



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Directie Risico- en Crisisbeheersing

Postadres
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres Wilhelminakade 947
Rotterdam
Telefoon 010-4468 900
Telefax 010-4468 699
E-Mail r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl
Ons kenmerk 12uit23230/R&C/JT/RL/DdG
Betreft Voorontwerp bestemmingsplan Kortland,
Veiligheidsadvies: 3812/017
Datum 20 november 2012
Behandeld door R. Looijmans

KRIMPEN AAN DEN IJSSEL		
Ingekomen d.d.		
Rappel	22 NOV. 2012	Afdeling OR
Gemeente Niv. Dokkum		
Reg.no.	3812/017	

Gemeente Krimpen aan den IJssel
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 200
2920 AE KRIMPEN A/D IJSSEL

Geacht college,

Op 24 oktober 2012 heeft de heer Kroes, projectleider van de gemeente Krimpen aan den IJssel, in het kader van het overleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening het voorontwerp bestemmingsplan "Kortland" vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht hierop een advies uit te brengen.

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Hierbij bied ik u ons advies aan. Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer R. Looijmans, medewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn telefoonnummer is (010) 4468 896, e-mail: r.looijmans@veiligheidsregio-rr.nl.

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze.


Mw. Drs. A.C. Trijselaar mpa,
Directeur Risico- en Crisisbeheersing.

Bijlage: Veiligheidsadvies 3812/017

Kopie:

- Dhr. A.P.F. Jansen, Afdeling Ruimte, gemeente Krimpen a/d IJssel.
- Dhr. M. van Dokkum, Ambtenaar Rampenbestrijding, gemeente Krimpen a/d IJssel.
- Dhr. A.P. Groeneweg, Bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling, DCMR.
- Dhr. W. Kooijman, Bureauhoofd Bureau Veiligheid, DCMR.
- Mw. D. van der Vet, Hoofd Brandveiligheid a.i. Regionale Brandweer Rotterdam Rijnmond District Oost.



Veiligheidsadvies: Voorontwerp Bestemmingsplan Kortland
Nummer: 3812/017

20 november 2012

De bewustwording met betrekking tot externe veiligheidsaspecten is versterkt door rampen en ongevallen die ons land en onze buurlanden hebben getroffen. De wetgeving hierover heeft zich in een snel tempo ontwikkeld en is nog steeds sterk in ontwikkeling. Zo bepaalt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dat bij veranderingen in de ruimtelijke ordening onder andere het groepsrisico verantwoord dient te worden. De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) bepaalt hetzelfde met betrekking tot vervoersbesluiten dan wel omgevingsbesluiten waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen een risico kan vormen. Naast de wet- en regelgeving inzake externe veiligheid is er ook de Wet veiligheidsregio's. Hierin wordt onder andere het college van burgemeester en wethouders belast met de organisatie van de brandweerzorg en rampenbestrijding en crisisbeheersing. De Wet veiligheidsregio's bepaalt dat het college hierover door de Veiligheidsregio wordt geadviseerd. Zo beschikt het gemeentebestuur bij de voorbereiding van een besluit over de noodzakelijke kennis en relevante feiten met betrekking tot de risico's en de benodigde hulpverleningsbehoefte in het geval van calamiteiten, waarmee zij een zorgvuldige belangenafweging kan maken als bedoeld in afdeling 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Voor u ligt het advies met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan Kortland in de gemeente Krimpen aan den IJssel. Het plan betreft de actualisatie van het bestaande bestemmingsplan. De analyse heeft geleid tot de volgende constatering:

Risicobronnen

In en rond het plangebied zijn vijf relevante risicobronnen aanwezig:

- I. LPG tankstation Shell Langeland (Nieuwe Tiendweg 21).
- II. LPG tankstation Automobielbedrijf de Koning (Industrieweg 17).
- III. Transport van gevaarlijke stoffen over de N210, de Industrieweg en de Nieuwe Tiendweg¹.
- IV. Transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas.
- V. Hogedruk aardgastransportleiding W-513 (6" en 40 bar).

Selectie incidentscenario's

Voor de relevante risicobronnen zijn de worstcase en de meest geloofwaardige scenario's beschouwd. Voor het bepalen van het resteffect (inschatting van het aantal doden en gewonden) zijn de volgende worstcase scenario's beschouwd.

1. BLEVE² met een tankwagen met brandbaar gas bij de LPG tankstations Shell Langeland of Automobielbedrijf de Koning.
2. BLEVE met een tankwagen met brandbaar gas op de N210, de Industrieweg of de Nieuwe Tiendweg.
3. Toxisch scenario (catastrofaal falen tankcompartiment binnenvaartschip) op de Nieuwe Maas.
4. Fakkelflam (guillotinebreuk) hogedruk aardgastransportleiding W-513.

¹ Transport van brandbare vloeistoffen en gassen voor onder meer de LPG tankstations Shell Langeland en Automobielbedrijf de Koning.

² Een explosiescenario doordat de druk in een opslagtank (propan- of LPG-tankwagen) zo toeneemt dat de tank openbarst en de vloeistof er als een brandende wolk uitkomt. BLEVE: boiling liquid expanding vapour explosion.



