluiting met zowel openbaar vervoer als auto.

Het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief (woonwijken en bedrijventerreinen) is opgenomen op de risicoprofielkaart (zie bijlage 3).

Er zijn in de gemeente Voorst geen problemen wat betreft externe veiligheid te verwachten naar aanleiding van de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen indien voldoende rekening wordt gehouden met de externe veiligheid. Hoofdstuk 4 laat zien hoe de gemeente wil omgaan met externe veiligheid in verschillende situaties.

3.5 Indeling in typen gebieden

Op basis van de aard en ligging van de risicobronnen is vanuit het perspectief van externe veiligheid een indeling gemaakt in gebieden waarvoor het wenselijk kan zijn om een verschillend veiligheidsniveau na te streven. Het gaat om de volgende typering van gebieden:

1. Woonwijk / gemengd gebied:
 - Gebieden met als voornaamste bestemming wonen.
2. Bedrijventerreinen
 - Gebieden met als voornaamste bestemming bedrijvigheid (werken).
3. Landelijk gebied
 - Gebieden met als voornaamste bestemming agrarische werkfunctie, natuur en recreatie.

In bijlage 4 is indicatief en grofmazig de indeling van het grondgebied van Voorst op basis van de verschillende gebiedstypen weergegeven.

In hoofdstuk 4 is na het vaststellen van een aantal uitgangspunten per gebied een ambitieniveau voor de mate van externe veiligheid uitgewerkt.

3.6 Taakuitvoering afstemming en samenwerking

De externe veiligheidstaken ter voorkoming of beheersing van risico's die ontstaan bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen worden bepaald door wat de wet en de 'wens' (beleid) voorschrijven. Voorgeschreven externe veiligheidstaken moeten door de gemeente effectief (de juiste taken doen) en efficiënt (de juiste taken goed doen) worden uitgevoerd.

Om een beeld te krijgen van de huidige werkprocessen en instructies binnen de gemeente Voorst is het project Borging opgestart. In de eerste fase van dit project zijn de verschillende processen op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, brandveiligheid en communicatie met betrekking tot de verschillende risicobronnen zoals bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid alsmede m.b.t. het beheer van RRGs en

ISOR in beeld gebracht en de borging van deze processen. Naar aanleiding van de bevindingen is aangegeven welke maatregelen genomen zouden moeten worden zodat de uitvoering van de EV-taken in voldoende mate en aantoonbaar binnen de gemeentelijke werkprocessen worden geborgd.

Hieronder worden kort de conclusies en de aanbevolen maatregelen weergegeven. In de tweede helft van 2010 wordt gestart met fase 2 van het project borging waarin uitvoering wordt gegeven aan de maatregelen ter verbetering van de borging van de externe veiligheidstaken.

Conclusies

1. De concept beleidsvisie externe veiligheid is nog niet ambtelijk en bestuurlijk vastgesteld.
2. Uit het onderzoek (de interviews en het documentatieonderzoek is gebleken dat bij de gemeente Voorst de uitvoering van EV-taken voor wat betreft: vergunningverlening (milieu en bouwen) aan risicovolle bedrijven, handhaving van risicovolle bedrijven, het opnemen van externe veiligheid in ruimtelijke plannen, risicocommunicatie, beheer RRGs en ISOR, op een aantal punten nog onvoldoende is geborgd in de werkprocessen.
3. Over het algemeen kan worden gesteld dat voor de uitvoering van deze werkzaamheden de te hanteren werkwijzen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden nog onvoldoende eenduidig zijn beschreven en vastgelegd.
4. Gebleken is dat de voor de uitvoering van de werkzaamheden benodigde kennis en ervaring niet is vastgelegd. Dit kan tot gevolg hebben dat de uitvoering van de specialistische EV-werkzaamheden niet altijd worden toebedeeld aan de medewerkers die over de benodigde kennis en ervaring beschikken.
5. Op het gebied van vergunningverlening milieu, handhaving risicovolle inrichtingen, ruimtelijke planning en RRGs is onvoldoende kennis en/of ervaring en/of capaciteit aanwezig. Eventueel kunnen deze tekortkoming ongedaan worden gemaakt door de betreffende adviseurs bij te scholen en op dit punt samen te werken met het projectbureau EV.
6. Onduidelijk is wie ambtelijk en bestuurlijk verantwoordelijk zijn voor het beheer van het ISOR is onduidelijk.
7. De gemeente Voorst heeft nog geen risicocommunicatie-strategie vastgesteld.

Aanbevelingen

1. Stel de beleidsvisie externe veiligheid zowel ambtelijk als bestuurlijk vast.
2. Stel een risicocommunicatie-beleid vast.
3. Leg goed vast wie bestuurlijk en ambtelijk verantwoordelijk zijn voor beheer RRGs, beheer ISOR en risicocommunicatie.
4. Leg in de functieomschrijvingen de voor de uitvoering van de EV-taken benodigde kennis en ervaring vast.
5. Leg in functieomschrijvingen en/of afdelingsplannen vast welke medewerkers de specifieke EV-taken mogen uitvoeren. Eventueel kan hierin ook worden vastgelegd dat voor bepaalde taken (vergunningverlening aan risicovolle bedrijven, het opstellen van bestemmingsplannen waarbinnen risicobronnen zijn gelegen, etc.) advies moet worden ingewonnen bij het projectbureau EV van de regio Stedendriehoek.
6. Stel voor vergunningverlening (milieu en bouwen) aan risicovolle bedrijven, handhaving van risicovolle bedrijven en het gebruik van de omgeving binnen het

invloedsgebied, het opnemen van externe veiligheid in ruimtelijke plannen, risicocommunicatie, beheer RRGs en ISOR, eenvoudige procesbeschrijvingen, protollen of werkinstructies op.

7. Evalueer jaarlijks in milieujaarverslagen voor wat betreft: vergunningverlening (milieu en bouwen) aan risicovolle bedrijven, handhaving van risicovolle bedrijven het opnemen van externe veiligheid in ruimtelijke plannen, risicocommunicatie, en beheer RRGs en ISOR, stand van zaken. Vermeld in het milieuprogramma de geplande EV-werkzaamheden. Op deze wijze wordt geborgd dat de bestuurlijk- en managementverantwoordelijken jaarlijks worden geïnformeerd over de ontwikkelingen m.b.t. de aanwezige risicobronnen.

4 VISIE EN AMBITIE GEMEENTE VOORST

4.1 Visie op externe veiligheid

Eén van de kerntaken van de overheid is het bieden van een veilige leefomgeving voor haar burgers. In die zin draagt de gemeente Voorst een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat om externe veiligheid. Om deze verantwoordelijkheid in te vullen formuleert de gemeente Voorst een heldere visie op externe veiligheid. Onderdeel van deze externe veiligheidsvisie is een afweging in het spanningsveld van externe veiligheidsambities enerzijds en maatschappelijke kosten anderzijds. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het externe veiligheidsbeleid richting geeft en bepalend is voor de benadering van externe veiligheidssituaties, maar dat in voorkomende gevallen maatwerk mogelijk blijft en kan worden afgeweken van de beleidslijn, mits afwijken goed gemotiveerd gebeurt en wordt voldaan aan de wettelijke vastgestelde externe veiligheidsnormering.

Ambities binnen wettelijke kaders

Als het gaat om het ambitieniveau voor externe veiligheid binnen de gemeente Voorst is door de wetgever een minimum-veiligheidsniveau gedefinieerd. Zo bestaat voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde en een richtwaarde waar aan moet worden getoetst. Voor groepsrisico bestaat een verantwoordingsplicht en de verplichting advies te vragen aan de regionale brandweer; daarbij dient getoetst te worden aan een oriënterende waarde. Het advies van de regionale brandweer zal hierbij voor de gemeente een belangrijke rol spelen. Binnen deze wettelijke kaders staat het de gemeente Voorst vrij om eigen ambities te formuleren.

Plaatsgebonden Risico (PR)

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is een harde juridische grens en mag in geen geval overschreden worden. De richtwaarde voor het plaatsgebonden risico is een juridische norm waarvan slechts om goed gemotiveerde redenen mag worden afgeweken.

Groepsrisico (GR)

De oriëntatie waarde voor het groepsrisico heeft niet de status van een grens- of richtwaarde, maar dient als een oriënterende toetsingswaarde (oriëntatiewaarde) waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken.

De kern van het gemeentelijke ambitieniveau voor externe veiligheid is het beantwoorden van de vraag: “Hoe veilig wil de gemeente Voorst zijn?”.

Het is vanzelfsprekend dat de gemeente Voorst zich wenst te conformeren aan haar wettelijke verplichtingen. Dit betekent dat invulling wordt gegeven aan de wettelijke verplichting om het groepsrisico en plaatsgebonden risico te overwegen. Het plaatsgebonden risico dient daarbij minimaal te voldoen aan de wettelijke grenswaarde. Voor wat betreft groepsrisico, effectbenadering en risicovol transport ontbreekt echter een harde wettelijke norm. Dit maakt het noodzakelijk om als gemeente Voorst eigen uitgangspunten vast te leggen voor het externe veiligheidsbeleid.

