

Nota van vooroverleg

Bestemmingsplan 'Park Vijfsluizen'

17-12-2020

Aanleiding

Heijmans Vastgoed B.V. werkt, in nauw overleg met de gemeente Vlaardingen, aan de realisatie van een nieuwe woonwijk: "Park Vijfsluizen". Hiertoe wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de aanloop naar het ontwerpbestemmingsplan is op informele basis met diverse vooroverlegpartijen, overleg gepleegd. Daarvan wordt in deze nota verslag gedaan. De gesprekken worden tezamen gezien als het wettelijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro (Besluit ruimtelijke ordening). Naar aanleiding van de gesprekken is het stedenbouwkundig plan – en daarmee het bestemmingsplan – op onderdelen aangepast.

Vooroverlegpartijen

Het plan is besproken met de volgende instanties:

1. Rijkswaterstaat (overleg 28-05-2019)
2. Provincie Zuid-Holland (overleg 23-06-2020)
3. GGD Rotterdam-Rijnmond (overleg 04-07-2019, overleg 16-06-2020 + mailwisseling naderhand)
4. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (overleg 05-07-2019, overleg 22-06-2020, advies d.d. 19 november 2020)
5. Hoogheemraadschap van Delfland (inhoudelijk-technisch overleg met civieltechnische specialisten + overleg bestemmingsplan oktober 2020, afstemming plantoetser november 2020)

In deze Nota is een korte beschrijving van het overleg weergegeven, is aangegeven wat de doorwerking ervan is in de planvorming.

Vervolg van de procedure

Met het verwerken van het vooroverleg is het ontwerpbestemmingsplan definitief. Dit wordt, na vrijgave door het college, voor zes weken ter inzage gelegd. Een ieder, dus ook desgewenst de vooroverlegpartijen, is dan in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Van de eventueel te ontvangen zienswijzen wordt te zijner tijd verslag gedaan in de Nota van zienswijzen. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens al dan niet gewijzigd vast.

Bijlagen

Bijlage 1 Relevante risicobronnen vanuit externe veiligheid, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, 8 juli 2019

Bijlage 2 Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 19 november 2020

1. Rijkswaterstaat

Op 28 mei 2019 heeft er informeel vooroverleg plaatsgevonden tussen Heijmans, diens adviseur KuiperCompagnons en Rijkswaterstaat (RWS). Hierbij was ook vertegenwoordiging vanuit DCMR Milieudienst Rijnmond aanwezig. In dit overleg is de aanleiding van het plan toegelicht en is het stedenbouwkundig schetsontwerp besproken. Ten tijde van dit overleg was het stedenbouwkundig schetsontwerp voor circa 20% definitief, het voorlopig en definitief ontwerp moest nog volgen, evenals de bouwkundige uitwerking.

Gedurende het gesprek zijn (samengevat) de volgende punten besproken:

- De akoestische situatie van het plan: Verkennend akoestisch onderzoek gedaan: Langs de Hoekse Lijn geen geluidwering nodig, langs de A4 én zuidzijde wel forse geluidwering nodig. Aan zuidzijde is industrielaawaai maatgevend. Ambitie is om zoveel mogelijk bestaand groen te sparen en in te passen, wordt nog op gestudeerd.
- Akoestisch gezien lastige locatie: scheepvaart (laagfrequent geluid) speelt ook mee. Dit is juridisch niet goed geborgd, in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet dit daarom wel worden meegenomen.
- Er is kort stilgestaan bij de milieuonderdelen water, inpassing van bomen, bodemonderzoek en archeologisch onderzoek.
- De fasering van het plan: bovenaan beginnen, richting zuidoostelijke deel, zuidwestelijke deel als laatste.
- Bereikbaarheid hulpdiensten: De bereikbaarheid van hulpdiensten vormt een belangrijk aandachtspunt, dit dient zo snel mogelijk met de veiligheidsregio besproken te worden. Een extra op-/afrit op de Rijksweg wordt niet snel voor ogen gezien. Er moet rekening worden gehouden met het onderhoudspad, maar aangegeven is dat dit hetzelfde zal zijn als het fietspad.
- Eventuele doorgaande fietsroute: wordt nog onderzocht.
- Eigendomssituatie: Er is eerder een verkennend gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat waarin eigendomsgelateerde vragen zijn gesteld. De uitkomst hiervan heeft ervoor gezorgd dat de geluidwal nu buiten het eigendom van RWS is gesitueerd.
- Vrijwaringszone snelweg: Het is onbekend of hier een vrijwaringszone ligt.
- Onderhoud geluidwal: RWS denkt dat er afspraken te maken zijn met de eigenaar van de wal. Groene wal moet intensiever onderhouden worden dan een geluidsscherm, kan goed samenvallen met het maaien van de tussenliggende RWS-gronden.
- Water: Water moet kunnen weglopen vanaf de Rijksweg, hier moet iets op bedacht worden.
- Routeontwerpen: RWS heeft dit een tijd lang gemaakt voor snelwegen. De A4 heeft ook een routeontwerp, onduidelijk of dit nog van kracht is. RWS gaat dit na.
- Uitbreidingen naastgelegen bedrijf: bestemmingsplan zal aangepast moeten worden, geluid moet opnieuw worden berekend.

