

**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING T.B.V.
HET VESTIGEN VAN JEREMIASSE
FIETS & FITNESS IN HET PAND V.D.
SPIEGELSTRAAT 92 - 96 TE GOES**

Versie 2, d.d. 4 april 2012
Afdeling Stadsontwikkeling
M. Jonker

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding/voorgeschiedenis	3
1.2. Vigerende bestemming	3
1.3. Artikel 2.12 lid 1 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht	3
1.4. Opzet ruimtelijke onderbouwing	4
2. Planologische toets	5
2.1. Beleid	5
2.2. Toekomstige bestemmingsregeling	7
3. Sectorale toetsen	8
Bijlage 1	11

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1. Aanleiding/voorgeschiedenis

Jeremiasse Fiets & Fitness (hierna: Jeremiasse) is momenteel gevestigd in het pand Van der Spiegelstraat 54-56 in Goes. Dit bedrijf richt zich op de verkoop en reparatie van fietsen en fitnessapparatuur, in combinatie met de verkoop van accessoires en kleding. Daarnaast levert Jeremiasse producten aan winkels in Nederland en België en ook wordt fitnessapparatuur aan o.a. zorginstellingen, fysiotherapeuten en scholen verkocht.

Door een toename van deze activiteiten is het huidige pand te klein geworden. Dit belemmert een goede uitvoering van de werkzaamheden. Het is een trend dat klanten vragen naar zgn. belevings-c.q. experiencecentra. Hiervoor is in de huidige winkel geen plaats beschikbaar.

Het pand aan de Van der Spiegelstraat 92-96 (ook wel bekend als de "locatie Van Strien") biedt Jeremiasse de mogelijkheid om de gewenste uitbreiding te realiseren. Naast verkoop en reparatie kunnen dan ook clinics, lezingen en verkoopshows worden gehouden. Ook geeft deze locatie Jeremiasse de mogelijkheid om een outletcenter te beginnen.

De ligging van het perceel Van der Spiegelstraat 92-96 is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1.

1.2. Vigerende bestemming

In het bestemmingsplan Binnenstad Zuid heeft het perceel Van der Spiegelstraat 92-96 de bestemmingen "Woondoeleinden" en "Bedrijfsdoeleinden", met de subbestemming "verkooppunt motorbrandstoffen, m.u.v. LPG". Het voorgenen gebruik door Jeremiasse is te beschouwen als (volumieuze) detailhandel. Dit gebruik is in strijd met de geldende bestemming. Om het gewenste gebruik planologisch mogelijk te maken is besloten een afwijkingsprocedure ingevolge de Wabo te voeren. Deze afwijking zal in het eerstkomende nieuwe bestemmingsplan voor deze omgeving worden meegenomen.

1.3. Artikel 2.12 lid 1 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht

Ingevolge artikel 2.12 lid 1 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) kan een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan slechts worden verleend indien de

activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Vóórdat het college een besluit kan nemen dient de gemeenteraad een zgn. “verklaring van geen bedenkingen” af te geven.

1.4. Opzet ruimtelijke onderbouwing

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van de planologische toets, waaronder de ruimtelijke afweging en de toekomstige bestemmingsregeling. In hoofdstuk 3 zijn de sectorale toetsen opgenomen.

HOOFDSTUK 2. PLANOLOGISCHE TOETS

2.1. Beleid.

De beoogde ontwikkeling, de verplaatsing en uitbreiding van de winkel van Jeremiasse, dient te passen binnen het vigerende en toekomstige ruimtelijk beleid. Om die reden wordt in dit hoofdstuk ingegaan op het relevante rijks-, provinciale en gemeentelijke beleid.

Rijksbeleid

Nota Ruimte: ruimte voor ontwikkeling

De Nota Ruimte bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. De beleidsvoornemens die hieraan ten grondslag liggen betreffen de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het is de taak van het rijk om andere overheden te voorzien van een goede 'gereedschapskist' voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen, en verschuift het accent van 'ordening' naar 'ontwikkeling'. De Nota Ruimte bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water, en het groen in en om de stad.

Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2006-2012/Provinciale Ruimtelijke Verordening

Het Omgevingsplan Zeeland is het beleidsplan van de provincie dat op hoofdlijnen aangeeft hoe onze provincie er over vijftien tot twintig jaar uit moet zien. Het plan is de opvolger van drie bestaande beleidsplannen: het Streekplan (1997), Samen slim met water (2000) en Groen licht (2000).

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 is de status van het Omgevingsplan gewijzigd. Het omgevingsplan is nu te beschouwen als een provinciale structuurvisie, die alleen de provincie bindt. Om het beleid en de normen uit het Omgevingsplan die in acht genomen moeten worden bij ruimtelijke besluiten van gemeenten toch te kunnen laten doorwerken zijn deze verwoord in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). De PRV is vastgesteld op 9 april 2010. Hiermee wordt direct invloed uitgeoefend op met name de inhoud van bestemmingsplannen (en projectbesluiten en beheersverordeningen). Gemeenten hebben tot 3 jaar na de vaststelling van de PRV de tijd om hun ruimtelijke plannen aan te passen aan de PRV. Er is geen nieuw beleid opgenomen in de PRV, nieuw beleid wordt opgesteld in het nieuwe omgevingsplan 2012-2018. Omdat het bepaalde in de PRV voortkomt uit het Omgevingsplan worden volledigheidshalve beide plannen hier genoemd.

Omgevingskwaliteit

Het omgevingsplan biedt meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, maar de inpassing van deze ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van de omgevingskwaliteiten. Derhalve is onderscheid gemaakt in een tweetal gebiedsgerichte strategieën:

1. De strategie beschermen;
2. De strategie ruimte voor een nadere afweging.

De beoogde ontwikkeling valt onder laatst genoemde strategie. Bij het afwegen van de inpassing van nieuwe ontwikkelingen en initiatieven spelen de volgende aspecten bij deze strategie een rol:

- *gewenste ontwikkeling*: de keuze voor wat wenselijke ontwikkelingen zijn wordt ingegeven op basis van de gewenste economische en sociaal-culturele en ruimtelijke dynamiek. Het al dan niet wenselijk zijn van een ontwikkeling wordt veelal ingegeven door beleidskeuzes;
- *locatiekeuze*: de locatiekeuze is sterk van invloed op het effect dat een ontwikkeling heeft op de omgevingskwaliteit. Als de verschillende omgevingskwaliteiten op een goede manier geanalyseerd worden dan werken ze sturend op de locatiekeuze. De mate van sturing zal per locatie verschillend uitpakken vanwege de verschillen in omgevingskwaliteit;
- *vormgeving*: nieuwe ontwikkelingen dienen de omgevingskwaliteiten te benutten. Door de vormgeving van de bebouwde én de onbebouwde omgeving van de nieuwe ontwikkeling wordt hier invulling aan gegeven;
- *bijdrage versterking omgevingskwaliteiten*: uitgangspunt is dat in een aantal situaties van nieuwe projecten of initiatieven een directe bijdrage geleverd moet worden aan het versterken van de omgevingskwaliteiten;
- *wettelijke eisen*: in ieder geval dient een ontwikkeling of initiatief te voldoen aan alle (sectorale) wettelijke vereisten.

Detailhandel

Behoud en versterking van de kwaliteit en het aanbod van detailhandelsvoorzieningen zijn belangrijk voor de inwoners, de werkgelegenheid en voor de toeristische aantrekkingskracht van Zeeland. Het draagt bij aan de vitaliteit, leefbaarheid en identiteit van de dorpen en steden in Zeeland.

Voortbouwend op de beleidsuitgangspunten van het provinciaal sociaal-economisch beleidsplan op het gebied van detailhandel wordt in dit plan het provinciaal detailhandelsbeleid verder vormgegeven. De gemeenten zijn binnen de kaders van het Rijksbeleid verantwoordelijk voor hun eigen detailhandelsbeleid. De provincie heeft een regisserende rol en moet zorgen voor afstemming van bovenlokale initiatieven en grootschalige ontwikkelingen.