4.2 Uitgangspunten externe veiligheidsbeleid

De gemeente Voorst streeft naar een verantwoord evenwicht tussen risico's en de behoefte aan de activiteiten die de risico's veroorzaken. Dit streven is gebaseerd op de overtuiging dat veiligheidsrisico's een onderdeel zijn van het maatschappelijke verkeer. De gemeente kan daarbij niet op alle gevaarlijke activiteiten direct invloed uitoefenen. Deze verantwoordelijkheid ligt ook bij de gebruiker of eigenaar en bij de provinciale en de rijksoverheid. Dit laat onverlet dat de gemeente wel een verantwoordelijkheid heeft om veiligheidsrisico's te minimaliseren en beheersbaar te maken door zich voor te bereiden op mogelijke calamiteiten en door grenzen te stellen en deze te handhaven.

Het beleid heeft betrekking op alle risicobronnen waarvoor op de huidige wet- en regelgeving een plaatsgebonden risicocontour en groepsrisico contour aan de orde is. Dit zijn over het algemeen de zogenaamde BEVI inrichtingen en een enkele RRGs-inrichting. Voor het overgrote deel van de RRGs inrichtingen (met name de vuurwerkopslagen en de bovengrondse propaantanks met een inhoud van 3-13 m³) geven wij in onderhavig externe veiligheidsbeleid geen nadere invulling van de richtwaarden aangezien in de huidige wet- en regelgeving die betrekking heeft op dergelijke inrichtingen (o.a. Vuurwerkbesluit en het activiteitenbesluit) de veiligheid vertaald is in harde afstandseisen. Mochten in de toekomst wijzigingen ontstaan in de wet- en regelgeving (o.a. aanpassing drempelwaarden, PR- of GR contouren) dan zullen dergelijke inrichtingen worden beschouwd als BEVI-inrichtingen.

Op basis van het risicoprofiel en de gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen van de gemeente Voorst (zie hiervoor hoofdstuk 3) zijn de onderstaande algemene uitgangspunten op het gebied van externe veiligheid bepaald. In de volgende paragraaf worden deze specifiek uitgewerkt voor het plaatsgebonden en groepsrisico, de effectbenadering en risicocommunicatie.

4.2.1 Algemene uitgangspunten

1. De gemeente Voorst legt de focus op wonen, rust en recreatie, en is terughoudend ten aanzien van nieuw vestigingen van een zwaardere en risicovolle bedrijvigheid.
2. Voor de toepassing van dit EV-beleid onderscheidt de gemeente Voorst drie gebiedstypen: woongebied/ gemengd gebied, bedrijventerreinen en landelijk gebied.
3. Voorst wil dat het binnen de gemeente veilig is. Er worden daarom geen nieuwe BEVI bedrijven toegestaan in woongebieden en gemengde gebieden. Het verplaatsen van bestaande risicobronnen naar een minder kwetsbare omgeving is wel mogelijk.
4. In tegenstelling tot de woon- en gemengde gebieden accepteert de gemeente op bedrijventerreinen en binnen landelijk gebied een enigszins minder streng veiligheidsregime en is de komst van bedrijven met een geringe risicobelasting op de omgeving (drempelwaardenlijstbedrijven) onder voorwaarden mogelijk.
5. Waar zich EV-knelpunten voor (kunnen) doen, besteedt de gemeente veel aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde.
6. Bij het beoordelen van risicosituaties worden aanvullend op de beoordeling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid van een mogelijke effect van een calamiteit betrokken. Hierbij wordt rekening gehouden met het advies van de regionale brandweer in het kader van de verantwoordingplicht groepsrisico.

7. Voorst streeft naar het actief opheffen van een risicobron daar waar nut en noodzaak ter discussie staat.

4.2.2 Uitgangspunten spoor

Zoals bij de inventarisatie van de risicobronnen in hoofdstuk 3 reeds is weergegeven is de wetgeving omtrent het transport van gevaarlijke stoffen in ontwikkeling middels de vorming van een Basisnet.

Basisnet spoor

In februari 2010 is een brief met de laatste stand van zaken basisnet aangeboden aan de tweede kamer. Hiermee zijn de richtinggevende kaders vastgesteld. In deze brief is tevens het ontwerp basisnet Spoor (op basis van prognosecijfers 2020 en toepassen generieke maatregelen) gepresenteerd.

Momenteel wordt door het adviesbureau AVIV de risicoberekeningen (PR en GR) voor spoor uitgevoerd. Als uitgangspunt voor vervoersaantallen hanteren zij de beleidsvrije prognoses 2007 van Prorail. Als uitgangspunt voor de bevolkingsdichtheden, zal gebruik worden gemaakt van de inventarisatie die in 2006/2007 door Royal Haskoning is uitgevoerd inclusief recente aanvullingen in 2009. Naast deze risicoberekeningen heeft de werkgroep ook een aantal varianten doorberekend, die mogelijk als alternatieve routes kunnen worden aangewezen.

Ruimtelijke planvorming

Zolang het basisnet nog niet definitief is, leidt dit voor de planvorming tot onduidelijkheden. Ten behoeve van het externe veiligheidsbeleid voor de gemeente Voorst leidt dit dilemma tot een aantal mogelijke uitgangspunten voor het berekenen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Echter, gelet op een geringe overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico op basis van de prognosecijfers 2020 en de komst van het basisnet en daarmee generieke maatregelen waarmee de risico's verkleind worden, wordt gekozen voor het volgende uitgangspunt:

Bij het berekenen van de risico's van spoortransport wordt gebruik gemaakt van de vervoerscijfers afkomstig uit de prognose 2020 en daarmee reeds aansluiting gezocht bij het toekomstige basisnet.

4.3 Externe veiligheidsambities gemeente Voorst

Als de bovenstaande algemene uitgangspunten voor externe veiligheid van de gemeente Voorst op de verschillende gebiedstypen (zie 3.5) worden toegepast, volgen daaruit de onderstaande ambities per gebied voor het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de effectbenadering; ook wordt stilgestaan bij risicocommunicatie.

4.3.1 Bestaande situaties

Ambitie plaatsgebonden risico

Bij bestaande situaties is het niet altijd mogelijk om de uitgangspunten en ambities voor het plaatsgebonden risico toe te passen. Voor bestaande situaties geldt dat deze worden geaccepteerd indien ze voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Dit houdt in dat de huidige, bestaande risicobronnen binnen Voorst moeten voldoen aan de vastgestelde afstanden voor het plaatsgebonden risico. Aangezien dit de minimale wettelijke basis is, behoeft er geen onderscheid gemaakt te worden naar de

verschillende gebiedstypen.

Ambitie groepsrisico

Bij een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico in bestaande situaties dienen de hulpdiensten bijzondere aandacht te besteden aan de voorbereiding op een eventuele calamiteit (hierbij wordt de regionale brandweer om advies gevraagd). Ook zal een risicobron actief worden benaderd om eventuele bronmaatregelen toe te passen.

4.3.2 Nieuwe situaties

Voor het formuleren van ambities voor nieuwe situatie staat de voorgestelde gebiedstypering centraal en de daaraan gekoppelde uitgangspunten. In grote lijnen komt het erop neer dat binnen de gebieden woonwijken, landelijk gebied en gemengd gebied veilig wonen centraal staat en dat de ontwikkeling van bedrijven de ruimte krijgt op de bedrijventerreinen.

Er kan sprake zijn van twee soorten nieuwe situaties. Enerzijds kan er een nieuwe situatie ontstaan doordat een bestaande risicobron (inrichting dan wel transport) wijzigt dan wel een nieuwe risicobron wordt gerealiseerd. Anderzijds kan er een nieuwe situatie ontstaan door planontwikkeling in de omgeving van een bestaande risicobron.

Hieronder volgt de samenvattende matrix (figuur 6) waarin in hoofdlijnen de verschillende scenario's worden weergegeven. Daarna volgt per gebiedstype een gedetailleerde omschrijving van de scenario's.

Uiteraard brengen de omschreven ambities bepaalde consequenties met zich mee voor met name de huidige risicobronnen en benoemde knelpunten in hoofdstuk 3. In bijlage 6 wordt hier een nader gedetailleerd overzicht van gegeven.