Acties die volgden uit het overleg:

- De eventuele vrijwaringszone moet worden gecontroleerd door Rijkswaterstaat.
- Snelweggegevens: RWS probeert deze op te zoeken.
- RWS gaat het routeontwerp voor de A4 na.
- RWS zoekt uit hoe de afwatering van de Rijksweg op dit moment is geregeld.
- De oude quickscan van de DCMR met diverse aandachtspunten wordt rondgestuurd.
- Gemeentelijke stukken worden betrokken in de onderzoeken: HGW-beleid, visie EV, gebiedsgericht milieubeleid.
- Milieuzonering: er zijn meerdere zwaardere bedrijven aanwezig, dit moet goed in beeld worden gebracht.

De resultaten uit de actiepunten zijn voor zover relevant verwerkt in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan, inclusief de bijbehorende (milieu)onderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek.

2. Provincie Zuid-Holland

Op 23 juni 2020 heeft er informeel vooroverleg plaatsgevonden tussen Heijmans, diens adviseur KuiperCompagnons en de Provincie Zuid-Holland (PZH). In dit gesprek is de procedure van het plan toegelicht. Het voorontwerp wordt overgeslagen, maar wettelijk vooroverleg is wel nodig. Dat gebeurt hierbij.

Gedurende het gesprek zijn (samengevat) de volgende punten besproken:

- Nestlawaai: Deze discussie is zeer actueel en dit aspect, ondanks dat het niet juridisch geborgd is, moet wel worden beschouwd. Deze week wordt het akoestisch onderzoek in concept afgerond, wordt inhoudelijk besproken met DCMR, dit onderwerp komt dan zeker aan de orde.
- Hoogte appartementengebouw: hoogte van de toren is afgeschaald vanwege met name akoestiek. PZH bepleit meer appartementen, in verband met meer levendigheid / meer reuring / meer veiligheid richting Hoekse Lijn. Tweede opgang richting het station is gewenst.
- Impulsgelden BZK: Beschikbaar voor projecten vanaf minimaal 500 woningen, wellicht extra geld voor voorzieningen die nu net niet haalbaar zijn. De balans tussen stedenbouwkundig accenten / verdichting bij metrostation / afzetbaarheid / bouwkosten moet worden gezocht.
- Situering t.o.v. station: Een verbetering van (de looproute van) het station kan ook de verkoopbaarheid/afzetbaarheid verbeteren. Entree zou ook meer richting het station kunnen worden geprojecteerd, maar hier liggen een aantal praktische zaken. Er moet rekening worden gehouden met keuzes nu en een eventueel toekomstige langzaamverkeersverbinding richting het station.
- Bereikbaarheid metrostation: Wellicht onderzoeken of een nieuwe opgang te realiseren is.
- Parkeernorm: uitgangspunt is meest recente parkeerbeleid gemeente Vlaardingen. Tevens aantal (elektrische) deelauto's.
- Regionaal woningprogramma: deze woningen zijn onderdeel van de 2.000 woningen die de gemeente moet bouwen. Ontwikkelaar is in gesprek met woningcorporatie.
- Informatiebehoefte: Concept-ontwerpbestemmingsplan is zo volledig mogelijk, alle vooroverlegpartijen zijn aangehaakt.

Actiepunten die volgden uit het overleg:

- Ontheffingsaanvraag Wnb: planning ontheffingsaanvraag. Provincie neemt contact op met Omgevingsdienst.
- Onderzoek naar Externe Veiligheid wordt gedeeld met de provincie.
- Provincie wil graag nog doorpraten over aandachtspunten / optimalisatie.

De resultaten uit de actiepunten zijn voor zover relevant verwerkt in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan, inclusief de bijbehorende (milieu)onderzoeken

3. GGD

Op 4 juli 2019 en op 16 juni 2020 heeft er informeel vooroverleg plaatsgevonden tussen Heijmans, diens adviseur KuiperCompagnons en de GGD Rotterdam-Rijnmond. Naderhand heeft er mailwisseling plaatsgevonden. In het eerste overleg is het plan op hoofdlijnen toegelicht en is de planning besproken. Het doel van het tweede gesprek was om de geboekte resultaten, planning en vervolg te bespreken.

