

BIJLAGE Verantwoording groepsrisico

1.1 Inleiding

Uit de hoofdstukken 1 tot en met 5 komt naar voren, dat door het plan Pannenberg het groepsrisico door een aantal risicobronnen toeneemt. Als gevolg hiervan wordt de verantwoordingsplicht doorlopen zoals deze wordt voorgeschreven in de regelgeving. De verantwoording bestaat, naast het bepalen van de risico's in zowel de huidige als de toekomstige situatie, uit de volgende stappen:

- Ruimtelijke onderbouwing.
- Maatregelen ter verlaging van het groepsrisico.
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Als onderdeel van de verantwoording zijn de plannen voorgelegd aan de regionale brandweer om gezamenlijk te komen tot een weloverwogen plan. Onderstaand zullen de stappen van de verantwoordingsplicht worden doorlopen, zodat voor het bevoegd gezag inzicht wordt gegeven in de verandering van de risico's en de afwegingen en maatregelen die bij dit plan in het kader van externe veiligheid gemaakt zijn. Het bevoegd gezag neemt beslissing over de aanvaardbaarheid van de risico's.

1.2 Groepsrisico in de huidige situatie

De gemeente Nederweert realiseert het bedrijvenpark Pannenberg langs de rijksweg A2 en provinciale weg N275. Het bedrijvenpark is op dit moment in ontwikkeling. In het noordoosten is, aan de Manganstraat een woonwagencentrum gevestigd, met hierop negen woonwagens. Direct ten oosten van het woonwagencentrum is, op de hoek van de Randweg Zuid en de Staterweg een bedrijfsgebouw gelegen waarin verschillende bedrijven en een sportschool gevestigd zijn. Ook is er dichtbij dit bedrijfsgebouw, in de bocht van de Manganstraat, een gebouw van UPC gelegen. In het zuidoostelijke deel van het plangebied hebben zich inmiddels een aantal bedrijven gevestigd. De rest van het terrein ligt nog braak.

1.3 Groepsrisico in de toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie is het groepsrisico voor een viertal situaties bepaald:

- Toekomstige situatie inclusief LPG-station (figuur 3.3);
- Toekomstige situatie Rijksweg A2;
- Toekomstige situatie Provinciale weg N275 (figuur 4.4);
- Toekomstige situatie hoge druk aardgasleidingen (figuur 4.5).

Als gevolg van de realisatie van de geplande ontwikkelingen neemt het groepsrisico in de toekomst toe, maar blijft voor alle situaties ruim onder de oriënterende waarde. Betreffende het groepsrisico als gevolg van het LPG-station wordt niet uitgegaan van groei van de doorzet tot boven de 1000 m³ LPG per jaar. Betreffende de Rijksweg A2 geldt dat de invloed van de rijksweg zich niet uitstrekt over de percelen en er dus geen groepsrisico berekend wordt in geval van een ongeval op de rijksweg.

Voor de berekeningen van het groepsrisico rond de provinciale weg N275 geldt een toename van het groepsrisico, deze is echter zodanig gering dat de oriëntatiewaarde bij lange na niet wordt benaderd. Het groepsrisico blijft ruim (meer dan een factor 10) onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico. De projectlocatie ligt in de nabijheid en een tweetal bestaande gasleidingen. Uit de berekeningen volgt een verhoging van het groepsrisico welke voor de toekomstige situatie. Het groepsrisico blijft echter ruim onder de oriëntatiewaarde (circa een factor 100).

1.4 Ruimtelijke onderbouwing van het plan

De te ontwikkelen locatie heeft nu een sporadische bebouwing. De locatie wordt omgezet naar een aantrekkelijk bedrijventerrein met meerdere toepassingen en een hoogwaardige uitstraling passend in de directe omgeving.

Binnen de Gemeente Nederweert is dringend behoefte aan de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein met een deels locale invulling en een grote regionale functie. De centraal gelegen locatie langs belangrijke uitvalswegen als de A2 en de N275 is hiervoor uitermate geschikt.