NIEUWE SITUATIES			
Realisering risicobron met EV consequenties			
Realisatie toegestaan Kwetsbaar binnen 10-6 Beperkt Kwetsbaar binnen 10-6 Toename groepsrisico	Landelijk gebied	Woonwijk/Gemengd	Bedrijventerrein
	ja, mits LPG of propaan	Nee	ja, middels vrijstelling
	nee	Nvt	nee
	ja, mits gemotiveerd	Nvt	ja, mits gemotiveerd
	ja, tot 1 x OW en verantwoord Invloedsgebied mag niet over de woonwijk of gemengd gebied vallen	geen toename GR	tot 1 x OW en verantwoord Invloedsgebied mag niet over de woonwijk of Gemengd gebied vallen
Realisering (beperkt) kwetsbaar object binnen invloedsgebied EV bron (transport of stationair)			
Realisatie toegestaan Kwetsbaar binnen 10-6 Beperkt Kwetsbaar binnen 10-6 Toename groepsrisico	Landelijk gebied	Woonwijk/Gemengd	Bedrijventerrein
	ja	ja	ja
	nee	nee	nee
	ja, mits gemotiveerd	ja, mits gemotiveerd	ja, mits gemotiveerd
	ja, tot 1 x OW en verantwoord	Ja, tot 1 x OW en verantwoord	ja, tot 1 x OW en verantwoord

Figuur 6: Matrix met scenario's per gebiedstype

4.3.2.1 Woonwijk / gemengd gebied

Voor beide gebieden staat veilig wonen centraal zodat voor het formuleren van de ambities het onderscheid tussen beide gebieden verwaarloosbaar is. Derhalve worden voor deze gebieden de volgende ambities geformuleerd:

Ontwikkeling/verandering van (bestaande) risicobron

- Het is niet toegestaan om nieuwe risicobronnen te ontwikkelen
- Bestaande bedrijven blijven gehandhaafd.
- Kwetsbare objecten mogen in nieuwe situaties niet binnen de PR 10^{-6} contour van een bedrijf, transportas (weg spoor en water) of buisleiding liggen (wettelijk voorgeschreven).
- Aanvullend hierop mogen ook beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties niet binnen de PR 10^{-6} contour van een bedrijf, transportas of buisleiding liggen.
- Toename van het groepsrisico door nieuwe risicobronnen is niet toegestaan.

Ontwikkeling middels toename (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van de risicobron

- Kwetsbare objecten mogen in nieuwe situaties niet binnen de PR 10^{-6} contour van een bedrijf, transportas (weg spoor en water) of buisleiding liggen (wettelijk voorgeschreven).
- Binnen een bestaande PR 10^{-6} contour wil de gemeente de mogelijkheid houden om af te wijken van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico en nieuwe beperkt kwetsbare objecten gemotiveerd toe te staan. De afwijking van de richtwaarde zal gemotiveerd worden door in te gaan op:
 - het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan het risico;
 - het ontbreken van geschikte alternatieve locaties voor het risico en;
 - de mate van zelfredzaamheid van de blootgestelde personen.
- Toename van het groepsrisico door een structurele toename van het aantal personen in het invloedsgebied is wel toegestaan, mits:
 - invulling wordt gegeven aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico zoals opgenomen in het BEVI.
 - De risicobron actief wordt benaderd ten einde de risico's zo mogelijk te minimaliseren.

Overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt dus niet geaccepteerd.

4.3.2.2 Landelijk gebied

Binnen het landelijk gebied staat de functie agrarische bedrijvigheid centraal. In tegenstelling tot de gebiedstypen woonwijk en gemengd gebied is de ontwikkeling van nieuwe risicobronnen wel mogelijk mits deze bronnen een duidelijke binding hebben met de activiteiten die in dit gebied plaatsvinden. In hoofdzaak wordt hier bedoeld de opslag van LPG en propaan voor lokale energievoorziening.

Binnen de PR 10^{-6} contour wil de gemeente de mogelijkheid houden om af te wijken van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico en nieuwe beperkt kwetsbare objecten gemotiveerd toe te staan. De afwijking van de richtwaarde zal gemotiveerd worden door in te gaan op:

- het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan het risico;
- het ontbreken van geschikte alternatieve locaties voor het risico en;
- de mate van zelfredzaamheid van de blootgestelde personen.

Toename van het groepsrisico door een structurele toename van het aantal personen in het invloedsgebied is wel toegestaan, mits:

- invulling wordt gegeven aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico zoals opgenomen in het BEVI.
- De risicobron actief wordt benaderd ten einde de risico's zo mogelijk te minimaliseren.

4.3.2.3 Bedrijventerreinen

De huidige bestemmingsplannen van Voorst biedt (risico)bedrijven de ruimte om zich te ontwikkelen op de aangewezen bedrijventerreinen. Onderstaande scenario's zijn er op gericht om deze mogelijkheid te behouden zij het wellicht in iets mindere mate aangezien de aangrenzende woongebieden beschermd dienen te worden alsmede (beperkt) kwetsbare bestemmingen op de bedrijventerreinen.

Ontwikkeling/verandering van (bestaande) risicobron

- Er worden geen nieuwe BEVI bedrijven toegestaan
- De huidige situatie wordt vastgelegd c.q. bevroren waarbij eventuele knelpunten worden weggewerkt.
- Kwetsbare objecten mogen in nieuwe situaties niet binnen de PR 10^{-6} contour van een bedrijf, transportas (weg spoor en water) of buisleiding liggen (wettelijk voorgeschreven).
- Binnen een bestaande PR 10^{-6} contour wil de gemeente de mogelijkheid houden om af te wijken van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico en nieuwe beperkt kwetsbare objecten gemotiveerd toe te staan. De gemeente wil de schaarse ruimte graag zo optimaal mogelijk benutten. De afwijking van de richtwaarde zal gemotiveerd worden door in te gaan op:
 - het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan het risico;
 - het ontbreken van geschikte alternatieve locaties voor het risico en;
 - de mate van zelfredzaamheid van de blootgestelde personen.
- Toename van het groepsrisico door risicobronnen is toegestaan waarbij de oriënterende waarde als grenswaarde is genormeerd. Deze toename dient verantwoord te worden.
- Het invloedsgebied van een nieuwe risicobron dat geldt voor het bepalen van het groepsrisico mag niet over woongebieden vallen.

Ontwikkeling middels toename (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van de risicobron

- Kwetsbare objecten mogen in nieuwe situaties niet binnen de PR 10^{-6} contour van een bedrijf, transportas (weg spoor en water) of buisleiding liggen (wettelijk voorgeschreven).
- Binnen een bestaande PR 10^{-6} contour wil de gemeente de mogelijkheid houden om af te wijken van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico en nieuwe beperkt kwetsbare objecten gemotiveerd toe te staan. De gemeente wil de schaarse ruimte graag zo optimaal mogelijk benutten. De afwijking van de richtwaarde zal gemotiveerd worden door in te gaan op:
 - het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan het risico;
 - het ontbreken van geschikte alternatieve locaties voor het risico en;
 - de mate van zelfredzaamheid van de blootgestelde personen.
- Toename van het groepsrisico door een structurele toename van het aantal personen in het invloedsgebied is wel toegestaan, mits:

- invulling wordt gegeven aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico zoals opgenomen in het BEVI.
- De risicobron actief wordt benaderd ten einde de risico's zo mogelijk te minimaliseren.
- Toename van het groepsrisico door structurele toename van het aantal personen in het invloedsgebied is tot maximaal 1 * oriënterende waarde. Deze toename dient verantwoord te worden.

4.3.3 TRANSPORTROUTES

Rijks- en provinciale wegen

Uit de inventarisatie van risico's van transport (zie hoofdstuk 3.1) is gebleken dat rondom de provinciale wegen en de Rijksweg A1 niet of nauwelijks sprake is van een groepsrisico (maximaal 0,3 * oriënterende waarde). Gezien de hierboven benoemde scenario's bestaat er voldoende ontwikkelingsruimte langs de bestaande wegenstructuur van gemeente Voorst waarbij maximaal opgevuld kan worden tot de oriënterende waarde.

Spoor

Transport van gevaarlijke stoffen zal over het doorgaande spoor Amersfoort-Apeldoorn-Deventer blijven plaatsvinden. Dit heeft gevolgen voor de verdere ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor binnen Twello, met name in het dichtbevolkte gebied. Op basis van de marktverwachtingen uit 2007 zou de toename van de personendichtheid leiden tot overschrijding van de oriënterende waarde. Echter, met de komst van het basisnet en daarmee het doorvoeren van generieke maatregelen ter vermindering van de risico's leidt dit niet tot overschrijding van de oriënterende waarde en zijn groeimogelijkheden aanwezig.

4.3.4 Onderzoeksverplichtingen en vermindering administratieve lastendruk

De volgende werkwijze wordt gehanteerd om inspanningen met betrekking tot het onderzoek naar en de verantwoording van het groepsrisico zo veel mogelijk te richten op relevante wijzigingen of ontwikkelingen:

Het College van B&W (bij milieuvergunningen), dan wel de Gemeenteraad (bij planologische besluiten) van de gemeente Voorst voert een uitgebreide groepsrisicoverantwoording op indien er sprake is van een relevante wijziging van het groepsrisico.

Van een relevante wijziging van het groepsrisico is sprake als aan één van de volgende criteria is voldaan:

- het groepsrisiconiveau overschrijdt in de Fn-curve de lijn van 0,1 x de oriënterende waarde;
- de toename van het groepsrisico ten opzichte van de nulsituatie bedraagt méér dan 10 % tot een maximum van 1 x de oriënterende waarde.