Overleg 4 juli 2019

Gedurende het gesprek zijn (samengevat) de volgende punten besproken:

- Twee belangrijke ambities: 1. Gebied wordt groen omrand. 2. Alle woningen met tenminste 1 zijde op het groen.
- Programma zoals nu beoogd is een mix tussen kwantitatieve opgave, kwalitatieve opgave en marktvraag.
- Aantal woningen: 100 appartementen + 234 grondgebonden woningen (variërend van rijwoning tot grotere tweekapper).
- Geluid: aan de oostzijde komt een groene geluidwal. Op dit moment worden nieuwe gedetailleerde akoestische berekeningen uitgevoerd. Zuidzijde: geen wal maar een scherm. Als uit geluidberekeningen

blijkt dat het niet meer nodig is, 'verdwijnt' het scherm. Nu lijkt het erop dat industrielawaai maatgevend is.

- De GGD geeft mee: Lden wordt bekeken, maar ook Lnight expliciet meenemen en kijken hoe daar met de oriëntatie van de woningen rekening mee kan houden. 50 dB (Lden) is de ideale situatie (gezonde leefomgeving). Hier moet zoveel mogelijk naar toegewerkt worden.
- In een stad vindt de GGD voor de grondgebonden woningen onder de 55 dB (cumulatief, reële waarde) een *acceptabele* omgeving. Ambitie moet zijn dat dit gehaald wordt, in ieder geval aan de geluidluwe kant. Dove gevel is in de praktijk een 'onding', mensen moeten in hun eigen woning zelf kunnen kiezen of ze iets open zetten of niet. Moet ook 'aangenaam' geluidluw zijn, niet uitkijken op een betonnen wand. Voor enkelzijdige bebouwing in de toren is het ingewikkeld: als deze zijde hoogbelast is, vindt de GGD dat daar niet gebouwd moet worden. Er moet minimaal een zijde zijn waar je met geopend raam rustig kan slapen. Technische oplossingen gaan in de praktijk vaak fout. Beheer is lastig. Vanuit bescherming: altijd een geluidluwe zijde bij de woningen maken, zeker bij de kleinere woningen.
- Geluidbelasting vanuit de Hoekse Lijn: GGD geeft aan naar de vergunde situatie te kijken, maar ook naar de subjectieve beleving. Niet alleen geluid, maar ook luchtkwaliteit.
- Luchtkwaliteit: liefst 100 m uit snelweg bouwen, maar zelfs daarbuiten nog effecten. Algemeen uitgangspunt: ga zo ver mogelijk van de snelweg af bouwen, met name voor geluidwalwoningen. Maatregelen zijn niet mogelijk.
- Procedureel: wat is de rol van de GGD? Formeel gezien zou de gemeente de GGD om advies moeten vragen als de eerste onderzoeken er liggen. DCMR is toetsend, gemeente kan de GGD er eventueel bij vragen.

Overleg 16 juni 2020

Gedurende het gesprek zijn (kort samengevat) de volgende punten besproken:

- Geluidberekeningen november 2019 + varianten daarna hebben geleid tot 3 grote ingrepen: herenhuizen langs Kesperweg, toren is appartementencluster geworden, en walwoningen zijn vervallen. De GGD heeft respect en bewondering voor de wijze waarop het stedenbouwkundig plan is aangepast / geoptimaliseerd aan de hand van de eerdere input. Het blijft echter een hoge geluidbelaste locatie.
- GGD kan ook adviseren bij invulling zwemvijver.
- Door vervallen walwoningen is afstand tot snelweg vergroot, tot ongeveer 50 m.
- Vanuit gezondheid: 50 dB is geluidluw / gezond. Onder de 55 dB is acceptabel. Dit is de werkelijke waarde, dus cumulatief, zonder aftrek.
- Akoestisch onderzoek: wordt aan gewerkt. Aanbieden aan DCMR en gemeente en laten toetsen. Hier kijkt ontwikkelaar en de GGD mee.
- Calamiteiten: fietstunnel noordzijde wordt ook toegankelijk gemaakt voor brandweer, maar is geen reguliere ontsluiting. VRR kijkt mee.
- Voorzieningen: horeca en flexwerkplekken. Kinderopvang wordt niet uitgesloten maar staat niet hoog op de lijst.
- Groene karakter: Er wordt een beeldkwaliteitplan opgesteld. Opmerking over het groene karakter in privétuinen wordt meegenomen. Samen met Stichting Boombehoud Vlaardingse is bepaald welke bomen behouden kunnen blijven.
- Ontsluiting naar voorzieningen: Fietstunnel noordzijde is onderdeel van snelverkeersroute (uit Schiedam), korte lijnen naar scholen en winkels. Wordt ook aantal (elektrische) deelauto's gerealiseerd. Metrostation op loopafstand.
- 'Gezondheidskaart': wees duidelijk over communicatie: wonen op een geluidbelaste locatie, inzichtelijk maken waar de openbare ruimte geluidluw is.