De geplande nieuwbouw is opgedeeld in sectoren bedrijfgroepen en past daarmee binnen de visie van de Gemeente Nederweert om te komen tot een gebalanceerde, hoogwaardige invulling.

1.5 Maatregelen

Ten gevolge van de ontwikkeling neemt het groepsrisico toe. Voor het verhogen van de veiligheid kunnen maatregelen genomen worden. Deze maatregelen zijn afhankelijk van het risico en de locatie en zijn te verdelen in de volgende categorieën:

- Maatregelen gericht op veiliger transport.
- Maatregelen gericht op de ruimtelijke inrichting.
- Maatregelen gericht op betere zelfredzaamheid en of beheersbaarheid.

1.5.1 Maatregelen gericht op veiliger transport

Maatregelen gericht op veiliger transport vormen geen onderdeel van deze studie. Maatregelen ten behoeve van de veiligheid van transportmodaliteiten zoals aan vrachtwagens en buisleidingen vallen buiten de verantwoordelijkheid van de lokale overheid en moeten op een ander niveau worden onderhandeld. Een maatregel betreffende de exploitatie van het LPG-station is de beperking van de mogelijke uitbreiding naar meer dan 1000 m³ LPG doorzet per jaar, welke middels voorschriften gekoppeld aan de milieuvergunning kunnen worden vastgelegd.

1.5.2 Maatregelen gericht op de ruimtelijke inrichting

Om het groepsrisico zo beperkt mogelijk te maken is rekening gehouden met de inrichting van het terrein. Hiertoe zijn de kavels nabij de buisleidingen zo ingedeeld dat een veilige afstand tot de buisleidingen kan worden aangehouden. Tevens is zorg gedragen voor een goede open infrastructuur om bereikbaarheid te optimaliseren.

1.5.3 Maatregelen gericht op een betere zelfredzaamheid en / of beheersbaarheid

Maatregelen voor een betere zelfredzaamheid en/ of beheersbaarheid ingeval van een incident worden uitgewerkt in paragraaf 1.6.

1.6 Beheersbaarheid en zelfredzaamheid

De regionale brandweer heeft een wettelijke adviesrol inzake de beheersbaarheid en zelfredzaamheid binnen een plan. In dit kader heeft de regionale brandweer aangegeven in de pro-actieve, preventieve en preparatieve fase van de veiligheidsketen, voldoende invloed te hebben op de beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Beide onderwerpen worden onderstaand verder toegelicht.

1.6.1 Beheersbaarheid

De beheersbaarheid van een incident richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verdere ontwikkeling van het incident kunnen beperken.

Bereikbaarheid van het plangebied.

Het plangebied wordt omsloten door meerdere transportassen, zoals de A2 in het westen, de N275 in het noorden en de Zuid-Willemsvaart in het zuiden. Het terrein heeft verschillende ontsluitingen en is ruimtelijk opgezet. Binnen het projectterrein is een doordachte infrastructuur opgenomen waarmee de bereikbaarheid van alle kavels goed is te noemen. Hierdoor is in geval van een calamiteit in het plangebied de locatie voor de hulpdiensten altijd goed bereikbaar. Ook als één van de wegen is afgesloten als gevolg van de calamiteit. De wegen dienen daarom vrij van verkeersbelemmerende obstakels te zijn.

Bereikbaarheid van de A2, de N275 de Zuid-Willemsvaart en de gasleidingen.

Net als het plangebied zijn deze transportassen en de gasleidingen goed bereikbaar in geval van een incident. Binnen het plangebied is ruimschoots rekening gehouden met deze bereikbaarheid en is rondom een ruime groenzone ingericht welke ten dienste kunnen staan van de hulpdiensten in geval van een calamiteit op deze transportassen of rond de gasleidingen.