Voor het verantwoorden van het groepsrisico wordt de 'handreiking verantwoording groepsrisico' (VROM november 2007) gehanteerd. Afhankelijk van de risicobron alsmede van de personendichtheid binnen het invloedsgebied van een risicobron is het al dan niet zinvol om een groepsrisicoberekening uit te voeren en vervolgens een verantwoording van dat groepsrisico te geven.

In de onderstaande tabel is voor transport van gevaarlijke stoffen en inrichtingen aangegeven welke zones van belang zijn en/of een groepsrisicoverantwoording noodzakelijk is bij een **significante** wijziging van het groepsrisico. Onderstaande afwegingen zullen jaarlijks geëvalueerd en eventueel bijgesteld worden.

Tabel 16 Overzicht afweging GR-verantwoording

Risicobron	Plaatsgebonden risico PR 10 ⁻⁶	Plasbrand Aandachts Gebied (PAG)	Verantwoording Groepsrisico	Opmerking
Water				
Geldersche IJssel	niet aanwezig	25 meter vanaf de oeverlijn	Geen verantwoording groepsrisico noodzakelijk.	
Spoor				
Deventer- Amersfoort	Ja, maar niet relevant	30 meter	Binnen 200 meter verantwoording	Bijna altijd maatwerk, zowel onder als boven de 1* O.W.
Apeldoorn-Zutphen	Niet aanwezig	Nee	Nvt	
Weg: Rijkswegen				
A1	Veiligheidszone : 15 meter (knooppunt beekbergen tot afrit 23)	30 meter	Binnen 200 meter verantwoording uitgaande van 4000 transporten GF3 (LPG)	Bijna altijd maatwerk, zowel onder als boven de 1* O.W.
Weg: Binnen en buiten de bebouwde kom				
N344 (Rijksstraatweg) N345 (Rijksstraatweg, Zutphenseweg)	Niet aanwezig	Nee	Binnen 200 meter verantwoording	Personendichtheid beneden 140 pers/ha en geen bebouwing binnen 10 meter dan geen overschrijding oriëntatiewaarde Toegangswegen naar centrum waarover relatief intensief transport plaatsvindt

Risicobron	Plaatsgebonden risico PR 10 ⁻⁶	Plasbrand Aandachts Gebied (PAG)	Verantwoording Groepsrisico	Opmerking
Overige wegen (inclusief N-wegen of provinciale wegen)	Niet aanwezig	Nee	Geen verantwoording groepsrisico noodzakelijk.	Transporthoeveelheden laag, uitsluitend toelevering bedrijven
Buisleidingen				
Aardgasdrukleiding	Bebouwingsvrije zone: 4 meter weerszijden PR: 0 meter	Nee	Afhankelijk van diameter en druk: max. 200 meter, veel gevallen 140 meter	Gasunie: Spreekt over Inventarisatiezone, maar deze zone is vergelijkbaar met invloedsgebied van het groepsrisico
Defensieleiding	Bebouwingsafstand: 5 meter	Nee	Binnen toetsingsafstand 27 m	
Inrichtingen				
Categoriaal	Revi	N.v.t.	Binnen invloedsgebied	Rekenmethodiek Bevi Eerst bronmaatregelen, dan effectmaatregelen
Niet-categoriaal	PR berekenen	N.v.t.	Binnen 1%-letaliteitsgebied	Rekenmethodiek Bevi Eerst bronmaatregelen, dan effectmaatregelen

Bij de verantwoording van het groepsrisico wordt altijd rekening gehouden met het advies van de regionale brandweer.

4.4 Effectbenadering

Risicobronnen die voldoen aan de eisen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen bij een calamiteit wel schadelijke en dodelijke of levensbedreigende effecten voor de mens veroorzaken. In dergelijke gevallen dienen deze te verwachten effecten ook in de beoordeling te worden betrokken. Vanuit het oogpunt van pro-actie, preventie en preparatie dient te worden gekeken naar de mogelijkheden voor beperking, beheersing en bestrijding van effecten.

Nieuwe en bestaande situaties

Bij het vaststellen van bestemmingplannen, het verlenen van vrijstellingen en vergunningen en bij het houden van toezicht wordt, indien aan de orde, specifiek aandacht gegeven aan:

- De exacte locatie van risicobronnen in relatie tot de ruimtelijke ordening in de omgeving (bestaande en geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten).
- Het treffen van bouwkundige maatregelen waarmee meer veiligheid geboden kan worden bij het meest voorkomende scenario, dan wel een maximale spreiding van

de personen aantallen wordt bereikt. (bv bouwkundige voorzieningen zoals blinde muren, explosie veilig glas, afsluitbare ventilatie, trapsgewijze bouw, zwaardere bouwmaterialen)

- De mogelijkheden voor inzet van hulpdiensten (gemeentelijke brandweer, geneeskundige dienst en politie).
- De mogelijkheden voor het treffen van aanvullende maatregelen en het verhogen van de zelfredzaamheid.
- Eventuele mogelijke aanvullende maatregelen welke op basis van de voortgang van de stand der techniek kunnen worden opgelegd in de vergunning.

4.5

Risicocommunicatie

Het is van belang dat burgers zelfredzaam zijn en weten wat zij moeten doen bij een calamiteit. Door de landelijke overheid worden regelmatig campagnes gevoerd om dit aspect onder de aandacht te brengen zoals de DENK VOORUIT campagne.



De gemeente heeft ook een wettelijke verplichting om informatie te verstrekken. Dit wordt onder andere gedaan door het verschaffen van informatie bij vergunningprocedures en bestemmingsplanwijzigingen, en door mee te werken aan de openbare provinciale risicokaart en het opstellen van extern veiligheidsbeleid.

Voor wat betreft de communicatie aan de burgers zal de gemeente Zutphen naast bekendmaking van het externe veiligheidsbeleid, in algemene zin communiceren over de risico's in de gemeente en doorverwijzen naar de provinciale risicokaart.

In het eerste kwartaal van 2008 heeft de Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland en Provincie Gelderland een onderzoek naar de risicobeleving onder een deel van de bevolking gehouden. Middels een vragenlijst is onderzoek gedaan naar de mate van risicobeleving en de wijze waarop burgers geïnformeerd wil worden naar risico's in hun omgeving. Met deze gegevens kan de voorlichting over risico's beter afgestemd worden op de informatiebehoefte.

Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat inwoners van de regio zich relatief veilig voelen. Na criminaliteit zien zij het transport van gevaarlijke stoffen als grootste veiligheidsrisico. Verkeersveiligheid, drinkwaterproblemen en LPG-tankstations staan ook in de top vijf van waargenomen risico's. Overigens bleek ook uit het onderzoek dat velen zich niet of nauwelijks ongerust maken en redelijk zijn geïnformeerd over hoe te handelen bij rampen.

De respondenten van het onderzoek vinden dat zowel de gemeente als de bedrijven verantwoordelijk zijn voor een veilige leefomgeving.

Een deel is van mening dat de gemeente de bedrijven die een mogelijke risico voor de omgeving kunnen vormen goed moet controleren.

Het zelfde geldt voor de informatievoorziening. Zowel gemeente als bedrijf zijn hiervoor verantwoordelijk. Informatie over de mogelijke risico's zou men graag willen zien in de gemeentepagina's, brieven of folders. Daar staat tegenover dat men niet overvoerd wil worden met informatie. Een informatiefrequentie van een maal per jaar dan wel bij belangrijke wijzigingen wordt als wens aangegeven.

Naast communicatie met burgers is ook communicatie gewenst met professionele betrokkenen zoals hulpdiensten, buurgemeenten en provincie. Ook dit zal in een communicatieplan of-beleid moeten worden vervat.

De resultaten van dit onderzoek zullen als input dienen voor het op te stellen risicocommunicatiebeleid waar medio 2010 mee gestart wordt.

5. UITVOERING

5.1 Van ambities naar acties

De in dit beleidsplan geformuleerde uitgangspunten en ambities kunnen alleen gerealiseerd worden als daarvoor de goede maatregelen genomen worden en het juiste instrumentarium aanwezig is.

Het overzicht van thematische taken die incidenteel dan wel structureel door de gemeente Voorst moeten worden uitgevoerd worden opgenomen in het milieujaarprogramma.

Bijlage 1

Gehanteerde begrippen en afkortingen

Gehanteerde begrippen en afkortingen

Aanvalsplan

Een aanvalsplan is bedoeld voor de brandweer. Daardoor zijn bij een brand of een ongeval direct de belangrijkste gegevens bij de hand. Een aanvalsplan geeft informatie over de plaats van gevaarlijke stoffen en installaties, over vluchtwegen en toegangen, over brandscheidingen, e.d.. In aanvalsplannen wordt meestal gebruikgemaakt van plattegronden; soms kan worden volstaan met een eenvoudig kaartje (bereikbaarheidskaart). Op grond van de Arbowet moeten bepaalde bedrijven zelf ook over een bedrijfsnoodplan beschikken. In sommige gevallen zijn aanvalsplannen en bedrijfsnoodplannen niet voldoende en moet er volgens de wet Rampen en zware ongevallen, een rampbestrijdingsplan worden gemaakt. Op grond van de Arbo-wet zijn niet alleen bedrijven maar ook de brandweer verplicht een risico inventarisatie te maken. Voor bedrijven wordt dit gedaan in de vorm van een calamiteitenplan (inclusief ontruimingsplan).

