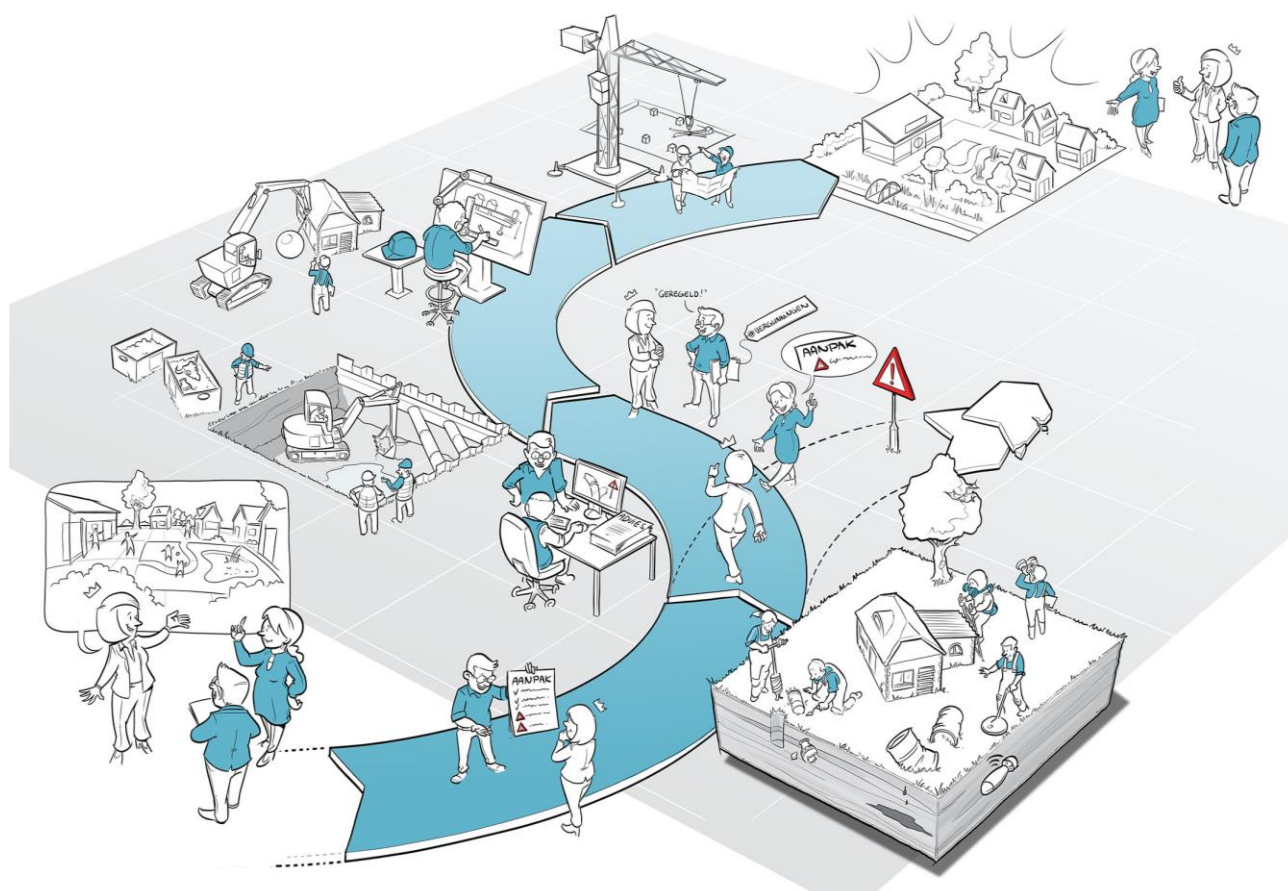


Notitie Externe Veiligheid Sportlaan De Lier





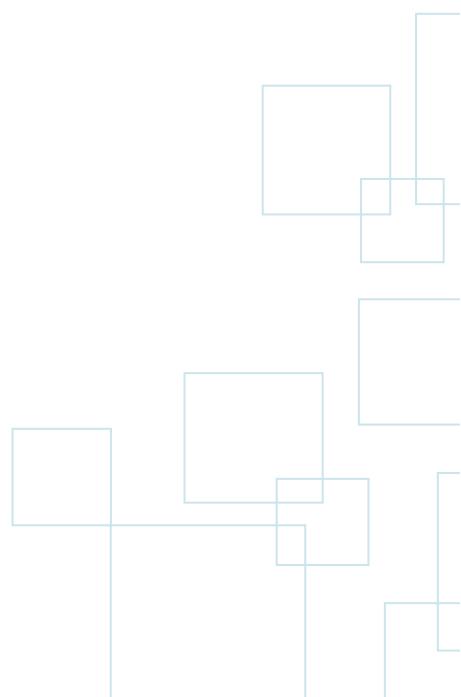
Notitie Externe Veiligheid
Sportlaan De Lier