Aanrijtijden/capaciteit/ Bluswatervoorziening/ Opstelplaats

In overleg met de brandweer wordt in het plangebied een uitgebreid net van bluswatervoorzieningen aangelegd. Dit net bestaat uit een bluswaterriool en blusvijver (secundaire bluswater voorziening) en brandkranen (primaire bluswater voorziening). Tevens kan gebruikgemaakt worden van de nabije aanwezigheid van openwater (Zuid-Willemsvaart) aan de zuidzijde van het terrein.

Bij een calamiteit kunnen binnen 8 minuten drie tankautospuitten van de brandweer ter plaatse zijn en binnen een kwartier een volledig brandweerpeloton. Door de snelle aanwezigheid van de brandweer met voldoende slagkracht en de nabijheid van voldoende bluswater, wordt de kans op een warme BLEVE (zie hierna onder zelfredzaamheid) nog eens beperkt.

De brandweer heeft zich in de preparatieve sfeer door middel van planvorming voorbereid op incidenten op de A2 en op een incident bij het LPG tankstation op de N275. Bij de opzet van de infrastructuur van het plangebied is rekening gehouden met de mogelijkheid van een calamiteit. Hiertoe is de infrastructuur zodanig opgezet dat de hulpdiensten zonder probleem passende opstelplaatsen kunnen vinden voor het materieel.

Conclusie beheersbaarheid

De beheersbaarheid van de planlocatie is in overleg met de brandweer optimaal in te richten als rekening gehouden wordt met de randvoorwaarden van de brandweer.

1.6.2 Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Voor zelfredzaamheid gelden een aantal criteria, die invloed hebben op de vluchtmogelijkheden, zoals:

- mobiliteit van mensen;
- aanwezigheid van vluchtwegen;
- ontsluiting van de gebouwen.

Ten aanzien van de mobiliteit van de aanwezige personen in geval van een calamiteit geldt dat vooral bij het optreden van een warme BLEVE snelle evacuatie van belang is. In het gebied zullen minder dan gemiddeld minder mobiele mensen aanwezig zijn. Evacuatie wordt hierdoor dus niet beperkt. Gelet op de aard van het incidentterrein is het overigens aan te nemen dat het aantal zelfredzame personen groot is en het aantal niet zelfredzame personen erg klein zal zijn.

Een vuistregel voor vluchtwegen is om deze haaks op de risicobron te hebben en dat daarnaast de route voor de hulpdiensten niet gelijk is aan de vluchtroute voor de aanwezigen in het gebied. Binnen het plangebied is rekening gehouden met een goede infrastructuur met meerdere vluchtmogelijkheden in geval van een calamiteit in of rond het plangebied. Er is dus voldoende vluchtmogelijkheden voor de aanwezige personen. 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 richting van de calamiteit vluchten. De brandweer zal bovengenoemde aspecten adviseren in het kader van het beoordelen van bouwaanvragen.

Conclusie zelfredzaamheid

Enerzijds is bij de indeling van het plangebied rekening gehouden met het openhouden van vluchtmogelijkheden. Anderzijds kan de brandweer op gebouwniveau, middels het beoordelen van bouwaanvragen, maatregelen adviseren welke ten goede komen van de zelfredzaamheid. Bij elkaar genomen is dit voldoende om de zelfredzaamheid tot een acceptabel niveau te brengen.

1.7 Conclusie

Als gevolg van de inrichting van het plangebied nabij enkele risicobronnen vindt er geen verhoging plaats van het groepsrisico. Het groepsrisico van de leidingen ligt bovendien onder de oriënterende waarde en omdat het bestemmingsplan niet meer personendichtheid toestaat dan het vigerende bestemmingsplan, is er ook geen sprake van een toename van het groepsrisico.

Er is binnen het plan rekening gehouden met de veiligheid van de aanwezige personen in geval van een calamiteit op of rond het plangebied. Geconcludeerd is dat de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in het plangebied voldoende is. Tevens zijn mogelijke veiligheidsmaatregelen beschouwd die waar mogelijk in acht worden genomen.

Bij de verdere uitwerking van het plan kunnen nog maatregelen worden uitgewerkt om de veiligheid te optimaliseren.