In het algemeen is het beleid gericht op het bieden van een zo uitgebreid en gevarieerd mogelijk pakket aan detailhandelsvoorzieningen om de vitaliteit van de binnensteden en dorpscentra te versterken. Voor de dagelijkse boodschappen (levensmiddelen, persoonlijke verzorging, bloemen en dierbenodigdheden) is het uitgangspunt dat er een zo compleet mogelijk dagelijks winkelaanbod wordt geboden op een acceptabele afstand. Concentratie van het aanbod is belangrijk, vestiging dient plaats te vinden in of aan de rand van binnensteden of binnen wijkvoorzieningen.

Gemeentelijk beleid

Detailhandelsvisie Goes

Binnenstad Goes

Voor recreatief winkelen is de binnenstad (incl. Kolveniershof) van Goes de enige aangewezen locatie binnen de gemeente Goes. Als recreatief koopcentrum voor consumenten uit Goes en de regio is blijvende versterking nodig. Een deel van de beschikbare marktruimte dient gereserveerd te worden om ontwikkelingen en initiatieven in de binnenstad te faciliteren. Het is daarbij van belang vast te houden aan de compactheid van het winkelgebied. Dit betekent geen ontwikkeling van nieuwe locaties buiten de huidige structuur. Uitbreidingen van winkelaanbod moeten binnen de grenzen van het huidige kernwinkelgebied plaatsvinden, voornamelijk door herbestemming van mogelijk vrijkomende panden. Op deze locaties en door samentrekking van panden kan aan de marktvraag naar schaalvergroting in de binnenstad tegemoet gekomen worden. Ook de vestiging van grootschalige detailhandel dient primair in de binnenstad van Goes plaats te vinden. Echter, indien de fysieke ruimte ontoereikend is, dient perifere vestiging te worden overwogen.

Toetsing beleidskaders

De rijksoverheid en de provincie Zeeland zetten in op bundeling en locatiebeleid. Het provinciale beleid heeft als uitgangspunt dat een zo compleet mogelijk dagelijks winkelaanbod wordt geboden op een acceptabele afstand. Concentratie van het aanbod is belangrijk, vestiging dient plaats te vinden in of aan de rand van binnensteden of binnen wijkvoorzieningen. De huidige locatie van Jeremiasse is op korte afstand gelegen van de locatie Van Strien. Door de ligging en de omvang van de locatie Van Strien komt Jeremiasse op een betere zichtlocatie te liggen, die ook meer mogelijkheden biedt. In de binnenstad is geen fysieke ruimte om een winkel van het formaat van Jeremiasse te kunnen herbergen. De stad Goes kent in de vorm van het Marconigebied weliswaar een locatie voor perifere detailhandel, maar hier is zijn geen percelen en/of panden beschikbaar voor een winkel van dit formaat.

Daar komt nog bij dat door de vestiging van Jeremiasse een zinvolle en structurele invulling wordt gegeven aan het pand Van der Spiegelstraat 92-96. Het garagebedrijf is sinds 2007 vertrokken. Een eerder plan om ter plaatse woningbouw te realiseren is, mede gelet op de huidige economische situatie, ingetrokken.

2.2. Toekomstige bestemmingsregeling.

In het toekomstige bestemmingsplan zal het perceel van de bestemming Detailhandel worden voorzien, met de aanduiding “perifere detailhandel”. De voorbereidingen van deze herziening zullen nog dit jaar worden gestart. Hierover dient echter nog concrete besluitvorming plaats te vinden.

HOOFDSTUK 3. SECTORALE ASPECTEN

Algemeen.

Bij een bestemmingswijziging of een afwijking van het bestemmingsplan dienen sectorale aspecten zoals water, flora en fauna, archeologie, geluid, luchtkwaliteit, bodem en externe veiligheid onderzocht te worden, om te zien of vanuit deze aspecten mogelijk belemmeringen zouden kunnen optreden ten aanzien van de betreffende wijziging of afwijking én om te voorkomen dat de voorgenomen activiteit een belemmering zou kunnen vormen voor eventuele omliggende functies.

Het gaat hier om een interne functiewijziging van een bestaand gebouw, waarbij de bestemming wijzigt van Bedrijf naar Detailhandel. De aspecten archeologie, water, flora en fauna, geluid en luchtkwaliteit zijn in dit geval dan ook niet relevant.

Externe veiligheid.

Gelet op de nabijheid van een brandstofstation en het spoor is wel onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van externe veiligheid. Hiertoe is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Zeeland. De regio adviseert positief over het plan, mits met 2 aspecten rekening wordt gehouden:

1. LPG bij het tegenovergelegen Shell tankstation De Baar. Gewezen wordt op het belang van voldoende vluchtmogelijkheden aan de achterzijde van het pand;
2. Transport over het spoor. Geadviseerd wordt om in overleg met de Brandweer of de Veiligheidsregio aan de hand van het plan te bezien welke ruimte het meest geschikt is om als schuilgelegenheid te dienen bij het vrijkomen van een toxische wolk.

Bij het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning zal aan deze aspecten aandacht worden besteedt en zal hierover óf met de Veiligheidsregio óf met de brandweer in overleg worden getreden. Het advies van de Veiligheidsregio is als bijlage 1 toegevoegd. Uit het advies van de Veiligheidsregio Zeeland blijkt dat de meest relevante aspecten voor de bestrijdbaarheid door de brandweer op orde zijn. Bovenstaande aspecten zijn dan ook niet van dien aard dat hierom het plan geen doorgang zou kunnen vinden.

Bodem.

Beleidskader

Sinds 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit van kracht waarin in het bijzonder kwaliteitseisen zijn gesteld voor verschillende gebieden die gekoppeld zijn aan de (toekomstige) gebruiksfuncties.

Voor zowel het buitengebied als het stedelijke gebied van Goes zijn in de periode 2002 – 2006 Bodemkwaliteitskaarten(Bkk) en een Bodembeheerplan (Bbp) opgesteld. Voor de wegbermen geldt de Bodemkwaliteitskaart en het Bodembeheerplan voor wegbermen in de provincie Zeeland van 2005. Deze Bkk's en Bbp's zijn op 5 juni 2008 opnieuw door de gemeente Goes als bevoegd gezag vastgesteld, waardoor gebruik kan worden gemaakt van een overgangsrecht in het Besluit Bodemkwaliteit voor een maximum van 5 jaar. In 2013 wordt een nieuwe bodemkwaliteitskaart en bodembeheerplan opgesteld.

Deze Bkk's en Bbp's zijn gebaseerd op de Ministeriële vrijstellingsregeling "Grondverzet" (d.d. 1 juli 1999) behorende bij het Bouwstoffenbesluit, waarmee het onder voorwaarden mogelijk is om licht verontreinigende grond buiten werken als bodem te hergebruiken.

In de Bodembeheerplannen staat voor de verschillende kwaliteitszones aangegeven welke bewijsmiddelen (bijvoorbeeld partijkeuringen) noodzakelijk zijn bij hergebruik in diezelfde of andere zones. Daarbij is het mogelijk licht verontreinigde grond die vrij is gekomen in een licht verontreinigde zone elders in diezelfde of een andere zone met een vergelijkbare of mindere kwaliteit toe te passen. De belangrijkste randvoorwaarde hierbij is dat de hergebruikte grond van gelijke of betere kwaliteit dient te zijn dan de kwaliteit van de ontvangende bodem. Grondtransport met de bodemkwaliteitskaart als wettelijk bewijs kan alleen bij hoeveelheden onverdachte grond kleiner dan 100m³. Bij grotere hoeveelheden wordt verwezen naar bijlage 5 uit het bodembeheerplan.