Datum	:	27 augustus 2020
Kenmerk	:	19051939/JLA/not5
Auteur	:	Dhr. J.C. Langeweg MSc
Vrijgave	:	ir. H.J. Breukelman MSc
Opdrachtgever	:	Koenders & Partners De heer J. Hendriks Postbus 59 3410 CB Lopik

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoud

1.	Aanleiding	4
2.	Wettelijke kader	5
3.	Beoordeling planvoornemen	6
3.1	Inventarisatie en risicovolle inrichtingen	6
3.2	Transport gevaarlijke stoffen over de weg	7
3.3	Transport gevaarlijke stoffen over het spoor	7
3.4	Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen	7
3.5	Beperkingsgebied Luchthavensbesluit Schiphol (LIB)	7
3.6	Zelfredzaamheid en rampbestrijding	8



1. Aanleiding

Aan de Sportlaan te De Lier is men voornemens om nieuwbouwwoningen te ontwikkelen. Onderstaand is de huidige en de plansituatie weergegeven. Het planvoornemen bestaat uit 42 appartementen sociale huur en 20 eengezinswoningen vrije sector. In verband met het nieuwe bestemmingsplan, is een verantwoording Externe Veiligheid noodzakelijk. Dit document voorziet daarin.



Figuur 1: Huidige situatie projectgebied



Figuur 1: Geplande toekomstige situatie projectgebied

2. Wettelijke kader

Bij externe veiligheid gaat het om situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden met gevaarlijke stoffen of als gevolg van luchtvaartverkeer nabij luchthavens, waardoor mensen die verder niets met de betreffende activiteit te maken hebben, om het leven kunnen komen. Er wordt gekeken naar de risico's verbonden aan risicovolle inrichtingen, waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en vervoer van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Het belangrijkste instrument om de externe veiligheid te waarborgen is ruimtelijke scheiding aan de hand van veiligheidsafstanden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicobronnen. Bij (beperkt) kwetsbare objecten dient gedacht te worden aan ruimten waar personen gedurende langere tijd verblijven (woning, recreatieterrein), gebouwen met grote aantallen personen (winkelcomplex, grote supermarkt, warenhuis) of personen met beperkte zelfredzaamheid (ziekenhuis, school, kinderopvang).

Naast maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld Best Beschikbare Technieken voor inrichtingen), dienen afdoende maatregelen in de omgeving te worden genomen door middel van zonering: hoe minder mensen binnen de risicocontouren van een risicovolle activiteit vallen, hoe beter de veiligheidssituatie.

De wettelijke kaders voor externe veiligheid worden gevormd door de volgende wet- en regelgeving:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transport van gevaarlijke stoffen (Bevt)
- Wet luchtvaart (obstakelvrije vlakken en veiligheidszones; voor Schiphol gelden ook het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeersbesluit (LVB).

Als centrale maatstaf voor het in beeld brengen van de externe veiligheidsrisico's worden de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) gehanteerd. Deze begrippen zijn in de wet eenduidig gedefinieerd, en in de wetgeving zijn normen opgenomen (grenswaarden en richtwaarden voor het PR, en een oriëntatiewaarde voor het GR) die bepalen welke omvang van een extern veiligheidsrisico onacceptabel is.

Zo beoogt de wetgeving te voorkomen dat er (beperkt) kwetsbare objecten (kunnen) worden gerealiseerd op locaties waar het PR als gevolg van risicobronnen in de omgeving hoger is dan 10^{-6} /jaar (één op een miljoen). Verder beoogt de wetgeving het bevoegd gezag een afwegingskader te bieden voor het omgaan met risicobronnen die bij een ongewoon voorval kunnen leiden tot grotere hoeveelheden dodelijke slachtoffers (maatschappelijke ontwrichting). Indien het bevoegd gezag een ruimtelijk besluit wil nemen, moet daaraan een analyse van het groepsrisico vooraf gaan. Indien het GR door het (te nemen) ruimtelijke besluit toe zal nemen, dient bij het ruimtelijke besluit een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