Beheersbaarheid

De beheersbaarheid van een calamiteit of ramp wordt bepaald door de mogelijkheden van de hulpdiensten en andere betrokken instanties om hun hulpverlenende taken goed uit te voeren. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van de locatie, opstel mogelijkheden, aanwezige bluswatervoorziening, de beschikbaarheid en inzetbaarheid van materieel en personele capaciteit.

Beperkt kwetsbaar object

- a. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare, en dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. kantoorgebouwen, voorzover zij geen kwetsbaar object zijn;
- c. hotels en restaurants, voorzover zij geen kwetsbaar object zijn;
- d. winkels, voorzover zij geen kwetsbaar object zijn;
- e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- f. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voorzover zij geen kwetsbaar object zijn;
- g. bedrijfsgebouwen, voorzover zij geen kwetsbaar object zijn;
- h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en
- i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

Bestaande situaties

Een op het tijdstip van inwerkingtreding van het BEVI:

- geldende Wm-vergunning;
- vastgesteld bestemmingsplan of vrijstellingsbesluit op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten is toegelaten;
- aanwezige kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

(Zie ook nieuwe situaties)

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is de overheidsorganisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van bepaalde wetgeving. In de regel is de gemeente of de provincie het bevoegd gezag, maar een waterschap of een ministerie kunnen ook bevoegd gezag zijn. Deze verantwoordelijkheid kan bestaan uit het afgeven van vergunningen, maar ook uit handhaving en het vaststellen van een bestemmingsplan. Dat is zorgen dat de regels worden nageleefd. Beheerders van (water)wegen, concessiehouders van buisleidingen en bedrijven zijn echter op de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en het naleven van de regels.

BEVI

Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf 1 april 2004 bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met externe veiligheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

BRZO-inrichting

In het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 1999) staan criteria die aangeven welke bedrijven een risico van zware ongevallen hebben. Dit hangt samen met de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Voor deze bedrijven gelden strengere regels dan normaal. Er wordt binnen de groep BRZO-bedrijven nog onderscheid gemaakt tussen een zware en een lichtere categorie. De lichtere categorie wordt ook wel PBZO (preventiebeleid zware ongevallen)-bedrijven genoemd, omdat ze een preventiebeleid moeten hebben en een veiligheidsbeheersysteem (VBS). Voor bedrijven van de zware categorie geldt dit ook, maar deze moeten tevens een risicoanalyse uitvoeren en een veiligheidsrapport (VR) opstellen. Die bedrijven worden daarom ook wel VR(plichtige)-bedrijven genoemd.

Drempelwaardelijst bedrijven

De drempelwaardenlijst (Leidraad Risico Inventarisatie, augustus 2006) is een lijst met categorieën van bedrijven die in principe een externe veiligheidsrisico zouden kunnen veroorzaken. Voor elke categorie is een drempel opgenomen, bijvoorbeeld een minimale aanwezigheid van een hoeveelheid van een bepaalde gevaarlijke stof, die bepaalt of een bedrijf wel of niet risicovol is. De drempelwaardenlijst wordt gebruikt om te bepalen of een bedrijf opgenomen dient te worden in een landelijk register, het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). De tabel maakt deel uit van de Leidraad Risico-inventarisatie, ontwikkeld in opdracht van de ministeries van VROM en BZK en maakt deel uit van de ministeriële regeling van artikel 6a Wro.

Effect

De effecten ten gevolge van:

- explosie: het ontstaan van een drukgolf en/of warmtestraling;
- brand;
- toxisch: gevaar van vergiftiging door giftige gasen of dampen;
- calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Onder effecten verstaan we in dit externe veiligheidsbeleid uitsluitend dodelijke slachtoffers van een ongeval met gevaarlijke stoffen die direct (dus niet na enige tijd) bij het zich voordoen van een calamiteit vallen. Alleen in het kader van de effectbenadering (paragraaf 4.4) is het mogelijk om ook bijvoorbeeld gewonden meer te nemen in de beoordeling van de situatie.

Effectgebied

Het effectgebied van een risicobron geeft aan tot op welke afstand er directe gezondheidseffecten kunnen zijn als er een ernstig ongeval bij de risicobron plaatsvindt. Om te bepalen hoe groot dit gebied is wordt gebruik gemaakt van de alarmeringsgrenswaarde (schade voor mensen). De kans dat een ongeluk gebeurt, is in het effectgebied niet verrekend. Dat is het belangrijkste verschil met risicocontouren.

Explosie

Een explosie of ontplofing geeft een korte maar krachtige drukgolf en een kortdurende, hevige warmtestraling. Dit zijn de belangrijkste veroorzakers van letsel bij mensen in de buurt van een explosie. Ook brokstukken als bijvoorbeeld glasscherven, die door de drukgolf rondvliegen, kunnen levensgevaarlijke verwondingen veroorzaken. Explosies kunnen optreden bij:

- brandbaar gas: bijvoorbeeld aardgas, propaan, butaan of LPG;
- sommige vluchtige vloeistoffen;
- patronen en andere munitie;
- professioneel en consumentenvuurwerk;
- sommige producten, zoals geconcentreerde kunstmest;
- stof van bijvoorbeeld voedingsmiddelen, graan of hout.

Gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen zijn stoffen waarvan het gebruik, het transport of de opslag, risico's met zich meebrengt. Het kan gaan om explosiegevaar, brand, giftigheid of radioactiviteit. De gevaren zijn vaak de keerzijde van nuttige eigenschappen van die stoffen. Het zijn vaak brandstoffen, of grondstoffen voor nuttige producten zoals medicijnen, kunststoffen en kunstmest of hulpstoffen die voor allerlei doeleinden worden gebruikt, bijvoorbeeld voor koelen, reinigen of conserveren. Daarnaast kan het ook om afvalstoffen gaan.

Grenswaarde

Grenswaarde als bedoeld in artikel 5.1 van de Wet milieubeheer. Van een grenswaarde mag niet worden afgeweken.

Groepsrisico (GR)

Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Anders gezegd geeft het groepsrisico weer wat de kans is op het overlijden van een groep personen ten gevolge van een ongeval bij een bedrijf. Voor het groepsrisico is geen grenswaarde vastgesteld

Inrichting

Het woord inrichting komt onder andere uit de Wet milieubeheer. Het betreft bedrijven die vallen onder art. 8.40 van de Wet milieubeheer of inrichtingen waarvoor een milieubeheervergunning noodzakelijk is.

Invloedsgebied

Gebied waarin volgens bij regeling van de minister vast te stellen regels personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Het invloedsgebied voor het groepsrisico bij bedrijven is het gebied tot de 1% letaliteitsgrens, tenzij er een vastgestelde rekenafstand bestaat, zoals bij LPG-tankstations en transportassen, waar de grens van het invloedsgebied op 150 meter is gesteld. Deze 1%-letaliteitsgrens geeft de afstand aan van de risicovolle inrichting of transportroute tot een punt waarbij een daar aanwezige persoon nog een kans van 1% heeft om te overlijden ten gevolge van een ongeval binnen die inrichting.

Kans op dodelijke slachtoffers

Bij het externe veiligheidsbeleid wordt gesproken over risico's. Hierbij gaat het om de kans dat er een ongeval gebeurt waarbij het effect is dat er dodelijke slachtoffers kunnen vallen. Het gaat hierbij om slachtoffers die direct en binnen 2 à 3 weken overlijden ten gevolge van dat ongeval. Naast het effect dat er dodelijke slachtoffers kunnen vallen, kunnen er ook veel gewonden zijn.

Het effectgebied van een risicobron geeft aan tot op welke afstand er directe gezondheidseffecten kunnen zijn als er een ernstig ongeval bij de risicobron plaatsvindt. De effectbenadering is dan ook vooral van belang bij de repressietaak van de hulpverleningdiensten, want het geeft het gebied aan waarbinnen zij moeten optreden. Over het algemeen kan het aantal gewonden worden gekoppeld aan het aantal dodelijke slachtoffers, aangezien met het beperken van de kans op dodelijke slachtoffers tevens de kans op gewonden wordt verkleind. Ook de voorbereiding op en de bestrijding van de effecten van een ongeval en de nazorg hebben zowel betrekking op gewonden als op dodelijke slachtoffers.

Zie verder bij plaatsgebonden risico en bij risicocontour.

