

Bijlage

Rapport Advies Externe Veiligheid inzake bestemmingsplan Zurich, januari 2013

Algemeen toetsingskader

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, wegen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Hiertoe zijn risico's gekwantificeerd, namelijk door middel van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR 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.

Groepsrisico (GR)

Dit is de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting.

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. De volgende besluiten zijn relevant:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Met het Bevi zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS)

De circulaire is van toepassing op bestemmingsplannen die liggen binnen de invloedsgebieden van transportroutes met vervoer van gevaarlijke stoffen.

3. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op basis van het Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het PR en de oriëntatiewaarde voor het GR.

4. Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit)

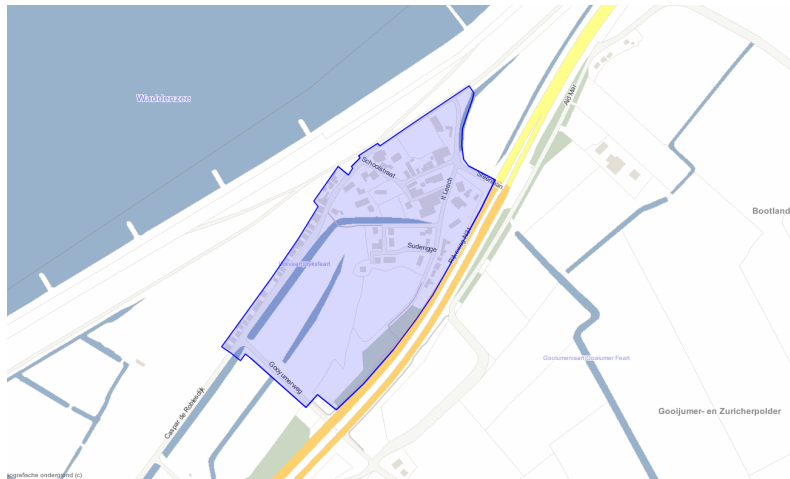
Het Activiteitenbesluit en de daarbij behorende regeling is de opvolger van een groot aantal AMvB's. In het Activiteitenbesluit staan algemene regels voor verschillende milieuaspecten, zoals veiligheidsafstanden waaraan voldaan moet worden.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, Bevb en de circulaire is onder andere een verantwoordingsplicht GR opgenomen. Deze verantwoording houdt in dat in bepaalde gevallen een wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag.

Risicobronnen ten aanzien van het bestemmingsplan “Zurich” te Zurich

Het plangebied “Zurich” (zie figuur 1) is gelegen aan de Waddenzee en gesitueerd ten noorden van de afsluitdijk. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrenst door de Rijksweg A31/N31.



Figuur 1: begrenzing plangebied Zurich

Uit de professionele Risicokaart blijkt dat in de directe nabijheid van het plangebied een risicobron is gelegen waarvan de risicocontour of het invloedsgebied is gelegen binnen het plangebied (zie figuur 2).



Figuur 2: risicobron

De relevante risicobron voor het plangebied is:

- transport van gevaarlijke stoffen over wegen.

Transport van gevaarlijke stoffen over wegen

Bronnen en afbakening

Aan de oostzijde van het plangebied “Zurich” ligt de Rijksweg A31/N31. Deze weg is relevant in verband met transport van gevaarlijke stoffen. De kortste afstand van de A31/N31 tot bebouwing in het plangebied bedraagt circa 20 meter.

Rijksweg A31/N31

PR

In de cRNVGS staat beschreven dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan, dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt langs wegen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, de berekening van het PR achterwege kan blijven. Hiervan is in dit geval sprake, zodat een PR-berekening dus niet hoeft te worden gemaakt.

Veiligheidszone

Bij het Basisnet gelden de veiligheidsafstanden die in de cRNVGS zijn opgenomen. In bijlage 5 van de cRNVGS¹ staat dat voor de A31/N31 geen veiligheidszone geldt.

Plasbrand Aandachtsgebied (PAG)

Het toekomstige PAG kan uit een zone van maximaal 30 meter bestaan waarbinnen niet zonder meer gebouwd mag worden. Op basis van het concept Basisnet Weg is langs de A31/N31 geen PAG aanwezig.