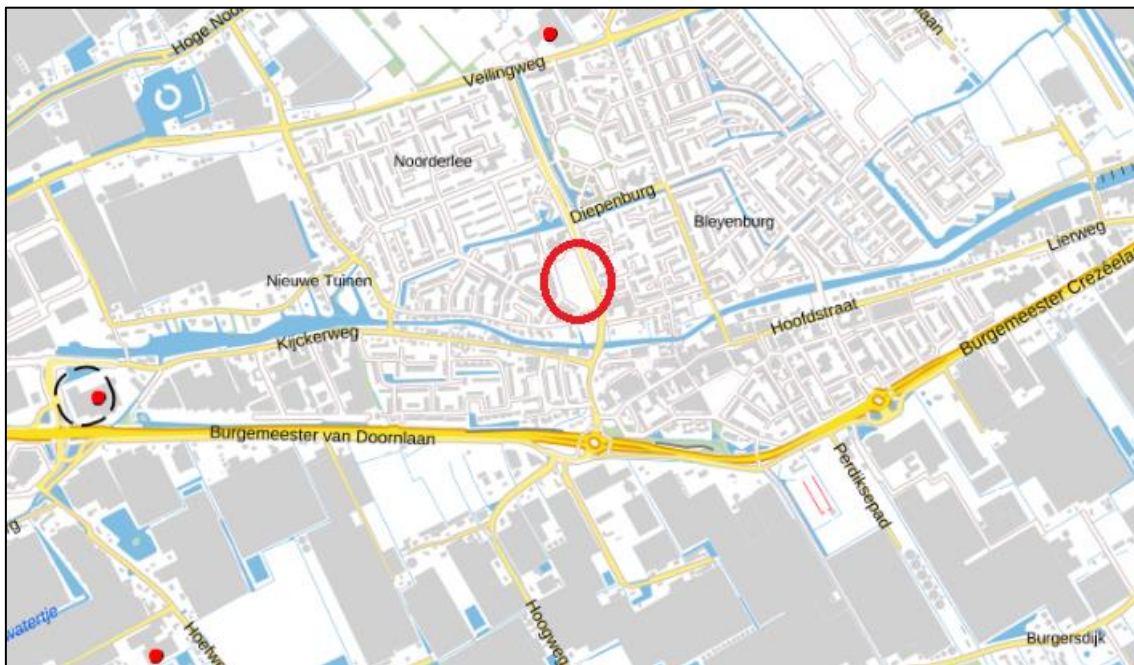
De methodiek waarmee het GR moet worden bepaald, is wettelijk vastgelegd. De uitkomsten daarvan zijn afhankelijk van de hoeveelheid aanwezige personen in de omgeving van de risicobron. Tot hoever die relevante risico-omgeving strekt, is wettelijk gedefinieerd als het invloedsgebied. Doorgaans wordt dit gebied begrensd door de 1% letaliteitsgrens (de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen komt te overlijden als gevolg van de risicovolle activiteit). Gesteld kan worden dat aanwezigheid van personen buiten het invloedsgebied van een risicobron niet meetelt voor de hoogte van het GR dat door die risicobron wordt veroorzaakt.

3. Beoordeling planvoornemen

Het planvoornemen is voorgelegd bij de ODH. Deze adviezen zijn meegenomen bij de verdere beoordeling en verantwoording van het aspect Externe Veiligheid.

3.1 Inventarisatie en risicovolle inrichtingen

Met behulp van de Risicokaart is onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het plangebied liggen. Hierbij is zowel gekeken naar de plaatsgebonden risico-contouren groter dan 10^{-6} /jaar als individuele risico-elementen, te weten risicovolle inrichtingen (bedrijfsactiviteiten), transport van gevaarlijke stoffen en luchtvaart. Zie onderstaande figuur.



Figuur 2: Uitsnede Risicokaart

Uit de risico-inventarisatie blijkt dat er geen risicovolle inrichtingen zijn in de nabije omgeving. Voor zowel het PR (risicocontour) als het GR (invloedsgebied) geldt dat de planlocatie niet binnen de risicocontouren valt van bedrijven die zich op nog grotere afstand bevinden. Op ruime afstand bevinden zich:

Tabel 1: Relevantie risicovolle inrichtingen

Adres	Naam inrichting	Maximale risicoafstand PR	Invloedsgebied	Afstand tot planlocatie [m]
Veilingweg 16	Sportcentrum Vreeloo	-	-	Ca.500 m
Kijckerweg 130	Horticoop Distributiecentrum De Lier	55 m	70 n	Ca 1.000 m

Hoefweg 24	J.A. Stolze De Lier Bloembollenbedrijf B.V.	-	-	Ca. 1.200 m
-------------------	--	---	---	-------------

De contour van de bijbehorende invloedgebieden plaatsgebonden risico enkel rondom de desbetreffende bedrijven. Gelet op de ruimte afstand tussen het planvoornemen en deze contouren, vormen de risicovolle inrichtingen geen risico.

