

## **Notitie verantwoording groepsrisico bestemmingsplan 'de Geer'**

### **1. Inleiding**

Aan een bestemmingsplan dient een goede ruimtelijke onderbouwing ten grondslag te liggen. Dit betekent onder meer dat het thema externe veiligheid op een adequate wijze binnen het planproces in acht moet worden genomen.

In de procedure rond het bestemmingsplan 'de Geer' is onderzoek verricht naar externe veiligheidsaspecten die met het plan samenhangen. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van het onderzoek en het concept-ontwerpbestemmingsplan geven diverse overlegpartners aan, dat er een beperkte verantwoording van het groepsrisico moet plaatsvinden. Voorliggende notitie bevat deze verantwoording. Bij deze verantwoording is het advies van de regionale brandweer nadrukkelijk betrokken.

In deze notitie zal voornamelijk worden ingegaan op de ontwikkeling van Achterlindt, aangezien daar op het gebied van externe veiligheid de grootste aandachtspunten liggen.

### **2. Achtergronden en inperking**

De ontwikkeling van Achterlindt kan vanuit twee invalshoeken worden beschouwd. De eerste invalshoek is die waarbij het plangebied wordt beschouwd als risicoveroorzakend object. Uit onderzoek blijkt dat dit niet het geval is. De verantwoording van het groepsrisico als gevolg van objecten/activiteiten binnen het plangebied hoeft daarom niet plaats te vinden. De tweede invalshoek is die waarbij het plangebied als risico-ontvangend object kan worden beschouwd. Uit onderzoek blijkt dat alleen het vervoer van gevaarlijke stoffen door leidingen een risicorelevante bron is.

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan ligt een hogedruk aardgastransportleiding. Uit de berekeningen blijkt dat de PR  $10^{-6}$ -risicocontour van deze leiding niet buiten de leiding ligt. Het plaatsgebonden risico van deze leiding vormt dan ook geen belemmering. Het groepsrisico neemt als gevolg van de ontwikkeling van Achterlindt toe. Binnen het plangebied zijn er in de huidige situatie 381 personen in het invloedsgebied van de hogedruk aardgastransportleiding aanwezig. Na realisatie van de beoogde ontwikkeling van Achterlindt zijn er 530 personen aanwezig. Als gevolg van de ontwikkeling van Achterlindt neemt het aantal personen binnen het invloedsgebied dus met 149 personen toe. Na de realisatie van nieuwe bedrijfsbestemmingen op Achterlindt is het groepsrisico nog steeds vele malen kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De conclusie is dat er sprake is van een 'nihil' groepsrisico. In overleg tussen gemeente en de lokale en regionale brandweer is daarom bepaald dat de verantwoording van het groepsrisico beperkt kan blijven tot de thema's beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

### 3. Verantwoording

#### 3.1. 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 en 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 NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

##### 3.1.1. Bereikbaarheid

Uit bovengenoemde handreiking volgt het advies dat Achterlindt goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is. In het advies en het aanvullende advies van de Veiligheidsregio en regionale brandweer worden suggesties gegeven voor locaties voor een tweede noodontsluiting voor Achterlindt. Het advies wordt hieronder samengevat weergegeven:

*De brandweer adviseert samengevat een noodontsluitingroute welke een directe verbinding legt tussen de Scheepmakersstraat en het plangebied Achterlindt. De noodontsluiting moet geschikt en toegankelijk zijn voor brandweervoertuigen bij calamiteiten. In andere situaties is het akkoord als de noodontsluiting uitsluitend geschikt is voor (brom)fietsers en voetgangers.*



Figuur 1: advies ontsluiting Acherlindt

*Geel = nieuw aan te leggen hoofdontsluiting plangebied*

*Grijs = huidig fietspad (niet bereikbaar voor brandweervoertuigen, i.v.m. wegbreedte, asbelasting en draaicirkels)*

*Groen = vanuit hulpverleningsperspectief brandweer meest wenselijke locatie, voor zowel noodontsluiting brandweer, maar ook geschikt voor ontvluchting*

*Oranje = ongeschikte locatie voor noodontsluiting brandweer i.v.m. wegbreedte, asbelasting en draaicirkels, maar wel geschikt voor ontvluchting*

*Rood = ongeschikte locatie voor noodontsluiting brandweer en niet geschikt voor ontvluchting, want te dicht bij hoofdontsluiting*

Voor de ontsluiting van Achterlindt worden twee wegen aangelegd, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor langzaam verkeer. Achterlindt zal voor gemotoriseerd verkeer via een lusvormige ontsluiting (zogenaamde cul-de-sac) worden ontsloten. Hiervoor wordt een nieuwe ontsluiting gerealiseerd op de Geerweg (gele hoofdontsluiting op figuur 1). De tweede ontsluiting wordt via de woonwagenlocatie aan de Achterlindtsestraat gerealiseerd. De ontsluiting zal gerealiseerd worden ter hoogte van de zwarte pijl op figuur 1. Deze ontsluiting zal beschikbaar worden gemaakt voor de ontsluiting van langzaam verkeer. Tevens krijgt de ontsluiting een zodanig profiel dat de weg bij calamiteiten ook gebruikt kan worden door hulpdiensten. Deze ontsluiting is een ontsluiting van de risicobron af, aanwezigen in het plangebied kunnen daardoor in het geval van nood het plangebied verlaten.