Kwetsbaar object

In het BEVI wordt onder kwetsbaar object verstaan:

- a. woningen, niet zijnde woningen die benoemd zijn als beperkt kwetsbaar object;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals: ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen, scholen of gebouwen of gedeelten daarvan bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals: kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object, of complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en

- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;

Nieuwe situaties

Het betreft situaties ná inwerkingtreding van het BEVI (27 oktober 2004):

- het oprichten van een inrichting;
- het veranderen van een bestaande inrichting waarvoor een milieuvergunning nodig is en waarbij de verandering nadelige gevolgen heeft voor het Plaatsgebonden Risico;
- een bestemmingsplan dat wordt vastgesteld of herzien (inclusief de goedkeuring ervan);
- een vast te stellen wijzigings-, uitwerkings- of vrijstellingsbesluit en de in verband daarmee af te geven verklaring van geen bezwaar;
- besluiten die betrekking hebben op vervangende nieuwbouw en opvulling van gaten binnen aaneengesloten bebouwing in bestaand stedelijk gebied.

(Zie ook bestaande situaties)

Ontruimingsplan

Een ontruimingsplan geeft aan hoe een ontruiming van een gebouw of een terrein moet plaatsvinden. De overheid eist in bepaalde gevallen een ontruimingsplan van bedrijven. Het gaat daarbij uiteraard om de veiligheid van groepen mensen die aanwezig kunnen zijn.

Oriënterende waarde (OW)

Betreft een toetsingswaarde (die het karakter heeft van een oriënterende waarde), waarvan het bevoegd gezag gemotiveerd mag afwijken. Een oriënterende waarde heeft in tegenstelling tot een grens- en richtwaarde geen juridische status.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

Ramp

Volgens de Wet rampen en zware ongevallen is een ramp of zwaar ongeval een gebeurtenis:

1. waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad, en
2. waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken

Rampbestrijdingsplan (RBS)

In een rampbestrijdingsplan legt een gemeente vast welke voorbereidingen zijn getroffen voor de bestrijding van een specifieke ramp of een specifieke soort ramp. De gemeente moet een beleid hebben waarin is bepaald voor welke overige gevallen een rampbestrijdingsplan wordt gemaakt. Het gaat erom dat er een rampbestrijdingsplan komt voor rampen en zware ongevallen waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn. Voor sommige risicosituaties is een rampbestrijdingsplan direct wettelijk verplicht. In een rampbestrijdingsplan moet de afstemming met aangrenzende gemeenten en aangrenzende gebieden in buurlanden zijn gewaarborgd.

Rampenplan

Elke gemeente moet een rampenplan hebben. Het rampenplan somt op wat er in een gemeente voor de rampenbestrijding in het algemeen geregeld moet zijn. Het is het 'masterplan' voor de gemeentelijke rampenbestrijding.

Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS)

Het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) is een centraal landelijk register met gegevens over risicosituaties die in Nederland bestaan rond het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze gegevens worden beheerd door het RIVM en via internet op een risicokaart gepresenteerd. Daarnaast worden deze gegevens gebruikt in plaatselijke risicokaarten die ook andere risicosituaties tonen.

Beleidsvisie Externe Veiligheid Voorst

Definitief

- B1.4 -

28 mei 2010

Richtwaarde

Richtwaarde als bedoeld in artikel 5.1 van de Wet milieubeheer ten aanzien van het niveau van het plaatsgebonden risico. Van een richtwaarde mag slechts om gemotiveerde redenen worden afgeweken.

Risicobron

De plaatsen waar risico's vandaan (kunnen) komen, worden risicobronnen genoemd. Het betreft hierbij:

- bedrijven, genoemd in het BEVI, waar gevaarlijke stoffen worden gemaakt, gebruikt of opgeslagen en drempelwaardelijst bedrijven;
- routes en pijpleidingen waarover of -door gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

Risicocontouren

Een risicocontour geeft aan hoe hoog in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron. Deze contourlijnen kan men vergelijken met de gewone hoogtelijnen op een kaart: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

Risicokaart

Een risicokaart laat zien waar risicobronnen liggen. Het gaat daarbij om risicobronnen waardoor mensen direct letsel kunnen oplopen. Bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen en andere relevante risico's, zoals overstromingen. In totaal kunnen de risico's van een dertiental verschillende ramptypen op kaart worden getoond. Maar er zijn ook risicokaarten waarop alleen risicosituaties met gevaarlijke stoffen staan.

Route gevaarlijke stoffen

Voor de routing van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Alle rijkswegen (enkele tunnels onder belangrijke vaarwegen daargelaten) en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd (en daarbuiten dus niet). Redenen voor routing zijn bijvoorbeeld kwetsbare situaties, zoals dichte bebouwing, de aanwezigheid van een ziekenhuis of de ligging van een waterwingebied. De gemeente kan vervolgens ook vrijstelling verlenen aan bedrijven als deze hiertoe een verzoek indienen.

Transportroute

Transport van gevaarlijke stoffen vindt vooral plaats over de weg, over het water, per spoor en door buisleidingen.

Veiligheidsrapport (VR)

De meest gevaarlijke bedrijven die vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 1999), moeten een veiligheidsrapport opstellen. In het veiligheidsrapport moet onder andere worden aangetoond dat:

- een preventiebeleid en een veiligheidsbeheerssysteem zijn ingevoerd;
- gevaren zijn geïdentificeerd en doeltreffende maatregelen zijn genomen;
- de installatie en de bedrijfsvoering voldoende veilig en betrouwbaar zijn.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin de aanwezigen (bewoners, werkenden, bezoekers) zich op eigen kracht in veiligheid kunnen brengen. Voorbeelden van aspecten die de zelfredzaamheid beïnvloeden zijn:

- Preventieve voorlichting/communicatie in de richting van bewoners
- De planning van functies van gebouwen met gebruikers met een hoge dan wel een verminderde zelfredzaamheid;
- Infrastructurele voorzieningen om de gevarenzone te ontvluchten, vluchtrichtingen
- e.d.,
- Maatregelen voor het alarmeren en informeren van bewoners.
- Mogelijkheden om bouwwerken via maatregelen beter te beveiligen, zoals de ventilatie van af te sluiten ruimte (te controleren/reguleren), beter glas, nooduitgangen, etc..

Bijlage 2

Overzicht van belangrijke wet- en regelgeving

Overzicht van belangrijke wet- en regelgeving

Na de vuurwerkramp in Enschede (mei 2000) heeft de overheid haar veiligheidsbeleid bijgesteld. Het *nationale milieubeleidsplan* (NMP-4) dat na deze ramp is opgesteld, voorziet niet alleen in aanscherping en uitwerking van beleid voor inrichtingen, maar ook voor het transport van gevaarlijke stoffen. Doel hiervan is een betere handhaving te garanderen en zo mogelijk te voorzien in een wettelijke grondslag voor het omgaan met risico's bij inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het laatste gaat het om bronmaatregelen en het inrichten van Nederland.

Samenvattend zijn er een aantal wetten en regels van belang als uitgangspunt voor het opstellen van een externe veiligheidsvisie, deze worden in onderstaande tabel gepresenteerd.

Tabel Relevante wet- en regelgeving

Afk.	Naam	Inhoud/ relevantie
Wm	Wet milieubeheer	Op grond van deze wet verstrekt de bevoegde overheid een milieuvergunning aan bedrijven. Bevoegd gezag stelt eisen t.a.v. milieukwaliteit. Een van de milieukwaliteiten is externe veiligheid. Voor de sanering van LPG-tankstations geldt een schadevergoeding, die is gebaseerd op artikel 15.20 van de Wet milieubeheer
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening	Hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en gewijzigd worden, is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Deze wet bepaalt de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen. Middels de WRO regelt o.a. de plaatsing van risicobronnen en risico-ontvangers ten opzichte van elkaar.
Wvgs	Wet vervoer gevaarlijke stoffen	Wet in het kader van internationale vervoersvoorschriften (ADR/ADNR/RID). WVGS is een integrale kaderwet voor de routing van gevaarlijke stoffen. Alle rijkswegen (enkele tunnels onder belangrijke vaarwegen daargelaten) en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen.
RNVGS	Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1996)	In de nota is in algemene zin uiteengezet hoe de risicobenadering in de besluitvorming moet worden toegepast. Daarnaast bevat de nota een norm voor het plaatsgebonden risico en een oriënterende waarde voor het groepsrisico.
Seveso I/II	EU-richtlijn	Richtlijn van de Europese Unie. De Seveso-richtlijn is genoemd naar het Italiaanse dorpje Seveso waar begin jaren '80 van de 20e eeuw een chemische fabriek op hol sloeg. Dat leidde tot een Europese richtlijn om zware ongevallen met gevaarlijke stoffen te voorkomen. De Seveso-II-richtlijn stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen.
BRZO '99	Besluit Rampen en Zware Ongevallen	Met het inwerkingtreden van het BRZO 1999 heeft Nederland het grootste deel van de Seveso-II-richtlijn in Nationale wetgeving vastgelegd. Dit besluit heeft als doel mens en milieu te beschermen tegen ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen door dergelijke ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen en bij ongevallen de gevolgen daarvan zoveel mogelijk te beperken.