Indien vrijkomende grond niet toegepast kan worden binnen de gemeente Goes dan gelden de bodemkwaliteitskaarten en het bodembeheerplan van de gemeente waar de grond wordt toegepast. Een andere mogelijkheid is een AP04-partijkeuring uit te voeren conform de geldende richtlijnen. Hiermee worden de afzetmogelijkheden vergroot.

In de gemeente Goes geldt dat bij nieuwbouwactiviteiten, functiewijzigingen en/of herinrichtingen in principe altijd een volledig verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) moet worden uitgevoerd. Een bodemonderzoek dat uitgevoerd is conform NEN 5740 heeft doorgaans een geldigheid van twee jaar als het gebruikt wordt ten behoeve van een bouwaanvraag. In veel gevallen kan deze termijn worden verruimd naar een periode van vijf jaar. Hierbij mag geen wezenlijke verandering in het gebruik of bodemgesteldheid van de locatie hebben plaatsgevonden. De onderzoeksopzet moet voldoen aan de eisen van de NEN 5740. Onderzoek is niet nodig als er sprake is van niet gevoelige bestemming.

Onderzoek en resultaten

Sinds 1962 is op het perceel een autobedrijf annex tankstation gevestigd geweest. De volgende onderzoeken zijn bij de gemeente Goes bekend:

1. Verkennend en aanvullend bodemonderzoek, Loran, projectnummer 00691, 25 maart 1991;
2. Nader bodemonderzoek en saneringsplan Esso-tankstation, Grontmij, projectnummer 1538-DO-3, 19 juni 1998;
3. Evaluatierapport Esso- tankstation, Grontmij, projectnummer 171611, 10 juni 2004;
4. Verkennend bodemonderzoek van de Spiegelstraat 92 (eindsituatie Brink's), Grondslag BV, projectnummer 10229, 31 augustus 2005;
5. Resultaten grondwatermonitoring Esso-tankstation, Grontmij, 190961.mbg.312.C001, 20 juni 2005;
6. Verkennend bodemonderzoek Van de Spiegelstraat 92 (zijde Blaaubeenstraat), Sagro Milieu Advies, kenmerk RvdW/DvB/805377, 25 september 2001;
7. Evaluatierapport Van de Spiegelstraat 92 (zijde Blaaubeenstraat), Sagro Milieu Advies, kenmerk RvdW/AvB/805600, 22 februari 2002.

Esso-Tankstation (onderzoeken 1 t/m 5)

Ter plaatse van het Esso tankstation heeft in de jaren '90 diverse onderzoeken plaatsgevonden waaruit blijkt dat er sprake is van een minerale olie en aromaten verontreiniging boven interventiewaarden. In 1999 heeft een grondsanering plaatsgevonden waarbij zijn de tank en pompinstallatie in zijn geheel gesloopt. Nadien is er een nieuwe tank en pompinstallatie aangelegd de olie- en benzine-afscheiders zijn gehandhaafd gebleven. Aansluitend heeft een in-situ sanering plaatsgevonden in de periode 2000 - 2003. Het is niet mogelijk gebleken de gehele verontreiniging te verwijderen. Ter plaatse van het magazijn is nog sprake van een restverontreiniging met minerale olie en aromaten in het grondwater. De precieze omvang van de restverontreiniging is niet in kaart gebracht.

Ondergrondse smeer- en afgewerkte olie tanks Blaaubeenstraat (onderzoeken 6 en 7)

In 2001 heeft een verkennend bodemonderzoek (BOOT) plaatsgevonden ter plaatse van twee tanks. In 2002 zijn deze twee tanks verwijderd. Hierbij is een restverontreiniging met minerale olie en aromaten in de grond achtergebleven onder de aanwezige garage (zie evaluatierapport 2002). De precieze omvang van de restverontreiniging is niet in kaart gebracht.

Vml. locatie Brink's (Blaaubeenstraat)

In 2005 heeft een eindsituatie onderzoek plaats gevonden ter plaatse van de voormalige locatie van Brink's Nederland BV. Ter plaatse van deze locatie is sprake van een smeerkuil welke volgestort is met zand. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er sprake is een matige tot sterke verontreiniging met minerale olie in grond en grondwater. De omvang is niet in kaart gebracht.

Van Strien werkplaatsen en magazijn (onderzoeken 1, 4, 5 en 7)

Uit onderzoek 1 blijkt dat in de werkplaatsen een verontreiniging is aangetoond met minerale olie in grond. Hierbij zijn zeer hoge gehalten aangetoond tot 40 x de interventiewaarde. Het grondwater is niet onderzocht. Daarnaast is geen onderzoek gedaan naar vluchtige aromaten en VOCI. Ook in het eindsituatie onderzoek van Brink's zijn sterk verhoogde concentraties aangetoond met minerale olie in de grond en in het grondwater. Bij de tanksaneringen van het Esso-tankstation en aan de Blaaubeenstraat zijn restverontreinigingen onder het pand achtergebleven. Het is niet ondenkbaar dat deze restverontreinigingen één geheel vormen met de verontreiniging onder de werkplaats.

Bodemkwaliteitskaart

De locatie ligt in de bodemkwaliteitszone Binnenstad en Vooroorlogse wijken G (geen voormalige boomgaarden).

Conclusie

Omdat de bodemkwaliteit niet volledig in beeld is zijn er mogelijk belemmeringen voor de voorgenomen vestiging van Jeremiasse in het pand. Op het perceel is hoogstwaarschijnlijk een ernstig geval van bodemverontreiniging aanwezig.

Advies

Ter plaatse van het deel van de locatie welke in gebruik is geweest als autobedrijf, wasstraat en tankstation dient nog onderzoek verricht te worden in verband met de bedrijfsbeëindiging (eindsituatie). Daarnaast zal een verkennend onderzoek uitgevoerd moeten worden op het overige terrein, omdat niet alle bodembedreigende locaties worden meegenomen in het eindsituatie-onderzoek. Dit komt doordat niet alle historische bodembedreigende activiteiten zijn opgenomen in de laatste milieuvergunning. Tot slot wordt geadviseerd om de aangetoonde (rest)verontreinigingen verder af te bakenen zodat de ernst en urgentie van de verontreiniging bepaald kan worden.

Deze aanvullende onderzoeken zullen op korte termijn worden uitgevoerd, zodat tevens de eindsituatie bekend is. Op dit moment is er echter geen reden om aan te nemen dat dit aspect van zodanige aard is dat het plan hierom geen doorgang zou kunnen vinden.

Parkeren.

Het plan voor de vestiging van Jeremiasse bevat de volgende onderdelen:

showroomtoren	2.565 m ²
entree	346 m ²
werkplaats	1.850 m ²
magazijn	1.850 m ²

Totaal	6.611 m ²
--------	----------------------

Voor een perifere detailhandelslocatie geldt een parkeernorm van 2,5 pp per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte (bvo). Op basis daarvan zou voor een dergelijk programma in 165 parkeerplaatsen voorzien moeten worden (66 x 2,5). Indien de magazijnruimte niet wordt meegeteld kan worden volstaan met de realisatie van (afgerond) 119 parkeerplaatsen (48 x 2,5).

Voor een showroom geldt echter een parkeernorm van 1,4 pp per 100 m² bvo. Voor het bovenstaande programma kan dan volstaan worden met 93 parkeerplaatsen ($6.611 \text{ m}^2 - 1.850 \text{ m}^2 = 4.761 \text{ m}^2 \times 1,4$). Indien tevens de magazijnruimte buiten beschouwing wordt gelaten zouden 67 parkeerplaatsen voldoende zijn. Het gemiddelde van deze varianten bedraagt 80 parkeerplaatsen. Dit aantal is voldoende om in de parkeerbehoefte van Jeremiasse te voorzien. Op eigen terrein worden ± 60 parkeerplaatsen gerealiseerd. De overige 20 zijn in de directe omgeving beschikbaar.