Acties die volgden uit het overleg:

- Gezondheid ook inzichtelijk maken in de geluidberekeningen (d.m.v. 'gezondheidsballetjes')
- GGD kijkt mee met akoestisch onderzoek.
- Bepalen welke rol / inzet GGD nu verder heeft.

De resultaten uit de actiepunten zijn voor zover relevant verwerkt in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan, inclusief de bijbehorende (milieu)onderzoeken, waaronder de 'gezondheidballetjes' in de geluidberekeningen van het akoestisch onderzoek.

4. Veiligheidsregio (VRR)

Op 5 juli 2019 en 22 juni 2020 heeft er informeel vooroverleg plaatsgevonden tussen Heijmans, diens adviseur KuiperCompagnons en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. In het tweede overleg is naar aanleiding van nieuwe inzichten nader ingegaan op sommige veiligheidsaspecten.

Overleg 5 juli 2019

Gedurende het gesprek zijn (samengevat) de volgende punten besproken:

- Externe Veiligheid:
 - o Vanuit wetgeving transportroute gevaarlijke stoffen A4.
 - o Daarnaast verschillende scenario's voor incidenten (zie bijlage 1 bij deze nota). Adviezen waarop gereageerd moet worden.
 - o Informatievoorziening aan kopers is belangrijk.
- Bereikbaarheid:
 - o Tweezijdige (auto)ontsluiting gewenst ten behoeve van vluchten uit het gebied en aanrijden voor hulpdiensten. Mogelijkheden beperkt, plangebied voor langzaam verkeer tweezijdig ontsloten, voor autoverkeer enkelzijdig.
 - o Aanrijdroute hulpdiensten over busbaan goed, slechts 1 toegang tot het gebied
 - o Kleinere voertuigen (politie, ambulance en deel brandweer) kunnen door tunneltje spoorzijde
 - o Groot redvoertuig past waarschijnlijk niet, afmetingen tunneltje zijn circa 4 bij 4 meter
 - o Aandachtspunt is begaanbaarheid tunneltje en achterliggende fietspaden in geval van extreme neerslag
 - o Uit waterveiligheidstoets blijkt dat fietspaden onbegaanbaar kunnen worden
- Bluswater:
 - o Secundair bluswater: Lijkt voldoende oppervlakte water in plangebied aanwezig. Risico op uitzakken open water in de zomer wordt beschouwd. Kan ook met een verdiept hemelwaterriool worden opgelost, minimaal 360m³ nodig.

Acties die volgden uit het overleg:

- Er wordt om advies gevraagd voor wat betreft de bereikbaarheid aan een lokale betrokkenen.
- De hoogteligging van de tunnel wordt gecontroleerd
- Benodigde maatregelen aan calamiteitsroute
- Er wordt rekening gehouden met de Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid

Overleg 22 juni 2020

Gedurende het gesprek zijn (samengevat) de volgende punten besproken:

- Energievoorziening: gaan uit van teruglevering aan het net. Buurtbatterij & waterstof niet aan de orde.
- Bluswater: bekijken of bluswater vanuit hemelwatervoorziening kan worden verzorgd.
- Plasbrandaandachtsgebied: Afstand bij plasbrandaandachtsgebied is 30 m, geen 70 m. Maatregelen niet nodig.
- Technische ruimte: EV-relevant? Er verblijven geen mensen dus niet (beperkt) kwetsbaar. Bekijken wat het bouwbesluit zegt qua hittewerendheid. Blijkt overigens niet binnen 30 m te vallen.
- Geluidafschermende voorziening: langs A4 is op twee plekken geen grondwal. Hier geldt dat bebouwing (niet het scherm) binnen 30 m moet voldoen aan hittewering bouwbesluit. 30 m wordt gemeten vanaf buitenste lijn van de hoofddrijbaan.
- Scherfwerend glas: 70 m scherfwerend glas ook meten vanaf buitenste lijn van de hoofddrijbaan. Geldt alleen voor de gevel van de woning die naar de bron is gericht. Uit monitoring RWS blijkt dat het maar om 100 ritten gaat. Is geen wettelijke verplichting, naar eigen inzicht gelaagd glas toepassen. Met grondwal wordt de achterliggende woningen afgeschermd, maar bovenste verdiepingen minder dan de lagere verdiepingen.

