

Notitie verantwoording groepsrisico bestemmingsplan 'Corridor'

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 'Corridor' 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.

2. Inperking

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het aspect externe veiligheid onderzocht. Hierbij dienen de risico's in beeld gebracht te worden die het gevolg zijn van opslag, vervoer of verwerking van gevaarlijke stoffen. De twee risicobronnen die in dit plan in beeld komen zijn risicovolle inrichtingen en transportassen.

2.1 Risicovolle inrichtingen

De risicovolle inrichting in dit plan is Kijfhoek, deze wordt hieronder verder beschreven.

2.1.1 Kijfhoek

Aangezien in onderhavig bestemmingsplan de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet aan de orde is, kan voor wat betreft de verantwoording van het groepsrisico voor de inrichting Kijfhoek verwezen worden naar de 'verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Rangeerterrein Kijfhoek' die in de toelichting van het bestemmingsplan Rangeerterrein Kijfhoek als bijlage is opgenomen.

2.2 Transportassen

De transportassen die van invloed zijn op het plangebied zijn het doorgaand spoor Dordrecht - Rotterdam en de Rijksweg A16.

2.2.1 Doorgaand spoor Dordrecht –Rotterdam

Er vindt doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor plaats ter hoogte van het plangebied. Het plangebied ligt volledig binnen het invloedsgebied van dit vervoer. De PR 10^{-6} contour van dit vervoer ligt op 18 meter, gemeten vanaf het hart van de spoorbundel. Binnen deze veiligheidszone is één gebouw aanwezig wat aangemerkt kan worden als een beperkt kwetsbaar object. De vigerende bestemming wordt overgenomen. In overleg met diverse instanties zal worden bekeken wat er gedaan dient te worden met dit gebouw. In het onderhavige plan worden verder geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt binnen het plasbrandaandachtsgebied (30 meter). Ter hoogte van het plangebied wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als gevolg van het huidige en toekomstige spoorvervoer in aanzienlijke mate overschreden. In het kader van de vaststelling van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, gaan er een aantal generieke en specifieke maatregelen genomen worden. De generieke maatregelen die genomen gaan worden zijn BLEVE rijden (veiliger samenstellen van treinen), routing en het installeren van de verbeterde versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB Vv). De specifieke maatregelen die genomen gaan worden in Zwijndrecht zijn maatregelen in het gebied rondom het spoor in Zwijndrecht en het realiseren van extra bluswatercapaciteit. Echter, gelet op de afstand van het spoorvervoer tot het plangebied en het gegeven dat het een conserverend plan is als gevolg waarvan het groepsrisico niet toeneemt alsmede de verwachting dat de risico's als gevolg van de vaststelling van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en de hierbij genomen maatregelen verder afnemen, kan een verdere verantwoording van het groepsrisico in het plan achterwege blijven.

2.2.2 Rijksweg A16

Het plangebied ligt binnen 200 meter van de A16. Over de A16 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In het onderhavige plan worden geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt binnen het plaatsgebonden risico en het plasbrandaandachtsgebied (30 meter). Uit een uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyse komt naar voren dat het groepsrisico als gevolg van dit vervoer maximaal 0,426 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Het groepsrisico van de A16 blijft dus onder de oriëntatiewaarde. Bovendien gaat het om een conserverend bestemmingsplan als gevolg waarvan dit groepsrisico niet toeneemt. Ten aanzien van de alternatieven en de mogelijkheden tot een lager groepsrisico: deze zijn niet aanwezig. Immer zowel de ligging van de weg als het plangebied zijn een feit en er zijn geen plannen tot verplaatsing. Voorts is voor een verdere verkleining van de risico's bij de weg geen aanleiding gelet op de lage waarde van het groepsrisico. Aanvullend wordt opgemerkt dat in 2010 aan PLG tankauto's hittewerende bekleding wordt aangebracht conform het LPG convenant. Op 22 juni 2005 hebben de Staatssecretaris van VROM, de Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas en de ondersteunende partijen BOVAG, de Nederlandse organisatie voor de Energiebranche en de Belangenvereniging Tankstations dit convenant LPG-autogas ondertekend. Voor wat betreft de zelfredzaamheid geldt dat deze voor het plangebied voldoende is. Onder meer is het mogelijk het plangebied te verlaten via meerdere wegen die van de A16 weglopen.

In overleg tussen gemeente en de lokale en regionale brandweer is 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 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 NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

3.2 Bereikbaarheid

Uit bovengenoemde handreiking volgt het advies dat het plangebied goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is. De lokale brandweer geeft aan dat de bereikbaarheid goed is, het plangebied is via diverse ontsluitingswegen bereikbaar.

Wel wordt door de lokale brandweer opgemerkt worden dat een aantal risicovolle activiteiten in de omgeving, die een invloed kunnen hebben op het plangebied, minder goed bereikbaar zijn.

- Spoorzone Dordrecht – Zwijndrecht: met subsidiegelden van het Rijk zijn de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht bezig maatregelen te treffen om de incidentbestrijding in de Spoorzone beter mogelijk te maken. De bereikbaarheid van de spoorzone maakt daar deel van uit.

Bluswatervoorziening

Bluswater primair:

Het plangebied is in voldoende mate voorzien van brandkranen. Aandachtspunt voor de toekomst is wel dat deze brandkranen ook beschikbaar blijven; dit in relatie tot de ambitie/missie van de waterleidingbedrijven om uitsluitend nog maar drinkwater te leveren en het leveren van bluswater verder terug te dringen (m.a.w. saneren van brandkranen in het plangebied)

Bluswater secundair:

Het plangebied en de omgeving daarvan zijn in voldoende mate voorzien van open water (sloten en vijvers) welke een bijdrage leveren voor bluswater.

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 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. De streefwaarde voor de uitruktijd van een beroepskorps is 1,0 minuut en voor een vrijwillige organisatie ca 3,5 minuten. De aanrijdtijd betreft de zuivere rijtijd. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.

3.3 Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Binnen het invloedsgebied van bovenstaande risicobronnen bevinden zich verschillende (beperkt) kwetsbare objecten.

De functie-indeling, de infrastructuur en nieuw te realiseren bebouwing kan op verschillende manieren op de zelfredzaamheid inspelen.

- Het gebouw zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- Het gebouw loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobronnen.

Voor de bestaande gebouwen in het plangebied zijn de bovengenoemde aandachtspunten niet relevant en dienen andere compenserende maatregelen getroffen te worden ten aanzien van beheersbaarheid. Daarnaast speelt risicocommunicatie een belangrijke rol.

Ontvluchting

Bij een calamiteit kunnen de aanwezige personen het plangebied via diverse ontsluitingswegen verlaten, zodat van de risicobronnen af kan worden gevlucht.

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 het kader van de bestemmingsplanprocedure is het aspect externe veiligheid onderzocht. Het groepsrisico voor rangeerterrein Kijfhoek, het doorgaand spoor Dordrecht - Rotterdam en de rijksweg A16 zijn verantwoord. De gemeente is zich bewust van de risico's en acht de situatie acceptabel.