BIJLAGE 1

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Goes
t.a.v. de heer N. den Haan
Postbus 2118
4460 MC GOES

Onderwerp: advies inzake functieverandering locatie Van Strien

Geachte heer Den Haan,

Op 13 februari jl. heeft u Veiligheidsregio Zeeland gevraagd advies uit te brengen over de functieverandering voor locatie Van Strien, onderdeel van bestemmingsplan Binnenstad Zuid. De wettelijke adviestaak van de veiligheidsregio volgt uit artikel 12, 3e lid en artikel 13, 3e lid van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en paragraaf 4.3 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS).

Voor de locatie Van Strien betreft het de functiewijziging van garagebedrijf naar detailhandel. Door deze functiewijziging ontstaat formeel een nieuwe situatie en dient derhalve getoetst te worden aan de geldende regelgeving.

Allereerst zijn de voor externe veiligheid relevante risicobronnen voor dit bestemmingsplan bekeken. Dit zijn er twee, te weten het direct aan de overkant gelegen LPG-tankstation en het iets verder gelegen spoor. Deze laatste risicobron levert berekend het grootste groepsrisico op, en wel een overschrijding met een factor 3,2 ten opzichte van de oriëntatie waarde. In eerdere adviezen (Stationsgebouw t.b.v. HZ ((VRZ/Reg.Brw/TvG/2011/1369) en het Pontes College (VRZ/Reg.Brw/TvG/2011/0964)) is uitgebreid stil gestaan bij de mogelijke scenario's.

Voor een dreigende BLEVE of een vertraagde gaswolkontbranding is het noodzakelijk dat aanwezigen het pand snel kunnen verlaten, en wel van de bron af. In dit geval betekent dit concreet dat voldoende ontvluchtingsmogelijkheden aan de achterzijde van het pand aanwezig moeten zijn. Ik wil u adviseren om in overleg met de gemeentelijke brandweer te bezien of in de huidige situatie, in relatie tot het gebruik van de verschillende ruimten van het pand, de ontvluchtingsmogelijkheden op orde zijn of dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

Het andere relevante scenario is het vrijkomen van een toxische wolk. De beste bescherming is dan binnenblijven. Omdat het bedrijf verantwoordelijk is voor zijn personeel én zijn klanten, zal de bedrijfshulpverleningsorganisatie zich moeten voorereiden op een dergelijk scenario. In overleg met de brandweer of Veiligheidsregio Zeeland kan bezien worden, welke ruimte het meest geschikt is om in te schuilen.

Datum:
23 februari 2012

Inlichtingen:
A.J.J. (Tom) van Galen MSc
Tel.: 0113 - 27 66 10
Fax: 0118 - 42 11 01
E-mail:
t.vangalen@vrzeeland.nl

Ons kenmerk:
VRZ/RBW/TvG/2012/

Uw kenmerk:
e-mail d.d. 13 februari 2012

Blad:
1 van 1

Aantal bijlagen:
-

Adres:
Postbus 8016
4330 EA Middelburg
Segeerssingel 10
4337 LG Middelburg

Internet:
www.vrzeeland.nl

Bank:
BNG 28.50.27.956
t.n.v. Veiligheidsregio
Zeeland

Voor de inschatting van het groepsrisico als gevolg van het LPG-tankstation is gebruik gemaakt van de LPG-rekentool. Deze is bedoeld voor standaard situaties. Of alle in het invloedsgebied aanwezige bedrijven en woningen als 'standaard' beschouwd mogen worden is onduidelijk. Met name het bedrijf Carels heeft afwijkende aanwezigheidstijden.

De LPG-rekentool biedt de mogelijkheid om het groepsrisico te schatten met en zonder de resultaten van het LPG-convenant. Een recente uitspraak van de Raad van State (14 december 2011) maakt duidelijk dat voor de verantwoording van het groepsrisico uitgegaan mag worden van het feit dat LPG tegenwoordig geleverd wordt met behulp van tankauto's die voorzien zijn van een hittewerende bekleding. Deze bekleding verkleint de kans op het maatgevende scenario (BLEVE) aanzienlijk, waardoor ook het groepsrisico aanzienlijk afneemt. Het groepsrisico is met hittewerende bekleding 0,28 van de oriënterende waarde. Dit is ruim lager dan het groepsrisico zonder deze maatregelen, namelijk 1,75 maal de oriënterende waarde, en aanzienlijk lager dan het groepsrisico dat wordt veroorzaakt door het spoor.

Omdat het berekende groepsrisico als gevolg van het LPG-tankstation aanzienlijk lager ligt dan van het spoor, er met de functiewijziging geen sprake is van een toename van het aantal personen en het maatgevend scenario van het LPG-tankstation gelijk is aan een van de relevante scenario's van het spoor acht ik een aparte QRA niet noodzakelijk. Dat sluit niet uit dat bij een toekomstige wijziging van het bestemmingsplan binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation dit alsnog zou moeten gebeuren. Er moet dan wel sprake zijn van een toename van het aantal personen.

Omdat het scenario bij het tankstation gelijk is aan die van het spoor, is geen aanvullende advies nodig.

Zoals al eerder aangegeven moet de functiewijziging als een nieuwe situatie worden beschouwd. Daardoor moet conform het Revi ook naar een andere tabel worden gekeken ten behoeve van de PR 10^{-6} contour. Bij een doorzet tot 1000 m³ LPG heeft deze contour een straal van 45 meter. Hiermee ligt een deel van de contour over de betreffende locatie. Omdat dit een beperkt kwetsbaar object betreft, is de PR-contour een richtwaarde en niet een harde norm. Wel moeten zwaarwegende argumenten worden aangedragen waarom dit toch toegestaan wordt. Zoals in de door de gemeente Goes opgestelde onderbouwing wordt hier uitgebreid op ingegaan. Ik onderschrijf deze argumenten, waarbij ik extra blij ben met het feit dat eerdere plannen om appartementen mogelijk te maken, hiermee van de baan zijn.

Het Bevi geeft aan dat mijn adviesrol niet alleen gaat over het groepsrisico, maar ook over de zelfredzaamheid en de voorbereiding op de rampenbestrijding. Ten aanzien van de zelfredzaamheid heb ik al enkele adviezen gegeven. Dit waren onder andere de ontvluchtingsmogelijkheden maar ook een goed voorbereide bedrijfshulpverlening.

In aanvulling op uw onderbouwing kan aangegeven worden dat de alarmering voor het gebied met behulp van de sirenes (WAS-dekking) op orde is. Verder is geconstateerd dat de bereikbaarheid van het gebied op orde is, evenals de bluswatercapaciteit. Dat betekent dat de meest relevante aspecten voor de bestrijdbaarheid door de brandweer op orde zijn.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van dit advies, dan kunt u contact opnemen met de heer A.J.J. van Galen, specialist Externe Veiligheid.

Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van Veiligheidsregio Zeeland,
Namens deze,

Drs. R. de Meij
Directeur Publieke Gezondheid

Verantwoording groepsrisico functiewijziging Van der Spiegelstraat 92-96 te Goes

De voorgenomen functiewijziging heeft betrekking op het vestigen van detailhandel op de locatie van een voormalig garagebedrijf. Beide functies worden in het Besluit externe veiligheid (hierna: Bevi) aangeduid als beperkt kwetsbare objecten. Over het te wijzigen gebied vallen twee invloedsgebieden van risicobronnen, te weten:

- Het spoortraject Vlissingen-Bergen op Zoom;
- LPG tankstation De Baar.

Op het spoortraject is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen 2010 van toepassing. Deze circulaire verplicht het bevoegd gezag om een beoordeling en afweging van de externe veiligheid uit te voeren bij ruimtelijke plannen die in de directe nabijheid zijn gelegen van een transportas waarover transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. De betreffende circulaire is een voorloper van de in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen aangekondigde wettelijke verankering van het beleid in het toekomstige Besluit transportroutes externe veiligheid.