- Aangegeven scenario fors: is worst case. Maatregelen worden niet geadviseerd, maar wel risicocommunicatie.

Acties die volgden uit het overleg:

- Bluswater meenemen in waterhuishoudkundig plan
- Advies 2019 blijft overeind.

De resultaten uit de actiepunten zijn voor zover relevant verwerkt in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan, inclusief de bijbehorende (milieu)onderzoeken, waaronder het waterhuishoudkundig plan.

Formeel advies d.d. 19 november 2020

Op 19 november 2020 heeft de VRR een formeel advies over het bestemmingsplan Park Vijfsluizen uitgebracht. Deze adviesbrief is opgenomen als bijlage 2 bij deze Nota Vooroverleg. In het advies is aangegeven dat de VRR zich kan vinden in de uitwerkingen van paragraaf 6.3. 'bestrijdingen van een ramp' tot en met paragraaf 6.5. 'advies veiligheidsregio': hierin staat goed beschreven wat er reeds in de diverse vooroverleggen behandeld en geadviseerd is.

5. Hoogheemraadschap van Delfland

In de toelichting van het bestemmingsplan is een waterparagraaf opgenomen, opgesteld door Gebiedsmanagers (d.d. 21 augustus 2020). Gebiedsmanagers heeft bij het opstellen van deze waterparagraaf zorgvuldig en intensief contact gehad met het Hoogheemraadschap van Delfland.

In het kader van de voorbereidingen van het ontwerpbestemmingsplan is in november 2020 op informele basis overleg gevoerd met de beleidsmedewerkers planvorming / adviseurs watertoets van het Hoogheemraadschap van Delfland. Op 19 november 2020 heeft de heer C. Eggerding van het hoogheemraadschap aangegeven, te kunnen instemmen met de regeling zoals deze in het ontwerpbestemmingsplan wordt opgenomen.

Bijlage 1

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (8 juli 2019)

Relevante risicobronnen vanuit externe veiligheid

Park Vijfsluizen

Relevante risicobronnen vanuit externe veiligheid:

- Vervoer gevaarlijke stoffen over de A4
- CIMCOOL Industrial Products B.V.

Worst case scenario:

Scenario: transport toxische gassen (GT3) weg (WCS)				
Vrijkomen toxisch gas: Door het bezwijken van een tankwagen met toxische stoffen, komt de inhoud ervan vrij. Mensen die de worden blootgesteld aan de toxische stof kunnen hieraan overlijden of gewond raken.				
1		LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	100 meter
2		LC50	50% van blootgestelde mensen komt te overlijden	225 meter
3		LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	400 meter
4	LBW		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	550 meter
5	AGW		Irreversibele gezondheidsschade is mogelijk	2200 meter
Uitgangspunten - Falen tankwagen gevuld met ammoniak - Afstand vanuit de rechterzijde van de rechterrijstrook - Blootstellingsduur van 600 seconde				

Scenario: transport brandbare gassen (GF3) weg (WCS)				
Warme-BLEVE: Door verhitting van een tankwagen met LPG/propaan kan de tankwand bezwijken onder de toegenomen druk. Het gevolg is een explosie in de vorm van een vuurbal met grote hittestraling. In de omgeving van het incident zullen mensen overlijden; tot op grote afstand raken mensen gewond en breken secundaire branden uit.				
1	35 kW/m2	LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	90 meter
2	23 kW/m2	LC10	10% van blootgestelde mensen komt te overlijden	140 meter
3	12,5 kW/m2	LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	230 meter
4	5 kW/m2		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	400 meter
Uitgangspunten - BLEVE met LPG-tankwagen - Afstand vanuit het hart van de rijbaan - Overlijden op basis van een blootstellingsduur van 12 seconden				

Scenario: loodsbrand bij CIMCOOL (WCS)				
Loodsbrand: Er ontstaat een brand in een van de loodsen van CIMCOOL Industrial Products B.V. De loods van 900m2 gaat in vlammen op. Hierdoor komt er een toxische wolk vrij.				
1	35 kW/m2	LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	120 meter
2	23 kW/m2	LC10	10% van blootgestelde mensen komt te overlijden	180 meter
3	12,5 kW/m2	LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	340 meter
4	5 kW/m2		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	550 meter
Uitgangspunten - Loods van 900m2 - Toxische wolk trekt over het gebied				

