



**Notitie BRO025-0001-EV-v1:
Bestemmingsplan Recreatiegebied De
Hoop te Uitgeest**

Herten, 27 september 2018

1 Inleiding

In opdracht van BRO is door Windmill Milieu en Management een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's voor het plan "Bestemmingsplan Recreatiegebied De Hoop Uitgeest". In de huidige situatie heeft het plangebied de bestemming "Recreatie". Het voornemen is om dit te wijzigen naar een Gemengde functie.

Deze ontwikkeling heeft een verhoging van de personendichtheid binnen het gebied tot gevolg.

De planlocatie is in navolgende figuur weergegeven.



Figuur 1: Ligging van de planlocatie

Het planvoornemen bestaat uit de realisatie van o.a. uit verschillende recreatieve functies, educatieve voorzieningen, horeca en één bedrijfswoning.

2 Externe veiligheid

2.1 Wettelijk kader

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in de richtlijnen voor stationaire bronnen en transportassen. De regelgeving rond de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen volgt per 1 april 2015 uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs, Stb. 2013, nr. 307). De Wvgs vervangt de nota en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs). In de Wvgs en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) worden normwaarden gegeven voor twee verschillende typen risico's, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de bijlagen van de Regeling Basisnet is opgenomen voor welke transportroutes de externe veiligheidsrisico's bepaald moeten worden. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen berekend en geanalyseerd moeten worden.

Risiconormen

Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De hoogte van het GR representeert de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de HART (paragraaf 2.1) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied.

2.2 Risicobronnen

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich de rijksweg A9, waarover structureel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Overige relevante risicobronnen, uit het oogpunt van externe veiligheid, zijn niet aanwezig.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Het plangebied is op circa 600 meter van de rijksweg A9 (wegvak N26) gelegen. op grond van de ruimtelijke scheiding vormen de PR 10^{-6} -risicocontour en het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geen belemmeringen voor de planontwikkeling. Wel ligt het plan binnen het invloedsgebied van deze A9.

Uit de jaarintensiteiten van Rijkswaterstaat blijkt dat ter hoogte van het plangebied LF1, LF2, LT1, LT2 en GF3-stoffen vervoerd worden. Op grond van de afstand tot het plangebied ligt het plan binnen het invloedsgebied van toxische vloeistoffen (LT1 en LT2).

De risico's als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over de A9 dienen

meegenomen te worden in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen over water en spoor

In de omgeving van het plangebied zijn geen waterwegen of spoorwegen aanwezig waarover structureel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Deze aspecten vormen uit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

In de omgeving van het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig waardoor gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Dit aspect vormt geen belemmeringen uit het oogpunt van externe veiligheid.

Inrichtingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen een PR 10^{-6} -risicocontour of een invloedsgebied van een risicovolle inrichting in de omgeving. Inrichtingen vormen geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied uit het oogpunt van externe veiligheid.

2.3 Uitwerking verantwoordingsplicht

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag, waardoor zij verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) (alsmede het Besluit externe veiligheid inrichtingen) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. Het advies van de regionale brandweer/ Veiligheidsregio gaat vooral over het groepsrisico en mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten.

De verantwoording van het groepsrisico heeft betrekking op de in hoofdstuk 2.1 beschreven relevante risicobronnen. Aspecten in de verantwoording die bij alle risicobronnen van toepassing zijn, zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Bevt - Water-, weg- en spoorwegtransport

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de A9. Er kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van de risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen over deze wegen.

In een beperkte verantwoording worden de volgende aspecten beschouwd:

- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- zelfredzaamheid ten aanzien van nog niet gerealiseerde (beperkt) kwetsbare objecten.

Als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A9 dienen de risico's als gevolg van toxische vloeistoffen beschouwd te worden.

Toxisch scenario

Toxische stoffen kunnen vrijkomen als de tankwagon,-wagen of container met toxische stoffen het begeeft als gevolg van bijvoorbeeld een incident. Hierbij komen de toxische stoffen vrij in de vorm van een plas (bij vloeistoffen) of een wolk (bij gassen). Bij een toxische plas zal deze vervolgens (gedeeltelijk) verdampen, waarbij een toxische wolk wordt gevormd. Afhankelijk van de windrichting en de weersomstandigheden kan de toxische wolk richting het plangebied drijven.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen

Binnen het plangebied worden geen functies voorzien die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen. Dit betekent dat het uitgangspunt is dat personen zich bij een eventuele dreigende situatie zelfstandig in veiligheid kunnen brengen.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten.

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich bevinden in de buitenlucht (PGS3).

Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de weg is schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie kunnen worden gesloten. Om personen goed te kunnen beschermen tegen de effecten van een giftige gaswolk dienen ramen en deuren dan ook goed gesloten te kunnen worden.

Het planvoornemen omvat o.a. de nieuwbouw van een woning, waarbij hoge eisen worden gesteld aan de luchtdichtheid. Daarnaast zijn binnen het plangebied enkele gebouwen aanwezig, die in deze situatie ook bescherming kunnen bieden.

Aanwezige luchtbehandelingsinstallaties moeten met één handeling zijn uit te schakelen. Indien desalniettemin bij een toxische wolk wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen haaks op de wolk kunnen vluchten. Hiervoor is het nodig dat er haaks op elkaar staande vluchtwegen beschikbaar zijn, die van de bron af gericht zijn. Deze wegen mogen niet doodlopend zijn.