GR

Het GR wordt bepaald door de combinatie van de maximale transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de weg en het aantal aanwezige personen aan weerszijden van de transportroute.

Het GR wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven. De kromme lijnen geven de verschillende “externe veiligheidsscores” weer van de ruimtelijke ontwikkelingen. De rechte lijn geeft de oriëntatiewaarde van het GR weer. Aan de rechterkant van deze lijn is sprake van een overschrijding van deze oriëntatiewaarde. Voor de GR berekening is gebruik gemaakt van het rekenprogramma RBM-II².

Populatie

De bepaling van de aanwezige personen binnen het invloedsgebied van de autosnelweg is gebaseerd op het aantal personen per eenheid genoemd in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico van november 2007. Voor bebouwing waarvan

¹ Tabel afstanden en vervoerscijfers Basisnet Weg

² RBM II is een programma dat de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen berekent.

precies bekend is hoeveel personen zich in het pand bevinden wordt gerekend met de daadwerkelijke aantallen.

In de Handreiking staat beschreven dat voor de functie Wonen gerekend kan worden met 2,4 personen per woning. Voor een agrarisch bedrijf geldt hetzelfde. In dit geval betekent dit dus dat gerekend dient te worden met 2,4 personen per woning/agrarisch bedrijf.

Voor bebouwing waarvan bekend is hoeveel personen zich in het pand bevinden wordt gerekend met de daadwerkelijke aantallen. Voor bebouwing waarvan niet bekend is hoeveel personen zich in het pand bevinden wordt gerekend met een indicatieve aanname.

Huidige situatie

Voor de populatie in en nabij het plangebied is rekening gehouden met onderstaande gegevens. In figuur 3 is een overzicht van de inventarisatie rond de A31/N31 met daarbinnen aanwezige bebouwing opgenomen.

- 60 personen³ voor de woningen aan de Caspar de Roblesdijk;
- 20 personen voor de horecagelegenheid aan de Caspar de Roblesdijk;
- 5 personen voor het bedrijfspand aan de Caspar de Roblesdijk;
- 75 personen voor de kerk aan de Schoolstraat;
- 113 personen⁴ voor de woningen in het dorp Zurich;
- 10 personen voor het bedrijfspand aan de Fabrieksstraat;
- 6 personen voor het bedrijfspand aan de Steenlaan;
- 2,4 personen voor de bedrijfswoning aan de Steenlaan ;
- 20 personen⁵ voor de woningen aan het Ald Mar;
- 4,8 personen⁶ voor de bedrijfswoningen aan het Ald Mar;
- 2,4 personen voor de woonboerderij aan de Gooyumerweg.

Daarbij is rekening gehouden met de aanwezige personen in een zone van 300 meter⁷ tussen de autosnelweg en bebouwing. Voor de verkeerscijfers is gerekend met de uitgangspunten genoemd in bijlage 5 van de cRNVGS (vervoershoeveelheid in 2020). Dit betekent dat voor de A31 gerekend is met 1000 transportbewegingen (GF3) per jaar.