Het LPG tankstation De Baar valt onder het Bevi. In artikel 13 van dit besluit is bepaald dat het bevoegde gezag bij een wijziging/afwijking van het bestemmingsplan binnen het invloedsgebied het groepsrisico dient te verantwoorden. In dit geval wordt toepassing gegeven aan artikel 2.12 en paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, om af te wijken van het ter plaatse geldende bestemmingsplan Binnenstad Zuid.

Met dit document geeft de gemeente Goes invulling aan de verantwoording van het groepsrisico dat, ter plaatse van het pand aan de Van der Spiegelstraat, wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van het spoor en het LPG tankstation.

1. Inleiding

Algemeen

Om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan is een onderzoek naar de milieuaspecten, waaronder de externe veiligheidssituatie ter plaatse van het plangebied, uitgevoerd. In deze paragraaf worden de relevante externe veiligheidsaspecten behandeld. De resultaten van de uitgevoerde risicoberekeningen, aangevuld door het advies van de Veiligheidsregio Zeeland, vormen de basis voor de bestuurlijk/politieke verantwoording van het groepsrisico ter plaatse van het plangebied.

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland berust op een tweetal kwantitatieve pijlers, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico: Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

De norm in een nieuwe situatie voor kwetsbare objecten bedraagt de kans van 1 op 1 miljoen. Het gebied waarbinnen deze norm wordt overschreden wordt begrensd door de 10^{-6} contour. Deze norm is juridisch hard. Voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtwaarde. Dit houdt in dat er slecht met gewichtige redenen door het bevoegde gezag afgeweken mag worden van deze waarde.

Groepsrisico: Het groepsrisico (GR) is een maat om de kans weer te geven dat een incident, zoals een treinongeval met gevaarlijke stoffen, met dodelijke slachtoffers voorkomt. Tevens wordt het groepsrisico beschouwd als maat voor de maatschappelijke ontwrichting welke kan ontstaan ten gevolge van een incident. Het gebied waarbinnen het groepsrisico dient te worden beschouwd is het invloedsgebied. Het invloedsgebied voor het spoor is de 1% letaliteitgrens van een volle LPG ketelwagon. Voor het LPG tankstation is het invloedsgebied, op basis van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), 150 meter.

Het groepsrisico is niet ruimtelijk, met contouren, weer te geven. Dit maakt het groepsrisico moeilijker te bevatten. En omdat de ruimtelijke werking van het groepsrisico veelal de afstanden van de PR-contouren ruim te buiten gaat, is de omgang met het groepsrisico ook gecompliceerder.

2. Resultaten risicoberekeningen

Binnen de eerdergenoemde paragraaf externe veiligheid zijn beide pijlers (Pr en Gr) beschreven, ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Spoor en van het LPG tankstation.

Ten aanzien van de externe risico's binnen het plangebied, die worden gegenereerd door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan Vlissingen-Bergen op Zoom zijn risico-berekeningen uitgevoerd in het kader van het Basisnet Spoor. Omdat er door de functiewijziging geen extra populatie aan het gebied wordt toegevoegd wijzigt het groepsrisico niet ten opzichte van deze berekening. Voor het spoor wordt dan ook uitgegaan van het Basisnet Spoor. Voor het LPG tankstation zijn de risico's bepaald met de LPG-rekentool. Hieronder worden per risicobron de uitkomsten van deze berekeningen toegelicht

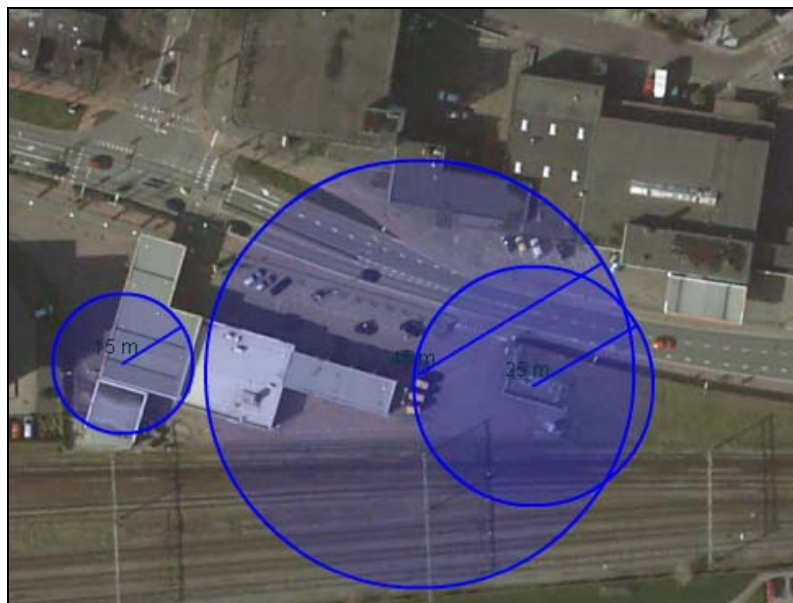
Risico's LPG Tankstation De Baar

Plaatsgebonden risico

Op grond van de regeling externe veiligheid inrichtingen is voor dit LPG-tankstation een PR 10^{-6} -contour vastgesteld van 45 m rond het vulpunt, 25 m rond het ondergrondse reservoir en een PR 10^{-6} -contour van 15 m rond de afleverzuil (tabel 1, bijlage 1 Regeling externe veiligheid inrichtingen).

LPG-tankstations			
Tabel 1. Afstanden in meters tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10^{-6} per jaar, onderscheidenlijk de richtwaarde 10^{-6} per jaar (zie artikel 2, eerste lid, onderdeel a)			
Doorzet (m ³) per jaar	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds of ingeterpt reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
≥ 1000	110	25	15
< 1000	45	25	15

Tabel 1: PR 10^{-6} contouren LPG tankstation bij nieuwe situaties



Figuur 1: PR 10^{-6} contouren LPG tankstation de Baar

Bij het vaststellen van deze afstanden is geen rekening gehouden met de maatregelen die op grond van het LPG-convenant gerealiseerd zouden worden zoals het aanbrengen van een hittewerende coating op LPG-tankwagens en het toepassen van verbeterde vulslangen. Veel LPG tankauto's zijn inmiddels voorzien van hitte werende coating en een verbeterde vulslang. Het is echter nog niet zo ver ingevoerd dat dit voor elk LPG tankstation kan worden aangetoond. Er dient dan ook nog altijd uitgegaan te worden van de oudere afstanden uit tabel 1, bijlage 1 van het Revi.

Op basis van de nieuwe afstanden (die voor bestaande situaties gehanteerd mogen worden) geldt er een contour van 35 meter rondom het vulpunt (zie tabel 2a, bijlage 1 Revi). Echter, omdat een wijziging/afwijking van een bestemmingsplan als een nieuwe situatie beschouwd moet worden, gelden hiervoor de oude grotere afstanden.

In figuur 1 zijn de PR10⁻⁶ contouren ingetekend op de plattegrond. Hieruit valt op te maken dat het plangebied is gelegen binnen de PR10⁻⁶ contour van het vulpunt. Met dit besluit geeft de gemeente Goes toestemming om binnen deze PR10⁻⁶ contour een nieuwe beperkt kwetsbare functie op te richten. De functie wijzigt namelijk van garagebedrijf naar detailhandel. In het Bevi worden beide functies aangewezen als beperkt kwetsbaar.

Voor beperkt kwetsbare objecten is de PR10⁻⁶ contour een richtwaarde waar enkel met gewichtige redenen vanaf kan worden geweken. De volgende overwegingen hebben het college ertoe bewogen om, ondanks het risico op deze locatie, de afwijking van het bestemmingsplan toch mogelijk te maken.