Bestrijdbaarheid

Beheersbaarheid

De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de regionale brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie “Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid” van brandweer Nederland.

Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Uit bovengenoemde handreiking volgt het advies dat het plangebied en de risicobronnen goed bereikbaar moeten zijn voor hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied en de risicobron goed bereikbaar is.

Zorgnorm

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats van het incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden.

Uit het advies van de brandweer volgt dat de mogelijkheden voor de hulpdiensten om op te treden bij een incident niet negatief worden beïnvloed door het plan en daarmee geen belemmering zijn voor de uitvoering van het plan.

Bestrijdbaarheid

Bij een ongeval met toxische stoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De bereikbaarheid van de risicobron is bij een toxisch scenario maatgevend.

Risicocommunicatie

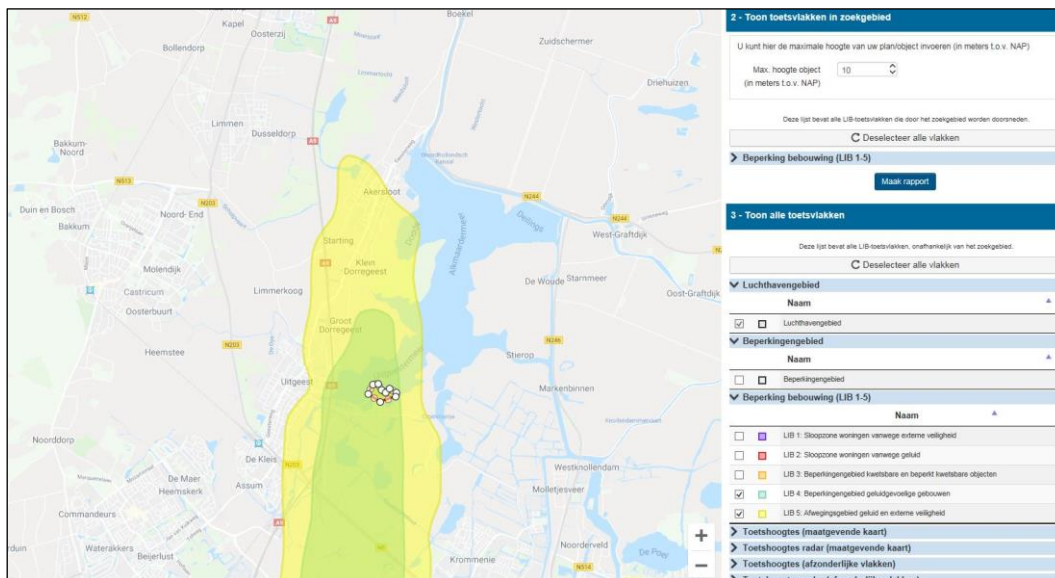
In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op de relevante scenario's). In geval van een calamiteit is een snelle alarmering van aanwezige personen binnen het effectgebied essentieel voor een goede zelfredzaamheid.

De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsregio's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.

Bovengenoemde punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dienen voor advies aan de Veiligheidsregio te worden voorgelegd.

3 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Het plangebied ligt conform het LIB binnen het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol. In de onderstaande afbeelding zijn de betreffende gebieden weergegeven.



Figuur 2: Schematische ligging van de planlocatie binnen LIB 4 en LIB 5

Uit figuur 2 blijkt dat het plangebied in zowel LIB 4 als LIB 5 ligt.

LIB 4 betreft het beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen. Op het aspect geluid wordt in het akoestisch onderzoek nader ingegaan.

LIB 5 is het afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid. Dit laatste aspect is in deze notitie behandeld. Voor geluid wordt eveneens verwezen naar het akoestisch onderzoek.

3.1 Beperkingen LIB 5

Bebouwingsbeperking

Op gronden die in het afwegingsgebied LIB 5 liggen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Deze beperking is erop gericht om voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van Schiphol en om het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartongeluk gering te houden. Wel heeft de provincie afwegingsruimte om enkele woningen toe te staan.

Toetshoogte

Naast de beperking van nieuwbouw, dient ook aandacht te zijn voor de hoogte van objecten die op deze gronden gerealiseerd worden. Uit bijlage 4 van het LIB blijkt echter dat het plangebied buiten de zone valt waarin toetshoogtes van kracht zijn. Dit betekent dat er geen beperkingen gesteld zijn vanuit het LIB voor de bouwhoogte.

Vogelaantrekkende werking

Gezien de nabijheid van luchthaven Schiphol, dient rekening gehouden te worden met bestemmingen die een vogelaantrekkende werking hebben. Gebleken is dat het plangebied buiten deze toetszone valt, waardoor er geen beperkingen gesteld worden in het LIB met betrekking tot de bestemming van het plangebied.

3.2 Conclusie

Uit de bovenstaande beschouwing blijkt dat het plangebied binnen het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol valt. Hierdoor worden beperkingen gesteld aan nieuwe woningbouw. In de onderhavige situatie is sprake van de realisatie van één bedrijfswoning. Voor dergelijke kleine initiatieven heeft de provincie afwegingsruimte om deze toch toe te staan.

Ten aanzien van toetshoogte en vogelaantrekkende werking is gebleken dat deze beide aspecten buiten beschouwing kunnen blijven. Deze punten vormen derhalve geen belemmeringen uit het oogpunt van het Luchthavenindelingsbesluit.

WINDMILL

MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES



ing. P.E.M. Coenen-Stalman