Afk.	Naam	Inhoud/ relevantie
WRZO	Wet Rampen en Zware ongevallen	Deze wet van januari 1985 regelt de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij de bestrijding van rampen. Het rijk heeft een groot deel van de taken van de rampenbestrijding bij de gemeenten gelegd. Dit is geregeld in de Wrzo. In deze wet staat omschreven welke taken de gemeenten hebben, hoe zij zich moeten voorbereiden en hoe de bevelsstructuur is bij een ramp of een zwaar ongeval.
WKR	Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding	Deze wet van 1 juli 2004 scherpt de Brandweerwet 1985, de Wrzo, de Wet Geneeskundige hulpverlening bij rampen (WGHR) en de Wet ambulancevervoer aan. De WKR introduceert onder meer het regionaal beheersplan rampenbestrijding en een cyclisch traject van 4 jaar voor alle regionale planvorming inzake de voorbereiding van de rampenbestrijding, het toezicht daarop door de provincie en het rijk en de bestuurlijke rapportage daaromtrent.
BEVI	Besluit Externe Veiligheid inrichtingen	Het besluit legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf 1 april 2004 bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met externe veiligheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.
REVI	Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen	Regeling met regels voor de afstanden en berekening van het plaatsgebonden- en groepsrisico ter uitvoering van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.
RRGS	Registratiebesluit risicosituaties gevaarlijke stoffen	In het Registratiebesluit worden overheden verplicht om risicosituaties met gevaarlijke stoffen te melden in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen. In het besluit wordt exact omschreven wat in het RRGs wordt opgenomen.
PGS	Publicatiereeks gevaarlijke stoffen (2005)	De publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS) vervangt de voormalige CPR-richtlijnen. Deze worden veel gebruikt bij vergunningverlening en algemene regels op grond van de Wet milieubeheer (8.40-AMvB's) en bij arbeids-, transport- en brandveiligheid
C-RNVGS	Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen (2004)	De circulaire beschrijft het rijksbeleid voor veiligheidsbelangen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.
-	Circulaire Zonering langs Hogedruk, Aardgas- Transportleidingen(1984)	Circulaire waarin VROM veiligheidsafstanden heeft vastgelegd voor transportleidingen waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd
-	Circulaire 'K1K2K3 brandbare vloeistoffen'(1991)	In deze circulaire zijn veiligheidsafstanden vastgelegd. K1-vloeistoffen zijn licht ontvlambaar (bijvoorbeeld benzine en spiritus). K2-vloeistoffen zijn ontvlambaar (bijvoorbeeld petroleum, terpentine en thinner). Onder K3-vloeistoffen vallen gas- en dieselolie.

Bijlage 3

Overzicht risicobronnen in gemeente Voorst

naam bedrijf	adres	Post-code	plaats	LPG doorzet m3/jaar	hoeveelheid opslag gevaarlijke stoffen	Vul Frequentie	opslagruimte	oppervlakte opslagplaats (m2)	beschermingsniveau PG515	type gevaarlijke stof	PR straal risicobron	PR straal vulpunt	PR straal afleverzuil	Invloedsgebied groepsrisico	1% lethale straal (effect-afstand)	BEV-inrichting	Overig HRS	QRA	ander risico bedrijf binnen invloedsgebied
Propan																			
B.V. Betonindustrie Terwolde	Bandijk 50	7396 NC	Terwolde	nvt	18 m3	6 x per jaar	tank bovengronds	nvt	nvt	Propan	nvt	45	nvt	105	190	ja	nvt	nee	De Scherpen hof
Recreatiecentrum De Scherpenhof	Bandijk 60	7396 NC	Terwolde	nvt	19 m3	35 x per jaar	tank bovengronds	nvt	nvt	Propan	nvt	50	nvt	105	190	ja	nvt	nee	Betonhind Terwolde
Vuurwerk																			
Wolff Vuurwerk B.V.	Engelenburgstraat 31	7391 AM	Twello	nvt	1052 ton	nvt	21 bewaarplaatsen	deur: 5,4	nvt	vuurwerk	25	nvt	nvt	nvt	25	nee	ja	ja, juli 2006	nvt
				nvt	2 ton	nvt	1 bufferbewaarp	nvt	nvt	vuurwerk	33/25/6	nvt	nvt	nvt	33				nvt
Brave & Wichers	Terwoldseweg 9	7391 TC	Twello	nvt	660 ton	nvt	17 bewaarplaatsen	deur: 4	nvt	vuurwerk	20	nvt	nvt	nvt	20	nee	ja		nvt
				nvt	5 ton	nvt	1 bufferbewaarp	nvt	nvt	vuurwerk	48/36/9	nvt	nvt	nvt	48				nvt
LPG-stations																			
Garage de Croon BP tankstation Twello	Leigraaf 44	7391 AL	Twello	<1000	20 m3	nvt	tank ondergronds	nvt	nvt	LPG	nvt	35	25	15	300	ja	nvt	nvt	nvt
	Rijksstraatweg 63a	7391 MH	Twello	<500	20 m3	nvt	tank ondergronds	nvt	nvt	LPG	nvt	25	25	15	300	ja	nvt	nvt	nvt
Shell 'De IJsselbrug'	Rijksstraatweg 2	7439 AD	Steenen- kamer	<1500	20 m3	nvt	tank ondergronds	nvt	nvt	LPG	nvt	40	25	15	300	ja	nvt	nvt	nvt
Vundelaar	Rijksweg A1	7384 AA	Wilp	<1000	20 m3	nvt	tank bovengronds	nvt	nvt	LPG	nvt	35	120	15	300	ja	nvt	nvt	De Paal
De Paal	Rijksweg A1	7384 AA	Wilp	<1000	40 m3	nvt	tank ondergronds	nvt	nvt	LPG	nvt	35	25	15	300	ja	nvt	nvt	De Vundelaar
De Croon	Rijksstraatweg 182	7383 AT	Voorst	<1000	20 m3	nvt	tank ondergronds	nvt	nvt	LPG	nvt	35	25	15	300	ja	nvt	nvt	nvt
Emplacement Deventer	Stationsplein		Deventer	nvt		nvt					nvt				3500	ja	nvt		Shell De IJsselbrug

Transport (Provinciale) wegen	Naam	PR straal van midden vervoersweg	Invloedsgebied			
N344	Rijksstraatweg	nvt	200 m			
N345	Zuiphensweg	nvt	200 m			
N789	Hoofdweg	nvt	200 m			
N790	Wilpsedijk/Deventerweg	nvt	200 m			
N792	Terwoldseweg	nvt	200 m			
A1	Rijksweg	nvt	200 m			
Spoor						
Deventer-Apeldoorn- Amersfoort vv		< 10 m	200 m			
Water						
(Geldersche) IJssel		nvt	25 m			
Buisleiding						
	Leidingnaam	diameter mm	diameter inch	druk bar	inventarisatieafstand m	type gevaarlijke stof
Defensieleiding	Markelo-Klaphek		8	80	nvt	Vloeibare brandstoffen
Aardgastransportleid- ing Gasunie	A-651	324	12	66	170	Aardgas
Aardgastransportleid- ing Gasunie	N-554-01	324	12	40	140	Aardgas
Aardgastransportleid- ing Gasunie	N-554-03	168	6	40	70	Aardgas
Aardgastransportleid- ing Gasunie	N-559-20-KR047	324	12	40	140	Aardgas
Aardgastransportleid- ing Gasunie	N-559-20-KR048	212	8	40	95	Aardgas

Bijlage 4a Risicoprofielkaart

Bijlage 4b

Gebiedsindeling

Bijlage 5

Gemeentelijke taakstelling Externe veiligheidsbeleid

Gemeentelijke taakstelling Externe veiligheidsbeleid

Om de gemeentelijke externe veiligheidstaken inzichtelijk te maken is de indeling in incidentele taken en structurele taken aangehouden. Navolgend is aangegeven welke *incidentele en structurele taken* te onderkennen zijn en of deze al dan niet wettelijk verplicht zijn. Daarnaast kan de specifieke gemeentelijke situatie vragen om extra activiteiten in het uitvoeringsprogramma.