Met het aanleggen van de twee ontsluitingen wordt niet 100% voldaan aan de eis van de brandweer. Er kan niet voldaan worden aan het advies van de brandweer en het waterschap om een ontsluiting via de Scheepmakersstraat te creëren. Het aanleggen van een ontsluiting via de Scheepmakersstraat is overwogen, daarbij is gekeken naar de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Echter de voorkeur van de gemeente gaat uit naar een tweede ontsluiting via de Achterlindtsestraat. Verkeerstechnisch en kostentechnisch is het niet mogelijk om een ontsluiting via de Scheepmakersstraat aan te leggen. De gemeente is zich ervan bewust dat beide ontsluitingen dicht bij elkaar in de buurt komen te liggen, maar vindt de risico's hiervan aanvaardbaar.

Er komen straks twee ontsluitingen voor Achterlindt, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor de ontsluiting van langzaam verkeer. Beide ontsluitingen worden bereikbaar gemaakt voor hulpdiensten. Beide ontsluitingen krijgen voldoende capaciteit om enerzijds de aanwezigen uit het gebied te evacueren en anderzijds hulpdiensten het gebied in te laten komen.

### *3.1.2. Bluswatervoorziening*

Het is belangrijk dat er bij de inrichting van het terrein van Achterlindt voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zijn. Dit moet worden meegenomen in de inrichtingsplannen van het terrein. Tevens moet het open water rondom het plangebied Achterlindt ten alle tijd bereikbaar en beschikbaar te zijn voor de aanvulling op bluswater.

### *3.1.3. Zorgnorm*

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. In het geval van Achterlindt bedraagt de opkomsttijd 10 minuten. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het projectgebied aanwezig zijn.

## *3.2. Zelfredzaamheid*

### *3.2.1. Zelfredzaamheid*

De personen die op het bedrijventerrein Achterlindt komen zijn personeel en bezoekers. Zodoende kan worden aangenomen de personen in het plangebied zelfredzaam zijn.

Bij de inrichting van Achterlindt als bedrijventerrein dient rekening te worden gehouden met de volgende maatregelen:

- De gebouwen zodanig in te richten dat de vluchtwegen van de risicobron aflopen;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- De gebouwen zodanig te ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuisen aan de gevaarzijde zijn geplaatst;
- Het gebouw loodrecht te projecteren ten opzichte van de risicobronnen

Voor de nooduitgangen/ vluchtwegen vanuit de gebouwen geldt dat deze bij voorkeur niet zitten aan de zijde van de risicobron, maar aan de achterzijde, zodat de mensen het gebouw snel kunnen verlaten en niet in de richting van de risicobron vluchten. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van gebouwen dient hiermee rekening gehouden te worden.

### *3.2.2. Ontvluchting*

Bij een calamiteit kunnen de aanwezige personen op Achterlindt het plangebied via het zuiden verlaten, zodat van de risicobron af kan worden gevlucht.

### *3.2.3. Risicocommunicatie*

Het punt van risicocommunicatie zal door de gemeente moeten worden uitgevoerd in het kader van de gemeentelijke informatieplicht over de voorbereiding op en alarmering bij rampen.

## **4. Conclusie**

In deze verantwoording is Achterlindt als risico-ontvangend objecten beschouwd. De bijdrage van Achterlindt op het groepsrisico is nihil. Daarom is er een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Daarbij is ingegaan op de beheersbaarheid en zelfredzaamheid. In het kader van zelfredzaamheid en hulpverlening is de bereikbaarheid een aandachtspunt. Er worden twee ontsluitingsroutes aangelegd, op twee manieren kunnen aanwezigen het gebied verlaten en op twee manieren kunnen hulpdiensten het gebied in. Met de voorliggende oplossing zijn uiteindelijk de brandweer en het waterschap akkoord gegaan. Vaststaat dat vanuit deze aspecten geen bezwaren bestaan tegen de beoogde ontwikkeling van Achterlindt als bedrijventerrein. De ontsluitingswegen worden op kosten van de gemeente aangelegd. Gelet op het feit dat de toename van het groepsrisico nihil is, er twee ontsluitingsmogelijkheden komen voor Achterlindt en het feit dat er voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zijn, acht de gemeente deze situatie acceptabel.