Gewichtige redenen:

De rijksoverheid en de provincie Zeeland zetten in op bundeling en locatiebeleid. Het provinciale beleid heeft als uitgangspunt dat een zo compleet mogelijk dagelijks winkelaanbod wordt geboden op een acceptabele afstand. Concentratie van het aanbod is belangrijk, vestiging dient plaats te vinden in of aan de rand van binnensteden of binnen wijkvoorzieningen. De huidige locatie van Jeremiasse is op korte afstand gelegen van de locatie Van Strien. Door de ligging en de omvang van de locatie Van Strien komt Jeremiasse op een betere zichtlocatie te liggen, die ook meer mogelijkheden biedt. In de binnenstad is geen fysieke ruimte om een winkel van het formaat van Jeremiasse te kunnen herbergen. De stad Goes kent in de vorm van het Marconigebied weliswaar een locatie voor perifere detailhandel, maar hier is zijn geen percelen en/of panden beschikbaar voor een winkel van dit formaat. Bovendien ligt ook dit gebied binnen de invloedszone van het spoor.

Daar komt nog bij dat door de vestiging van Jeremiasse een zinvolle en structurele invulling wordt gegeven aan het pand Van der Spiegelstraat 92-96. Het garagebedrijf is sinds 2007 vertrokken. Een eerder plan om ter plaatse woningbouw te realiseren is, mede gelet op de huidige economische situatie, ingetrokken.

Overwegingen m.b.t. andere mogelijke functies

Woningbouw: in eerste instantie was het de bedoeling om ter plaatse 74 appartementen te bouwen. Dit plan gaat, mede gezien de huidige economische situatie, niet door. Sloop van het pand zou, naast kapitaalvernietiging, niet duurzaam zijn.

Kantoren: grootschalige kantoren dienen zich te vestigen op het Stationspark.

Detailhandel (niet-volumineus): detailhandel hoort met name thuis in het centrum van Goes. Voor (vervanging van) een supermarkt is de parkeergelegenheid ontoereikend.

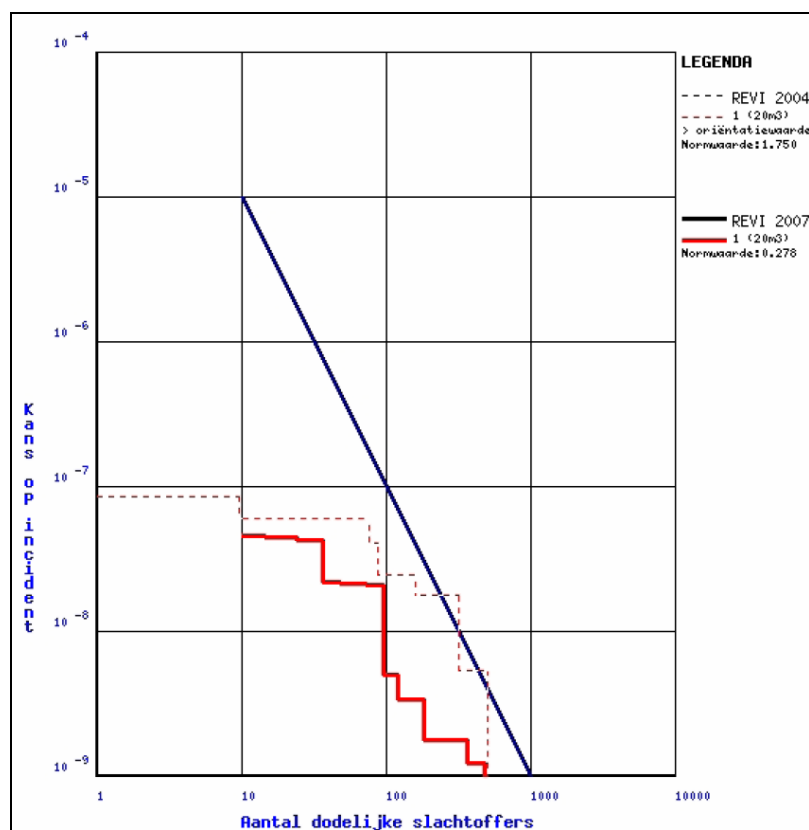
Bedrijven: bedrijven dienen zich te vestigen op de daarvoor aangewezen bedrijventerreinen en, afhankelijk van de uitstraling, bij voorkeur niet aan de Van der Spiegelstraat.

Groepsrisico

Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt voor LPG-tankstations 150 m. Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico. Ten behoeve van het bestemmingsplan is daarom een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd met het stappenplan LPG (zie bijlage). Uit deze risicoanalyse blijkt dat de ontwikkeling niet van invloed is op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico in de situatie na afwijking van het bestemmingsplan is gelijk aan het groepsrisico in de huidige situatie. Het plan maakt namelijk een functiewijziging mogelijk van garagebedrijf naar detailhandel. In beide gevallen is er sprake van de aanwezigheid van ongeveer hetzelfde aantal personen. Het groepsrisico is echter voor deze locatie wel boven de oriënterende waarde gelegen. Er zijn twee groepsrisico berekeningen uitgevoerd. Eén risicoberekening is gemaakt op basis van de uitgangspunten van Revi 2004. Dit houdt in dat hierbij geen rekening is gehouden met de hittewerende coating en de verbeterde vulslang. In deze situatie is er een overschrijding van de oriënterende waarde. Het groepsrisico bedraagt 1,75 * de oriënterende waarde. Als we echter rekenen op basis van Revi 2007 (met de maatregelen uit het convenant LPG) dan is er geen overschrijding van de oriënterende waarde. De hoogte van het groepsrisico bedraagt in deze situatie 0,28 * de oriënterende waarde.

In de onderstaande FN-curve is het groepsrisico voor beide situaties weergegeven. Omdat er hier sprake is van een nieuwe situatie dient er echter uitgegaan te worden van de berekening op basis van Revi 2004 en bedraagt het Groepsrisico 1,75 * de oriënterende waarde.

De berekening op basis van Revi 2007 geeft alleen een beeld van de toekomstige situatie wanneer de maatregelen uit het convenant LPG zijn doorgevoerd.



Figuur 2: FN curve groepsrisico van LPG tankstation de Baar

Risico's Spoor

Voor elk traject op het Basisnet is een zogeheten risicoplaafond vastgesteld. Hiermee moeten niet alleen vervoerders van gevaarlijke stoffen rekening houden, maar bijvoorbeeld ook gemeenten die langs een traject van het Basisnet willen gaan bouwen. Het Basisnet spoor zorgt ervoor dat economische belangen niet worden gehinderd en dat tegelijkertijd de veiligheid van omwonenden zoveel mogelijk wordt gegarandeerd. In opdracht van het ministerie I&M zijn er RBM berekeningen uitgevoerd voor het spoortraject te Goes. Hierbij is er veelvuldig overleg geweest met de gemeente Goes over de toekomstige bouwplannen en de reeds bestaande bebouwing. Daarnaast is er een vervoersplafond ingesteld waarin de hoeveel gevaarlijke stoffen die jaarlijks vervoerd mogen worden over het spoortraject is opgenomen. De onderstaande tabel geeft een indruk over het vervoersplafond en de conclusies uit de berekeningen die door I&M zijn geïnitieerd.

		Basisnet 2011
Stofcategorien		
A	Brandbaar Gas	10.300 (90 % WBV)
B2	Toxisch gas	600
B3	Zeer toxisch gas	-
C3	Zeer brandbare vloeistof	2.700
D3	Toxische vloeistof	600
D4	Zeer toxische vloeistof	300
Plaatsgebonden risico PR 10^{-6}		-
Groepsrisico		3,2

Tabel: feitenblad basisnet spoor

Invloed van generieke maatregelen

1. In het ontwerp BN spoor wordt er rekening mee gehouden dat er door Goes volgens het ware BLEVE vrij (WBV) medium scenario gereden wordt. Dit betekent voor Goes dat vanuit het Sloegebied alle treinen WBV zijn, maar dat een deel van de treinen afkomstig uit de richting Roosendaal (Antwerpse haven) niet gegarandeerd WBV zullen zijn. Dit resulteert in de aanname dat 90% van de treinen met stofcategorie A WBV is;
2. Binnen de berekeningen BN spoor is met de volledige landelijke implementatie van ATBvv gerekend (verlaagt risico's in complexe situaties zoals stations).