Meest geloofwaardige scenario:

Scenario: transport toxische gassen (GT3) weg (MGS)				
Vrijkomen toxisch gas: Door lekkage van een tankwagen met toxische stoffen, komt de inhoud ervan vrij. Mensen die de worden blootgesteld aan de toxische stof kunnen hieraan overlijden of gewond raken.				
1		LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	40 meter
2		LC50	50% van blootgestelde mensen komt te overlijden	55 meter
3		LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	120 meter
4	LBW		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	150 meter
5	AGW		Irreversibele gezondheidsschade is mogelijk	500 meter
Uitgangspunten - Lekkage tankwagen gevuld met ammoniak (15 mm lek) - Afstand vanuit de rechterzijde van de rechterrijstrook - Bronsterkte 3 kilogram per seconde				

Scenario: transport brandbare vloeistoffen (LF2) weg (MGS)				
Plasbrand: Door bezwijken van de tankwand van een tankwagen met brandbare vloeistoffen en ontsteking van de inhoud ervan, ontstaat een brandende vloeistofplas. Door de hittestraling overlijden mensen dichtbij en kunnen secundaire branden uitbreken.				
1	35 kW/m ²	LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	20 meter
2	23 kW/m ²	LC10	10% van blootgestelde mensen komt te overlijden	25 meter
3	12,5 kW/m ²	LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	35 meter
4	5 kW/m ²		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	70 meter
Uitgangspunten - Falen benzinetankwagen - Afstand vanuit de rechterzijde van de rechterrijstrook - Overlijden op basis van een blootstellingsduur van 20 seconden - Duur hittestraling: 5 minuten				

Scenario: loodsbrand bij CIMCOOL (WCS)				
Loodsbrand: Er ontstaat een brand in een van de loodsen van CIMCOOL Industrial Products B.V. De loods van 50m ² gaat in vlammen op. Hierdoor komt er een toxische wolk vrij.				
1	35 kW/m ²	LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	0 meter
2	23 kW/m ²	LC10	10% van blootgestelde mensen komt te overlijden	0 meter
3	12,5 kW/m ²	LC01	1% van blootgestelde mensen komt te overlijden	50 meter
4	5 kW/m ²		Blootgestelde mensen kunnen overlijden	80 meter
Uitgangspunten - Loods van 50m² - Toxische wolk trekt over het gebied				

Scenario: transport brandbare gassen (GF) weg (MGS)				
Koude-BLEVE: Door een ongeval met tankwagen met LPG/propaan kan de tankwand bezwijken. Het gevolg is een explosie in de vorm van een vuurbal met grote drukvorming en hittestraling. In de omgeving van het incident zullen mensen overlijden; tot op grote afstand raken mensen gewond door scherfwerking.				
1	0.3 bar	LC100	Alle blootgestelde mensen komen te overlijden	30 meter
2	0.1 bar	LC01	1% van de blootgestelde mensen komt te overlijden	70 meter
3	0.03 bar		Ondergrens glasbreuk	180 meter
Uitgangspunten - BLEVE met LPG-tankwagen - Afstand vanuit het hart van de rijbaan - Overlijden vindt plaats op basis van overdrukeffecten				

Geadviseerde maatregelen

Voldoen aan de artikelen 2.5-2.10 van de Regeling Bouwbesluit 2012. Binnen het plasbrandaandachtsgebied (30 meter vanaf de rand van de A4) is het verplicht hieraan te voldoen. Artikel 2.10 geadviseerd voor 120 meter. Daarnaast artikel 2.5-2.9 en scherfwerend glas voor 70 meter (gebaseerd op bovenstaande meest geloofwaardige scenario's).

Artikel 2.5

De brandwerendheid van de uitwendige scheidingsconstructie van een gedeelte van een te bouwen bouwwerk dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied is ten minste 60 minuten van buiten naar binnen bepaald volgens NEN 6069, uitgaande van de buitenruimte als een brandcompartiment en een buitenbrandkromme volgens NEN-EN 13501-2.

Artikel 2.6

- Een in een aan de buitenlucht grenzende zijde van een in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied gelegen constructieonderdeel van een te bouwen bouwwerk voldoet aan brandklasse A2, bepaald volgens NEN-EN 13501-1.
- In afwijking van het eerste lid voldoet een deur, een raam, een kozijn of een daaraan gelijk te stellen constructieonderdeel aan brandklasse D, bepaald volgens NEN-EN 13501-1.
- Op ten hoogste 5% van de totale oppervlakte van de constructieonderdelen in ieder vlak van de uitwendige scheidingsconstructie met een afmeting van 3 m bij 3 m, waarvoor volgens het eerste lid een eis geldt, is die eis niet van toepassing.
- Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op de bovenzijde van een dak.