Incidentele externe veiligheidstaken

De volgende incidentele **wettelijke externe veiligheidstaken** kunnen worden onderscheiden:

- **Risico-inventarisatie**
Een wettelijk verplichte taak voortkomend uit het nog vast te stellen registratiebesluit. De inventarisatie is gericht op het vaststellen van de risicosituatie, het actueel houden van het inzicht hierin en het vullen van het risicoregister gevaarlijke stoffen, het RRGs.
- **Opstellen signaleringskaart**
De signaleringskaart geeft snel een indruk van (potentiële) probleemlocaties op het gebied van externe veiligheid. Op een signaleringskaart staan de risicobronnen, relevante (beperkt) kwetsbare objecten in de buurt van de risicobronnen, eventueel de belangrijke vluchtroutes en opstelplaatsen. (Geprojecteerde) woningbouwgebieden en/of bedrijventerreinen mogen niet ontbreken. De signaleringskaart vormt een hulpmiddel bij het inzichtelijk maken van de risicosituatie van de gemeente.
- **Opstellen saneringsplan**
Een wettelijk verplichte taak voortkomend uit het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (artikel 19) gevolgd door het uitvoering geven aan saneringen. Het saneringsplan richt zich op EV-knelpunten qua Plaatsgebonden Risico.
- **Uitvoeren saneringsplan termijnen**
Uitvoeren van het saneringsplan binnen wettelijke termijnen.
- **Actualisering Wm-vergunningen**
Een wettelijk verplichte taak voortkomend uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (artikel 18) om eventuele overschrijdingen van grenswaarden (saneringssituaties) ongedaan te maken.
- **Aanpassing bestemmingsplannen**
Een wettelijk verplichte taak voortkomend uit het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) artikel 18 om eventuele overschrijdingen van grenswaarden (saneringssituaties) ongedaan te maken voor zover het gaat om geprojecteerde bestemmingen die bij realisatie een saneringssituatie kunnen veroorzaken.

De volgende incidentele **niet-wettelijke externe veiligheidstaken** kunnen worden onderscheiden:

- **Opstelling externe veiligheidsbeleid**
Extern veiligheidsbeleid bestaat uit een visie met een daaraan gekoppeld uitvoeringsprogramma. In een externe veiligheidsvisie wordt de omgang door de gemeente met de externe veiligheidsproblematiek verwoord. Componenten zijn een ruimtelijk kaartbeeld met gemeentelijke ontwikkelingsrichtingen, beleidsuitspraken over de mate van risico's die de gemeente (niet) wil lopen en uitspraken over de wijze waarop de gemeente (al dan niet in samenwerking met andere partijen) de risicosituatie in de gemeente wil beheersen (wijze van handhaving, toestand repressie-apparaat, gemeentelijke organisatie, etc.) Het beleid dient uiteindelijk door de gemeenteraad te worden vastgesteld.
- **Presentatie EV-beleid (intern en extern)**
Beleid kan alleen worden gedragen en uitgevoerd als alle interne en externe betrokkenen zijn geïnformeerd over aanleiding en inhoud (uitgangspunten, ambities, uitvoering).
- **Aanpassing handhavingsregime (Milieu, RO, bouw en gebruik)**
Op basis van een indeling van het inrichtingenbestand van de gemeente naar relevantie vanuit de externe veiligheidsoptiek zijn eventueel de bezoekfrequenties aan bedrijven aan te passen en/of bedrijfsspecifieke handhavingsplannen aan te passen.
- **Opstellen en aanpassen werkinstructies / procedures**
Voor die afdelingen die taken uitvoeren in verband met extern veiligheid moet de werkwijze, samenwerking en afstemming helder zijn. EV-taken en informatie-uitwisseling worden vastgelegd in werkinstructies en procedures.

Naast deze bovenvermelde punten kunnen er incidentele activiteiten nodig zijn, die het gevolg zijn van de specifieke situatie dan wel ambities per gemeente. Hieronder valt bijvoorbeeld het proactief aanpassen van bestemmingsplannen om uitvoering te geven aan het EV-beleid en toekomstige knel- en aandachtspunten te voorkomen. Deze acties dienen aan de bovenstaande lijst te worden toegevoegd.

Structurele externe veiligheidstaken

De volgende structurele externe veiligheidstaken zijn aan de orde. De taken worden direct gepresenteerd in de context van de structurele gemeentelijke taken.

- **Evaluëren en aanpassen uitvoeringsprogramma en beleid**
Elk jaar worden de doelstellingen beoordeeld op status en voortgang. Mede op basis daarvan wordt het uitvoeringsprogramma aangepast, met een normaliter wat lagere frequentie dient ook het beleid herzien te worden.
- **Actueel houden risico-inventarisatie en signaleringskaart**
De risico-inventarisatie en de bijbehorende signaleringskaart dienen actueel te blijven. Hiertoe wordt bij wijzigingen de signaleringskaart direct bijgewerkt. Dit is een continue proces; één persoon verantwoordelijk (optie).

- **Communicatie over risico's**
Vanuit wettelijke voorschriften en beleidsambities wordt gecommuniceerd met burgers en bedrijven (eventueel alleen in het invloedsgebied) over de aanwezige risico's, de getroffen maatregelen en de acties die van hen worden verwacht bij een calamiteit (hoe worden ze gewaarschuwd, welke actie is nodig vluchten/ schuilen, welke vluchtweg moet worden genomen, etc). Met ander woorden: bieden van een handelingsperspectief en bevorderen zelfredzaamheid.
- **Kennisvergaring en kennisoverdracht t.b.v. EV-taken**
Structureel werken aan een goed EV-kennisniveau van betrokken afdelingen alsmede elkaar op structurele basis informeren over taakgerichte EV-informatie.
- **Toepassen EV-beleid bij RO procedures**
In geval van o.a. vrijstellingen, bestemmingsplannen, bouwvergunningen*, etc. toetsen aan uitgangspunten en ambities EV-beleid. Toepassing verantwoordingsplicht groepsrisico. Opnemen EV-paragraaf in bestemmingsplannen.
- **Toepassen EV-beleid bij milieuvergunningen**
In geval van o.a. oprichting-, verander- en revisievergunningen toetsen aan uitgangspunten en ambities EV-beleid. Toepassing verantwoordingsplicht groepsrisico.
- **Toepassing EV-beleid in kader rampenbestrijding**
Door het opstellen en actueel houden van adequate rampbestrijdingsplannen, aanvalsplannen, bereikbaarheidskaarten en een rampenplan kunnen hulpverleningsdiensten en gemeentelijke diensten zich optimaal voorbereiden op de inzet bij een calamiteit. De bij een calamiteit te verwachten effecten en benodigde inzet kunnen worden bepaald op basis van de uitgangspunten die zijn gehanteerd in het EV-beleidsplan. Uitrustingsniveau repressie dient afdoende te zijn. Ook het verlenen van gebruiksvergunningen is een 'preventief instrument'.
- **Controle bij EV-relevante inrichtingen**
Er vindt een periodieke (frequenties vaststellen) controle plaats waarbij o.a. wordt gecontroleerd op de uitgangspunten die de EV-contouren bepalen en de mate van naleefgedrag door de inrichting. Indien een beoordeling van het inrichtingenbestand heeft geleid tot een aangepast handavingsregime met betrekking tot EV-relevante inrichtingen, dient dit regime te worden ingevoerd en structureel te worden opgevolgd.
- **Controle bij EV-relevante (beperkt) kwetsbare objecten**
Er vindt minimaal een periodieke (frequenties vaststellen) controle plaats waarbij wordt gecontroleerd op het feitelijke gebruik van het object en de gevolgen voor de status van het object. Eventuele veranderingen registreren.

* Controleren in hoeverre een splitsing moet worden aangebracht tussen RO en bouwprocedures (o.a. binnenplanse vrijstellingen)

Naast deze bovenvermelde punten kunnen er structurele activiteiten nodig zijn, die het gevolg zijn van de specifieke situatie dan wel ambities per gemeente. Deze dienen aan de bovenstaande lijst te worden toegevoerd.

Bijlage 6

Overzicht consequenties ten gevolge van scenario's

Nr.	Risicobron	Adres	Plaatsgebonden risico – wettelijk verplichte taakstelling						Groepsrisico – huidige situatie				Consequenties voor planologische ontwikkelingen			Opmerkingen
			PR-contour (meter)	PR Knel punt	Geprojecteerd Knelpunt PR	Oppervlakte planschade Gebied (m ²)	Kans plan schade	Hoogte plan schade	Straal/halve breedte Invloedsgebied GR vanuit risicobron (meter)	Huidig GR (aantal maal Oriënterende Waarde OW)	Mogelijk aantal doden bij een calamiteit.	Geproject eerd knelpunt GR	Toekomstige planologische ontwikkeling binnen invloedsgebied	basis	basis plus	
1	LPG-tankstation	Rijksstraat weg 63A	Vulpunt 45 Reservoir 25 Aflleverzuil 15	Ja Ja -	-	850	+	+/-	150	1 x OW	?		Binnen invloedsgebied geen verdichting meer mogelijk	Binnen invloedsgebied geen verdichting meer mogelijk	Stand-still gebieds- ontwikkeling LPG-station moet voor 1-1- 2010 zijn gesaneerd.	
2	Spoorlijn Apeldoorn- Deventer		-	-	-				200	Afhankelijk van aannames transport- prognoses ProRail 0 - tot circa 3 x OW	0 - ?		Prognoses 2010: Binnen invloedsgebied verdichting mogelijk Prognoses 2020: geen verdichting meer mogelijk	Prognoses 2003: Binnen invloedsgebied verdichting mogelijk Prognoses 2007: geen verdichting meer mogelijk	Zie paragraaf 4.2.2 van de beleidsvisie.	

Bijlage 7

Drempelwaardenlijst IPO