Er wordt landelijk hotbox-detectie ingevoerd. De veiligheidswinst van HBD is niet in de berekeningen meegenomen. Deze veiligheidswinst mag benut worden voor groei van het vervoer binnen de vastgestelde risicoplafonds voor het vervoer.

Lokale Maatregelen

1. Voor de spoorbaanvakken in Goes zal geen Plasbrand Aandachtsgebied gaan gelden;
2. In Goes is ter hoogte van het station de lokale situatie m.b.t. de beveiliging op het spoor onderzocht. Voor de route waar ca. 90 % van het doorgaande treinverkeer wordt afgewikkeld geldt dat deze rijwegen zijn voorzien van gekoppelde wissels/eiswissels. Dit wil zeggen dat er geen aanrijdgevaar is. Indien in de toekomst het doorgaande treinverkeer over een andere route wordt afgewikkeld, dan zal door ProRail ook de nieuwe route worden gecontroleerd op beveiliging en zal zo nodig ATBvv worden geïnstalleerd.

Bevolking

In Basisnet 2011 is gerekend met de in overleg met gemeente Goes aangepaste bouwdichtheden.

Plaatsgebonden risico

In Goes is geen PR 10^{-6} contour berekend in de risicoberekeningen voor het ontwerp BN spoor. Dat wil zeggen dat het PR overal lager is dan 10^{-6} /jr.

Groepsrisico

Het berekende groepsrisico is op basis van *bevolking 2011* $3,2 * OW$.

Afspraken

ProRail zal bij groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding aanvullende lokale maatregelen treffen om het groepsrisico verder te reduceren, als dit haalbaar en betaalbaar is. De gemeente Goes hoeft niet nogmaals verantwoording af te leggen over de hoogte van het groepsrisico van de nu doorberekende plannen. Wel moet in de verantwoording aandacht worden geschonken aan de aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening.

3. Advisering Veiligheidsregio Zeeland

Gedurende het besluitvormingstraject is ambtelijk samengewerkt met de Veiligheidsregio Zeeland. Ten aanzien van de bestemmingsplanwijziging is advies bij de veiligheidsregio Zeeland gevraagd. Dit advies is verwoord in de als bijlage opgenomen brief van 1 maart 2012. Dit advies ligt ten grondslag aan de verantwoording die door de gemeente is afgelegd ten aanzien van het groepsrisico binnen het plangebied.

4. Effecten en maatregelen

In dit stuk worden de diverse ongevalsscenario's beschouwd en wordt beschreven welke maatregelen mogelijk zijn om risico's en effecten terug te dringen

Scenario's en mogelijkheden

Door de Veiligheidsregio Zeeland is de druk- en hittebelasting ten gevolge van een Bleve, een gaswolkontbranding en het vrijkomen van toxische stoffen, als maatgevend scenario's beschouwd. Het maatgevende scenario ten gevolge van een Bleve is zowel voor het spoor als het LPG tankstation van toepassing de andere scenario's hebben enkele betrekking op het spoor. Binnen deze verantwoording is uitgegaan van betreffende risico's als zijnde maatgevende ongevalsscenario's. De onderstaande beschrijving van de scenario's is geciteerd overgenomen uit het advies van de Veiligheidsregio Zeeland.

BLEVE

Het overgrote deel van de vervoerde gevaarlijke stoffen over het spoor bij Goes bestaat uit het transport van onder druk vervoerde brandbare gassen. Het grote risico van deze stofcategorie is de

BLEVE. De afstand tussen het spoor en het Stationsgebouw is zeer gering. Zowel de directe gevolgen van de explosie, als ook de directe gevolgen van de intense hittestraling van de vuurbal zullen tot dodelijke slachtoffers leiden. Ook als de personen zich in het Stationsgebouw bevinden. De drukschade van een BLEVE van een spoorketelwagon gevuld met propaan (LPG) leidt tot een totale verwoesting van gebouwen in de omgeving binnen een straal van circa 160 meter. Tot een afstand van 320 meter is er sprake van zware schade (ter illustratie, het Stads kantoor is op circa 250 meter afstand gelegen). Schuilen in het Stationsgebouw is dus geen optie. Het is daarom zaak dat bij een dreigende BLEVE de omgeving binnen een straal van enkele honderden meters zo snel mogelijk wordt ontruimd. Dit geldt overigens niet alleen voor het Stationsgebouw, maar voor de gehele omgeving, dus naast alle andere bedrijven en instellingen, ook alle woningen. Ontruiming van een dergelijk groot gebied binnen zeer beperkte tijd is niet iets voor alleen de hulpdiensten (met name politie). Waar zij zich met name op zullen richten zijn de burgers. Bedrijven en instellingen dienen zelf hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Ik wil u daarom adviseren om goede voorlichting voor deze bedrijven en instellingen te ontwikkelen, met name voor die bedrijven en instellingen die direct aan het spoor zijn gelegen, waarbij ze worden gewezen op hun verantwoordelijkheid en mogelijkheden.

In tegenstelling tot LPG-tankauto's zijn met LPG gevulde spoorketelwagens niet voorzien van een hittewerende coating. Voor de brandweer is daardoor veel minder responstijd om een BLEVE te voorkomen. Een BLEVE van spoorketelwagon kan zich voordoen na circa 25 minuten aanstraling. Een snelle inzet en dus een goede bereikbaarheid van het spoor is zeer belangrijk. Ik wil u om die reden adviseren om in overleg met de gemeentelijke brandweer te bezien hoe de bereikbaarheid van het spoorzone is te verbeteren.

Gaswolkontbranding

Zowel voor brandbare gassen als brandbare vloeistoffen geldt dat zich een brandbare gaswolk kan vormen die met de wind wordt verplaatst en op afstand wordt ontstoken. Gezien de constructie van het Stationsgebouw zal een dergelijke gaswolkontbranding zeer waarschijnlijk niet tot slachtoffers leiden binnen het gebouw. Wel blijft het verstandig om niet in de ruimtes aan de spoorzijde aanwezig te zijn, mocht een dergelijk incident zich voltrekken.

Toxische wolk

Het derde scenario waar rekening mee moet worden gehouden is een overtrekkende toxische wolk. Afhankelijk van de soort stof en de weersomstandigheden kan het invloedsgebied vele kilometers ver strekken. Schuilen is min of meer de enige mogelijkheid om het aantal slachtoffers zo laag mogelijk te houden. Om de schuiltijd in een gebouw te verbeteren zijn diverse zaken mogelijk. Naast het 'sluiten van ramen en deuren' is met name het afsluiten van de luchtverversing zeer belangrijk. Ook kan bij de inrichting van het gebouw rekening gehouden worden met dit scenario. Daarnaast is de meest gunstige ruimte om te schuilen benedenwinds gelegen. Omdat nagenoeg alle toxische gassen zwaarder zijn dan lucht, zou de schuillootatie(s) ook zo hoog mogelijk moeten zijn. Bij de uitwerking van de plannen van de BHV-organisatie zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

Bij een ongeval met toxische stoffen is het noodzakelijk dat de dosis wordt gereduceerd. Bij langdurig vrijkomen van toxische verbrandingsproducten wordt geadviseerd de openbare ruimte te ontruimen en bij een korte duur van vrijkomen naar binnen te gaan en ramen, deuren en ventilatiesystemen te sluiten.

In een advies van de Gezondheidsraad over rampen met gevaarlijke stoffen wordt eveneens aangegeven dat schuilen de beste optie is, bij een ongeval waarbij toxische vloeistoffen vrijkomen. Belangrijk is dan wel dat mensen de ventilatiekanalen sluiten.