Artikel 2.7

- Een in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied gelegen dak of een gedeelte daarvan van een te bouwen bouwwerk is voorzien van een constructieonderdeel waarvan de aan de buitenlucht grenzende zijde voldoet aan brandklasse A2, bepaald volgens NEN-EN 13501-1.
- Op ten hoogste 5% van de oppervlakte van het in het eerste lid bedoelde constructieonderdeel is de eis van het eerste lid niet van toepassing.

Artikel 2.8

- In een aan de buitenlucht grenzende zijde van een gedeeltelijk in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied te bouwen bouwwerk is geen in de veiligheidszone of het plasbrandaandachtsgebied gelegen doorgang aanwezig waardoor een vluchtroute voert.
- In een aan de buitenlucht grenzende zijde van een geheel in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied te bouwen bouwwerk is uitsluitend een van de basisnetroute afgekeerde doorgang aanwezig waardoor een vluchtroute voert.

Artikel 2.9

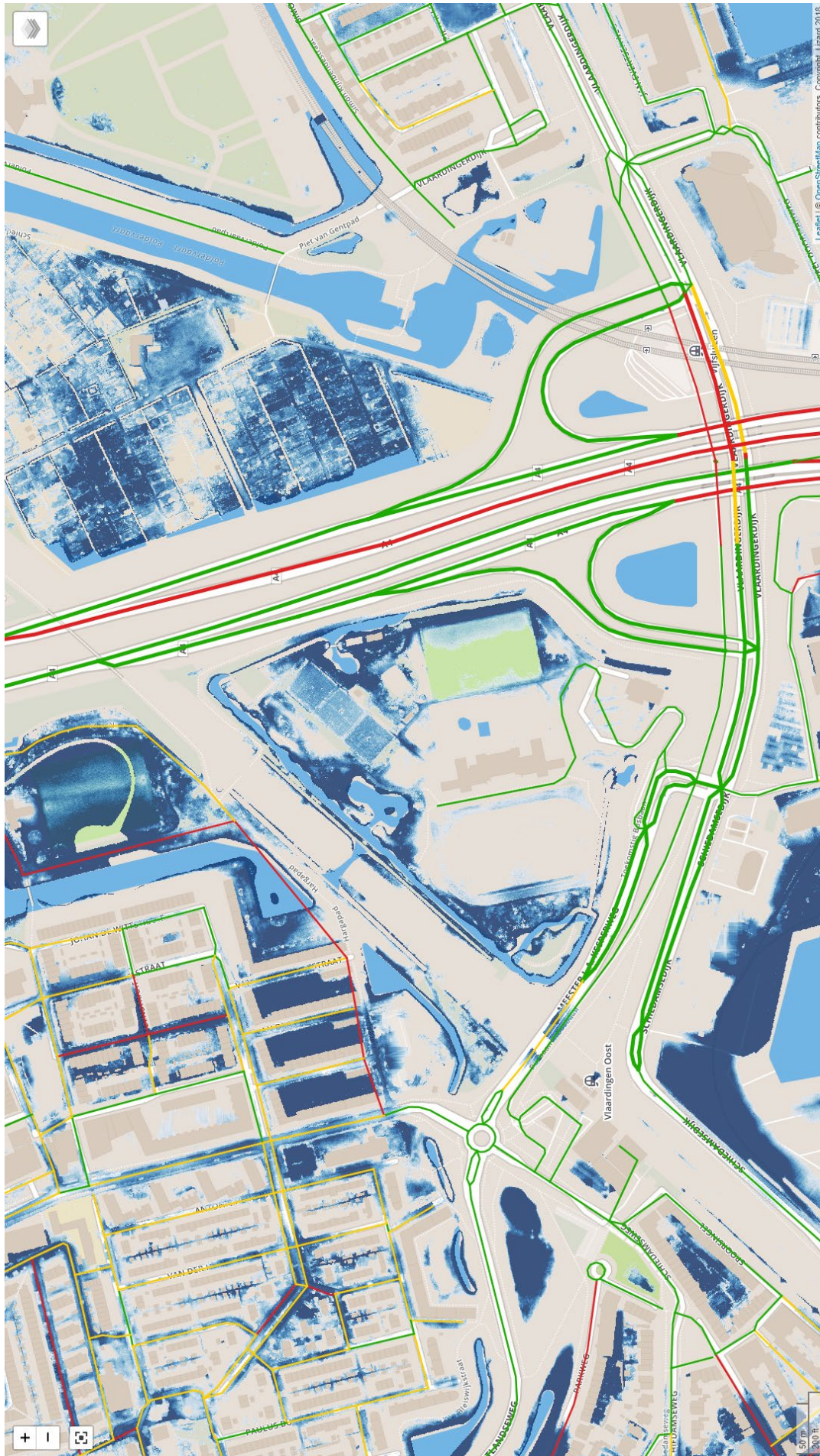
- Voor een te bouwen bouwwerk dat gelegen is in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied zijn de voorschriften van [afdeling 2.2 van het besluit](#) van overeenkomstige toepassing waarbij wordt uitgegaan van de buitenruimte als een subbrandcompartiment of brandcompartiment en een buitenbrandkromme volgens NEN-EN 13501-2.
- Na het ontstaan van brand in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied bezwijkt een boven die veiligheidszone of dat plasbrandaandachtsgebied te bouwen bouwconstructie niet binnen 90 minuten, bepaald volgens [artikel 2.11 van het besluit](#) en uitgaande van ontwerpbrandscenario's zoals bedoeld in paragraaf 2.2 van NEN-EN 1991-1-2.