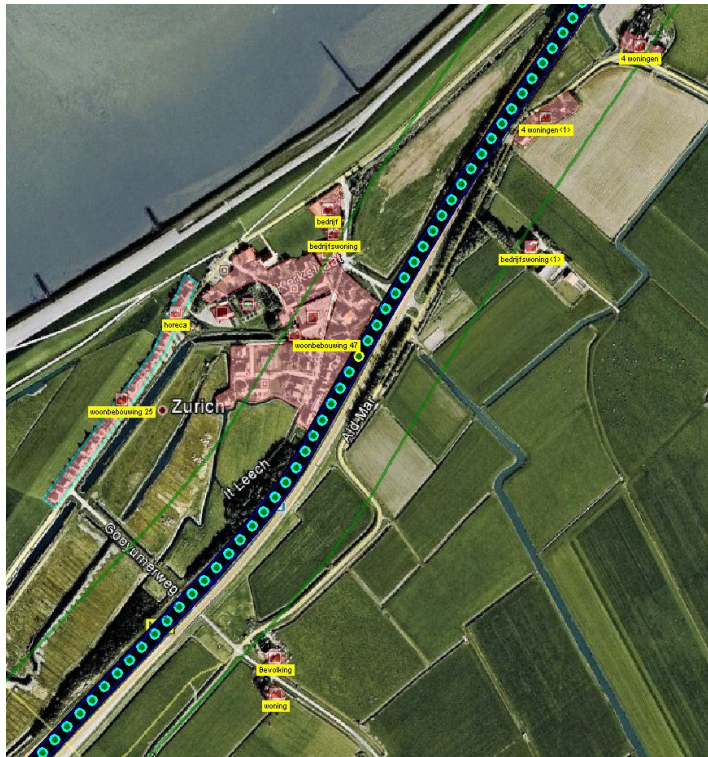
³ Gerekend met 25 woningen * 2,4 personen per woning.

⁴ Gerekend met 47 woningen * 2,4 personen per woning.

⁵ Gerekend met 2 x 4 woningen * 2,4 personen per woning.

⁶ Gerekend met 2 bedrijfswoningen * 2,4 personen per bedrijfswoning.

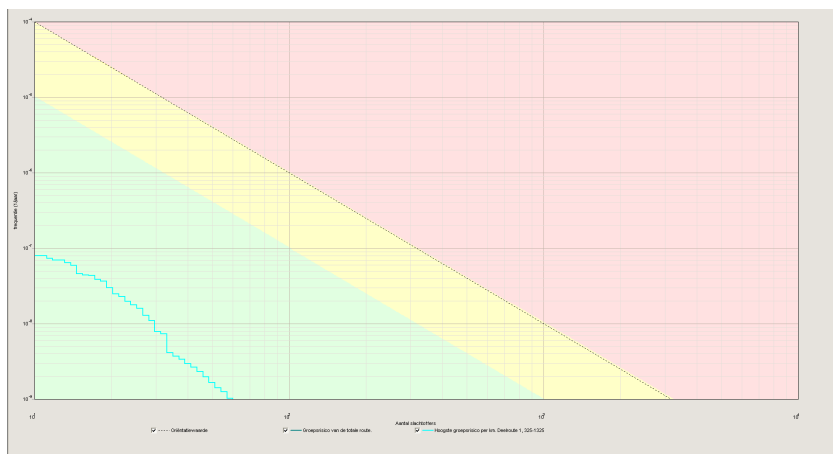
⁷ Conform het Concept Handleiding Risicoanalyse Transport 1 november 2011



Figuur 3: inventarisatie rond de A31/N31 met daarbinnen aanwezige bebouwing

In figuur 3 is te zien dat de A31/N31 wordt weergegeven als een stippellijn. Deze stippellijn is voor het merendeel aqua gekleurd. Ter hoogte van het dorp is één stip van de stippellijn geel gekleurd. Deze gele kleur betekent dat het GR op die plek het hoogst is. Dit heeft te maken met bebouwing en populatie in het dorp.

Het bestemmingsplan is conserverend van aard. Uit de berekening van RBM-II blijkt dat het GR binnen het invloedsgebied van de autosnelweg lager is dan de oriëntatiewaarde. In figuur 4 zijn de uitkomsten weergegeven



Figuur 4 : GR-curve

Volgens de cRNVGS moet over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR of een toename van het GR verantwoording worden afgelegd. In dit geval is het GR onder de oriëntatiewaarde gelegen en vindt geen toename van het GR plaats.

Het transport over de A31/N31 vormt derhalve geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Advies Brandweer Fryslân

Op 26 november 2012 is door Brandweer Fryslân een digitale veiligheidstoets uitgevoerd. Brandweer Fryslân concludeert dat er geen sprake is van een toename van het aantal personen of een overschrijding van de drempelwaarden zoals gesteld in de cRNVGS. Verantwoording van het GR is dan ook niet aan de orde.

Tot slot

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de haalbaarheid van voorliggend plan.