Daarnaast is voor de relevante risicobronnen gekeken naar de meest geloofwaardige scenario's. Indien er binnen de 1% letaliteitcontour (voorzien) objecten aanwezig zijn, zullen hiervoor aanvullende maatregelen geadviseerd worden. De relevante scenario's zijn:

5. Plasbrandscenario op de N210, de Industrieweg of de Nieuwe Tiendweg als gevolg van een lekkage van een tankwagen met brandbare vloeistoffen.
6. Fakkelbrand (lekkage) hogedruk aardgastransportleiding W-513.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om op eigen kracht zich in veiligheid te brengen.

Voor elk incidentscenario is de mogelijkheid van zelfredding verschillend. Zelfredding kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van het aantal slachtoffers, omdat de meeste slachtoffers vooral in de eerste minuten tot half uur van het ongeval vallen. Per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden. Aanwezigheid van bijvoorbeeld vluchtwegen, mate van voorbereid zijn, het aantal mensen, hun fysieke condities en het al dan niet tijdig geven van duidelijke instructies, zijn belangrijke factoren.

Ad 1/2: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een BLEVE- incident met een tankwagen met vloeibaar gas geldt dat een potentieel incident zich opbouwt in de tijd en zich voor aanwezigen onverwacht kan voltrekken. De effectafstanden zijn groot. De BLEVE kan binnen 20 tot 30 minuten plaatsvinden. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits tijdig aangevallen wordt met ontruiming en er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Ad 3: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een incident met een binnenvaartschip met toxische stoffen, geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar voor omwonenden. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen, denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handelsewijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

Ad 4/6: Voor het beschouwde incidentscenario als gevolg van een brand na leidingbreuk geldt dat een fakkelbrand zich zeer snel (instantaan of binnen enkele minuten) kan ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor aanwezigen. Ontvluchting is mogelijk, mits er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Ad 5: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een plasbrand geldt dat de brand zich snel kan ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor de aanwezigen in de locatie. Ontvluchten is mogelijk, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.



Beheersbaarheid

Het criterium beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verder escalatie van het incident kunnen voorkomen. In overleg met de afdeling OI&P van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond District Oost zijn de mogelijkheden tot optreden van de hulpverleningsdiensten bepaald. Voor een adequate inzet van de hulpverleningsdiensten zijn de volgende punten van belang:

Bereikbaarheid

In het gebied ten westen van de C.G. Roosweg (Oosterstraat, Blijdendijkstraat, Waalstraat) is de bereikbaarheid voor de brandweer niet optimaal (zeker in de avonduren).

Bluswatervoorziening

Bluswatervoorziening binnen het plangebied voldoet aan de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR).

Advies

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond adviseert u om de volgende voorzieningen te realiseren, teneinde de risico's te beperken en de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten:

1. Herontwikkeling of nieuwbouw binnen de 1% letaliteitcontour van de N210, de Industrieweg of de Nieuwe Tiendweg (35 meter vanuit de rechterraijbaan) of de hogedruk aardgastransportleiding W-513 (15 meter vanuit het hart van de leiding) zodanig te construeren dat aanwezigen bij een dreigende plasbrand of fakkelbrand meer tijd en gelegenheid hebben om te vluchten. Voor het ontvluchten van de voorziene objecten is het wenselijk minimaal één (nood)uitgang van de risicobron af te richten. Alle (nood)uitgangen in voldoende mate aan te laten sluiten op de infrastructuur van de omgeving.
2. Herontwikkeling of nieuwbouw binnen 35 meter van rechterraijbaan van de N210, de Industrieweg of de Nieuwe Tiendweg, of 15 meter van het hart van de hogedruk aardgastransportleiding W-513 zodanig te construeren dat het bouwwerk beschermd is tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) als gevolg van een plasbrand of fakkelbrand. Hierbij kan voor de gevels gericht naar de risicobron gedacht worden aan blinde gevels of het beperken van het glasoppervlak. De gevels en/of het glasoppervlak die gericht zijn naar de risicobron behoren bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux > 15 kW/m². Bij verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand of fakkelbrand op de gevel.
3. Het plangebied laten voldoen aan de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening zoals gesteld conform 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 Oost.
4. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezigen personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".



Resteffect

De beschouwde risicobronnen kunnen in de voorziene plannen tot incidenten leiden die vallen in maatrampklasse I (toxisch scenario op de Nieuwe Maas en een fakkelbrand hogedruk aardgastransportleiding W-513) en III (BLEVE bij één van de twee LPG tankstations, op de N210, de Industrierweg of de Nieuwe Tiendweg). De maatrampklasseschaal loopt op van I tot en met V, waarbij III beheersbaar wordt geacht door de hulpverleningsdiensten. Voor maatrampklasse IV zal hulp van omliggende (veiligheids)regio's ingeschakeld moeten worden. De genoemde maatregelen hebben nauwelijks tot geen kwantificeerbaar effect op het berekende aantal slachtoffers. Echter, de kans op het zich catastrofaal ontwikkelen van een incident neemt af en de effecten kunnen verder teruggedrongen worden.

Bestuurlijke overweging

Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient u een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan.

De beschouwde risicobronnen zijn een beperking voor de ruimtelijke ordening. De genoemde maatregelen leiden tot een verbetering van de veiligheidssituatie.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond biedt u aan dit advies toe te lichten alvorens een besluit wordt genomen. Graag verneemt de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond uw besluit met betrekking tot de geadviseerde voorzieningen uit dit advies.