Artikel 2.10

Een in een veiligheidszone te bouwen bouwwerk met een mechanisch ventilatiesysteem heeft een voorziening waarmee dat systeem bij een calamiteit handmatig kan worden uitgeschakeld.

Waterveiligheid

Waterdiepte bij extreme neerslag stedelijk	
- Tot 10 cm - Tot 20 cm 20 cm en meer	
Waterdiepte bij extreme neerslag landelijk	
Kwetsbaarheid panden bij extreme neerslag	
Kwetsbaarheid kwetsbare objecten bij extreme neerslag	
Begaanbaarheid wegen bij extreme neerslag stedelijk	
- Begaanbaar - Alleen calamiteitenverkeer - Onbegaanbaar	



Bijlage 2

Advies VRR 19 november 2020



Directie Risico- en Crisisbeheersing

Postadres
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres Wilhelminakade 947
Rotterdam
Telefoon 06-10973548
E-Mail Sietse.deruiter@vr-rr.nl
Ons kenmerk 20UIT07914/R&C/SR/ÖE
Betreft Bestemmingsplan Park Vijfsluizen
 Veiligheidsadvies: 3817/125B.

Datum 19 november 2020
Behandeld door S. de Ruiter

Gemeente Vlaardingen
College van burgemeester en wethouders
T.a.v. mw. K. Nootenboom
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

Geacht College,

Op 10 november 2020 heeft mevrouw Nootenboom, senior beleidsmedewerker ruimtelijke ordening van de Gemeente Vlaardingen, in het kader van het vooroverleg bij bestemmingsplannen zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, het bestemmingsplan "Park Vijfsluizen" vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht om een advies uit te brengen.

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van fysieke veiligheid advies uit over de mogelijkheden voor effectieve hulpverlening; de zelf- en samenredzaamheid van de aanwezigen en de continuïteit van de samenleving.

Dit wordt gedaan door middel van een analyse van de omgeving, waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd. Uiteindelijk kan dit zich vertalen in omgevings-, bouwkundige, installatietechnische en/of organisatorische maatregelen. Onderstaand treft u ons advies aan.

Situatiebeschrijving

De nieuwe ontwikkelingen zijn gericht op de transformatie van het voormalige sportcomplex naar een woongebied en een aantal kleinschalige commerciële voorzieningen. Daarbij zal de bestaande karakteristieke bebouwing en een deel van het park in de huidige staat behouden blijven, maar met een andere invulling.

Advies

De VRR kan zich vinden in de uitwerkingen van paragraaf '6.3 Bestrijding van een ramp' tot en met paragraaf '6.5 Advies veiligheidsregio' uit het document: 'Onderzoek externe veiligheid Park Vijfsluizen'. Hierin staat goed beschreven wat er reeds in de diverse vooroverleggen behandeld en geadviseerd is.



Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer S. de Ruiter, beleidsmedewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn e-mailadres is: sietse.deruiter@vr-rr.nl.

Met vriendelijke groet,

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Meuld', with a long horizontal flourish extending to the right.

Mw. A. van Daalen,
directeur Risico- & Crisisbeheersing

Kopie:

- OVD-BZ, gemeente Vlaardingen
- Clustercoördinator DCMR, adviesloket-ROGEM@dcmr.nl