5. Optimaliseringmogelijkheden scenario's

Op het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor heeft de gemeente weinig invloed. De introductie van het Basisnet Spoor als mede de toekomstige herontwikkeling van de spoorzone biedt echter mogelijkheden ter optimalisatie. De brandweer Zeeland adviseert te investeren in een goede bereikbaarheid van de spoorzone, zowel aan de noord- als zuidzijde van het spoor. Daarnaast is er in de huidige situatie te weinig bluswatercapaciteit om incidenten op het spoor op een adequate manier te bestrijden. De aanleg van extra bluscapaciteit en optimalisatie van de bereikbaarheid van het spoor dient dus meegenomen te worden bij het herinrichten van dit gebied. Naast de bovenstaande extra voorzieningen zullen naar alle waarschijnlijkheid enkele gelijkvloerse kruisingen over het spoor worden vervangen door ongelijkvloerse. Hierdoor verdwijnen enkele spoorwegovergangen wat het risico op een ongeval met een gevaarlijke stof zal reduceren.

Enkele maatregelen die door het basisnet spoor zijn geïntroduceerd en reeds uitgevoerd zijn of in de komende periode geïmplementeerd gaan worden zijn:

Hot-box detectie: op strategische punten, vooral op grensovergangen, is zogeheten hot-box detectie apparatuur bevestigd. Deze apparatuur spoort bij voorbijkomende treinen warme assen op en geeft deze door aan de verkeersleiding. Warmgelopen assen kunnen duiden op verouderd materiaal of vastgelopen remmen. De adequate opsporing hiervan voorkomt incidenten met dit als oorzaak.

ATBvv: ATB staat voor Automatische Trein Beïnvloeding, dit is apparatuur die opmerkt wanneer een trein door een rood sein rijdt. Deze wordt dan automatisch tot stilstand gedwongen. De aanvulling "vv" staat voor verbeterde versie. Oudere ATB's werken niet wanneer treinen onder een bepaalde snelheid rijden, de ATBvv seinen zijn hierop aangepast en geven een verbeterd veiligheidsniveau.

Warme BLEVE vrij rijden: met Nederlandse vervoersmaatschappijen zijn afspraken gemaakt om treinen zodanig samen te stellen zodat deze minder risicovol zijn. Treinen die zowel ketelwagons met brandbare vloeistoffen als ketelwagons met brandbare gassen vervoeren zijn namelijk extra gevaarlijk. Hierbij treedt de kans op dat een vloeistofbrand de ketelwagons met brandbare gassen aanstralen. Als deze zodanig aangestraald wordt dat het gas in de ketelwagon gaat koken en vervolgens de ketelwagon bezwijkt onder de druk treedt er een zeer zware ontploffing op. Door het apart rangeren van deze stoffen bij treinen kan dit scenario worden voorkomen. Omdat er echter ook treinen in het buitenland worden gerangeerd kan niet met 100% zekerheid worden gegarandeerd dat alle treinen warme BLEVE vrij gaan rijden.

Bovenstaande maatregelen geven een risicoreducerend effect en maken het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in de toekomst veiliger. Een kanttekening hierbij is echter dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor sterk gaat toenemen waardoor de kans op een incident weer stijgt.

Enkele maatregelen die ten aanzien van het LPG tankstation zijn geïntroduceerd en reeds aanwezig zijn of in de komende periode geïmplementeerd gaan worden zijn:

- verbeterde vulslang. In de praktijk zijn alle LPG tankwagens inmiddels met de verbeterde vulslang uitgerust;
- hittewerende coating. Het overgrote deel van de LPG tankwagens is inmiddels uitgerust met de hittewerende coating. Deze coating zorgt ervoor dat de LPG tankwagen bij een brand minder aangestraald wordt. Een warme Bleve, waarbij een tankwagen onder de druk bezwijkt als het gevolg van het koken van de LPG door een brand zal zich hierdoor minder snel voltrekken. Dit geeft de brandweer meer tijd om te blussen en een warme Bleve te voorkomen;
- doorzet beperking tot 1.000m³. In de milieuvergunning van het LPG tankstation is de doorzet van LPG inmiddels beperkt tot 1.000 m³.

5. Zelfredzaamheid

Centraal in deze paragraaf staat de vraag of zelfredding mogelijk is gezien het effectscenario. De effectiviteit van de zelfredzaamheid hangt met name af van de urgentie/het effect (moeten maatregelen worden overwogen) en de haalbaarheid (is er voldoende tijd, middelen etc. voor maatregelen).

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate het personeel en de bezoekers in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met een explosieve stof of een brandbare vloeistof komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie of plasbrand. Bij een ongeval met toxische stoffen of een brand waarbij toxische verbrandingsproducten vrijkomen komt het er op neer om zo snel mogelijk op veilige afstand van het ongeval of brand te raken en niet in de rook te gaan staan.

Door vooraf voldoende aan risicocommunicatie te doen, kan worden bewerkstelligd dat aanwezigen in de directe omgeving van de inrichting of transportassen voldoende afstand houden. Dit geldt ook voor een ongeval met een explosieve stof (bijv. LPG). Een veilige afstand bedraagt in dit geval 700 meter.

Optimaliseringmogelijkheden zelfredzaamheid

Centraal in deze paragraaf staat de vraag of zelfredding gezien het effectscenario optimaal kan plaatsvinden. Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Het is dus zaak de functionele inrichting van het pand zoveel mogelijk te optimaliseren op basis van mobilisatie. De indeling van het pand dient dus ook dusdanig te zijn ingericht dat er voldoende

vluchtwegen aanwezig zijn, dat de capaciteit toereikend is en dat de vluchtrichting zoveel mogelijk loodrecht op de bron is.

Minimaal dient het pand bij calamiteiten aan een tweetal zijden bereikbaar te zijn en via twee zijden verlaten te kunnen worden. In het geval van een toxisch scenario heeft schuilen de voorkeur. Een geschikte ruimte om in te kunnen schuilen is dan ook wenselijk. In overleg met de brandweer of de veiligheidsregio kan worden gezien welke ruimte hiervoor het meest geschikt is. De bovenstaande aanbevelingen zijn door de Veiligheidsregio Zeeland aangedragen in hun advieserende brief. Deze adviezen zijn inmiddels besproken met de architect en worden waar mogelijk zoveel mogelijk in het pand toegepast.

De bezoekers en het personeel binnen het pand worden geacht zelfstandig en zonder hulp, in geval van dreigende ongevalsituatie, te gaan naar een veilig gebied. Van zelfredzaamheid kan echter alleen sprake zijn wanneer een dreigende ramp zich tijdig laat aankondigen: een explosie die zich binnen 15 minuten voltrekt geeft mogelijkheden voor zelfredzaamheid.

In geval van een explosief scenario heeft vluchten de voorkeur boven schuilen, mits er voldoende tijd is om zich op veilige afstand te begeven. Bij een toxisch scenario heeft schuilen de voorkeur. Door op gepaste wijze te communiceren kunnen zelfredzame personen de juiste handelingen ondernemen. De veiligheidsregio Zeeland adviseert sterk om de het bovenstaande op te nemen in de bedrijfshulpverleningsorganisatie.

Risicocommunicatie

De gemeente Goes is voornemens om de bevolking rondom het spoortraject te informeren over de risico's en de mogelijke maatregelen om zichzelf op bepaalde incidenten voor te bereiden. Hierbij zal aansluiting worden gezocht bij Zeeuwse uitwerking van de "Denk Vooruit" campagne.

6. Bestrijdbaarheid

Centraal in deze paragraaf staat de vraag of de inrichting van de ruimte de bestrijding negatief of positief beïnvloedt. Hierbij wordt gekeken naar de bereikbaarheid, de opstelmogelijkheden en de inzetbaarheid van middelen. Uit het advies van de Veiligheidsregio Zeeland blijkt dat de meest relevante aspecten voor de bestrijdbaarheid door de brandweer op orde zijn. Zo is de bereikbaarheid van het gebied op orde, is er voldoende bluswatercapaciteit in het gebied en is de alarmering voor het gebied met behulp van sirenes (WAS-dekking) op orde.