3.2 Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Groepsrisico

Uit gegevens van de gemeente Westland blijkt dat over de N223, ten zuiden van De Lier, gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze weg bevindt zich op circa 300 meter van het plangebied. Van deze weg is het bekend dat er transport van de categorie GF3 plaatsvindt. Dit betekent dat een deel van het gebied binnen het invoedsgebied van deze stoffen (propaan, LPG) ligt. Deze is namelijk 355 meter. Gelet op het transport van GF3, dient de zelfredzaamheid en rampenbestrijding verantwoord te worden. Voor de hoogte van verantwoording van het groepsrisico is dit de maatgevende categorie. Een verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev) echter niet nodig aangezien het plangebied op een afstand van meer dan 200 meter van de N223 ligt. Zie paragraaf 3.6 over zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Plaatsgebonden risico

In bijlage 1 van de regeling Basisnet zijn voor wegen behorende tot het Basisnet afstanden vastgelegd voor het zogeheten PR-plafond (de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}). Voor zowel wegvak N223 is deze afstand gelijk aan 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op de as van de weg (0 m) niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

3.3 Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen spoorlijnen gelegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Nadere toetsing is dan ook niet noodzakelijk.

3.4 Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Er zijn geen buisleiding in de nabijheid van de projectlocatie gelegen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarmee is het projectgebied niet gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour en het invloedgebied van de buisleidingen.

3.5 Beperkingsgebied Luchthavensbesluit Schiphol (LIB)

Het plangebied is gelegen buiten het beperkingsgebied van het Luchthavenbesluit Schiphol (LIB). Een nadere toetsing aan dit aspect is niet aan de orde.

3.6 Zelfredzaamheid en rampbestrijding

Aangezien een deel van het plangebied binnen de straal van 355 meter van een weg ligt waarop GF3 wordt vervoerd (de N223), dient er in worden gegaan op zelfredzaamheid en rampbestrijding.

Bij een incident met een tankwagen met GF3 -stoffen kan een gaswolkexplosie of een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) optreden waarbij de effecten tot aan het plangebied kunnen reiken. Als maatgevend scenario wordt voor wegen (vanwege de hogere kans) uitgegaan van een koude BLEVE. Bij dit scenario kunnen tot een afstand van 200 meter personen die buiten aanwezig zijn komen te overlijden door de optredende (kortdurende) warmtestraling.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. Van belang hierbij is onder andere:

- De mogelijkheid voor het ontvluchten van gebouwen
- Schuilmogelijkheden in gebouwen
- De mogelijkheid voor ontvluchting van het gebied
- De mobiliteit van de aanwezigen
- Eventuele communicatie en informatie / alarmering.

Binnen het plangebied zijn geen functies voorzien waarbij minder zelfredzame personen aanwezig zijn. Bij een eventuele calamiteit is de kans zeer klein (onder andere doordat het gebied tussen het plangebied en de weg reeds bebouwd is) dat er slachtoffers vallen. Binnen het gebouw in het plangebied vallen dus geen slachtoffers. Wel kan vervolgens brand ontstaan aan bijvoorbeeld een gevel van het gebouw. De personen in het plangebied zijn zelfredzaam en kunnen zelfstandig naar binnen vluchten bij een BLEVE en in geval van een optredende brand in het gebouw vervolgens zelfstandig naar buiten vluchten. Gelet op de goede ontsluiting, kunnen zij zich verplaatsen naar veilige locaties.

Rampbestrijding

De locatie zal voldoen aan de gestelde normen uit het oogpunt veiligheid. Bij het ontwerpen van de plannen wordt er in ieder geval rekening gehouden met de beheersbaarheid, bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. In de directe omgeving is voldoende open water beschikbaar.

Gelet op het ontwerp van het plan en de goede ontsluiting (het plan is minimaal via 2 wegen ontsloten) is de bereikbaarheid voldoende om te voldoen aan een juiste rampbestrijding. Voor wat betreft de rampenbestrijding geldt dat het plan door de gemeente voor advies wordt voorgelegd bij de Veiligheidsregio. Indien nodig zullen zij aanbevelingen doen ten aanzien van rampenbestrijding.

Conclusie Externe Veiligheid

Het aspect Externe Veiligheid vormt geen belemmeringen voor het planvoornemen. De notitie en de plannen moeten bij de veiligheidsregio voorgelegd worden.