



Vooroverlegreactie provincie & gevraagde groepsrisicoverantwoording

Externe Veiligheid

In en nabij dit plangebied bevinden zich de volgende relevante risicobronnen: vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In de toelichting bij het onderdeel spoorverbinding staat dat de veiligheidszone voor het traject Rotterdam en Breda nog niet bekend is. Door de ontwikkeling aan de nieuwe Spoorlaan neemt het groepsrisico toe tot maximaal een factor 1,21 maal de oriënterende waarde (OW). Bij een gelijkblijvende personendichtheid bedraagt de overschrijding 1,17 maal de OW. Vermeld wordt wel dat bij de berekening nog geen rekening is gehouden met de afspraken die in het kader van het Basisnet Spoor zijn gemaakt.

In het plan ontbreekt bij het onderdeel Externe Veiligheid de groepsrisicoverantwoording. Het provinciaal belang stelt dat er op termijn aan de OW dient te worden voldaan. Hoe de gemeente dit wil bewerkstelligen wordt niet vermeld.

Daarnaast dient er advies gevraagd te worden aan de veiligheidsregio Rijnmond-Rotterdam (VRR) conform artikel 13, lid 3 van het BEVI. Het gaat dan hierbij om hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Hierbij dient een afweging over het al dan niet overnemen van deze maatregelen en bij overnemen en de borging daarvan.

(vooroverlegreactie Provincie)

Risicoverantwoording bestemmingsplan bedrijventerreinen Barendrecht Noordoost

Zowel in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de circulaire) als in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is vastgelegd dat het groepsrisico verantwoord moet worden bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een toename van het groepsrisico. Daarbij dienen in het bijzonder de aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening aan bod te komen.

VRR-advies:

Aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is gevraagd advies te geven over het voorontwerp bestemmingsplan Bedrijventerrein Noordoost. Op 16 augustus 2012 heeft de VRR haar advies uitgebracht.

In haar advies gaat de VRR in op twee aspecten, namelijk zelfredzaamheid en beheersbaarheid. Hieronder worden deze adviezen kort samengevat.

Zelfredzaamheid



1. Bij ontwikkelingen binnen een zone van 120 meter van de rijksweg A15 of één van de spoortrajecten moeten gebouwen geschikt zijn om enkele uren in te kunnen schuilen ("safe haven principe"). Deuren, ramen en ventilatieopeningen dienen afsluitbaar te zijn. Een luchtverversingssysteem dient uitgeschakeld te kunnen worden.
2. Bij (her)ontwikkelingen binnen een zone van 30 meter van de spoortrajecten of 15 meter van de hogedruk aardgastransportleidingen A-559 en A-517 dienen gebouwen zodanig geconstrueerd te zijn dat aanwezigen bij een dreigende plas- of fakkelbrand meer tijd en gelegenheid hebben om te vluchten. Minimaal één nooduitgang dient van de risicobron af gericht te zijn. De nooduitgangen dienen aan te sluiten op de infrastructuur van de omgeving.
3. Bij (her)ontwikkelingen binnen een zone van 30 meter van de spoortrajecten of 15 meter van de hogedruk aardgastransportleidingen A-559 en A-517 dienen gebouwen zodanig geconstrueerd te zijn dat zij beschermd zijn tegen branddoorslag en brandoverslag als gevolg van een plas- of fakkelbrand. De gevels en/of het glasoppervlak gericht naar de risicobron dienen bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux van $> 15 \text{ kW/m}^2$.
4. Er dient zorg gedragen te worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

Beheersbaarheid

Voor het aspect beheersbaarheid geeft de VRR aan dat het plangebied voor wat betreft bereikbaarheid ontsluiting en bluswatervoorziening dient te voldoen aan de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en rampenbestrijding (NVBR). Dit behoort ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de afdeling OI&P van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond District zuid.

Reactie op het VRR-advies

In het bestemmingsplan bedrijventerreinen Barendrecht Noordoost zijn geen ontwikkelingen mogelijk binnen een zone van 120 meter tot rijksweg A15. Ook maakt het bestemmingsplan bedrijventerreinen Barendrecht Noordoost geen ontwikkelingen mogelijk binnen een zone van 15 meter tot de hogedruk aardgastransportleidingen A-559 en A-517. Gezien het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is binnen een zone van 30 meter van de spoortrajecten geen bebouwing aanwezig, verblijven er geen personen en zijn er geen (her)ontwikkelingen mogelijk.

Voor wat betreft het aspect beheersbaarheid geldt dat er voor de wijzigingsgebieden een wijzigingsplan met ruimtelijke onderbouwing komt. In dit plan zal de beheersbaarheid (bluswater en ontsluiting) worden meegenomen. De overige adviezen zullen worden betrokken bij de nog te verlenen omgevingsvergunningen en de gebruiksmeldingen.



Bevolkingsdichtheid

Voor de wijzigingsgebieden is op dit moment nog niet aan te geven wat de precieze invloed op de hoogte van het GR zal zijn. Movares heeft berekend dat de overschrijding van het GR bij gelijkblijvende personendichtheid 1,17 maal de oriënterende waarde bedraagt. Aangezien in het voorliggende bestemmingsplan een beperkte hoeveelheid kantoren mogelijk worden gemaakt zal deze waarde beneden de door Movares in 2009 berekende waarde van 1,21 maal de oriënterende waarde blijven.

Groepsrisico

Aangezien er binnen de invloedsgebieden van rijksweg A15 en de hogedruk aardgasleidingen in het bestemmingsplan bedrijventerreinen Barendrecht Noordoost geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt zal alleen het groepsrisico veroorzaakt door het spoor toenemen.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Omdat er alleen voor het spoor een toename van het groepsrisico wordt verwacht zijn hier voor wat betreft te nemen maatregelen de andere risicobronnen buiten beschouwing gelaten.

Op 18 februari 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (nu het ministerie van Infrastructuur en Milieu) de kaders voor het Basisnet Spoor vastgesteld. Om tot een grote risicoreductie van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te komen wordt ingezet op drie maatregelen:

1. Het "warme BLEVE-vrij" samenstellen van treinen.
De minister sluit hierover een convenant met het bedrijfsleven.
2. De juiste routekeuze.
Vervoer van gevaarlijke stoffen dient zoveel mogelijk over de Betuweroute plaats te vinden.
3. Installeren van een verbeterd veiligheidssysteem, Automatische Treinbeïnvloeding (ATB-vv).
Voor het knooppunt Barendrecht heeft de minister opdracht gegeven om het meest geavanceerde beveiligingssysteem, ERTMS, te installeren.

Volgens de minister zal daarmee het groepsrisico op het spoor bij Barendrecht tussen de 0,3 * de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde komen te liggen.