



Omgevingsdienst Groningen

Advies externe veiligheid

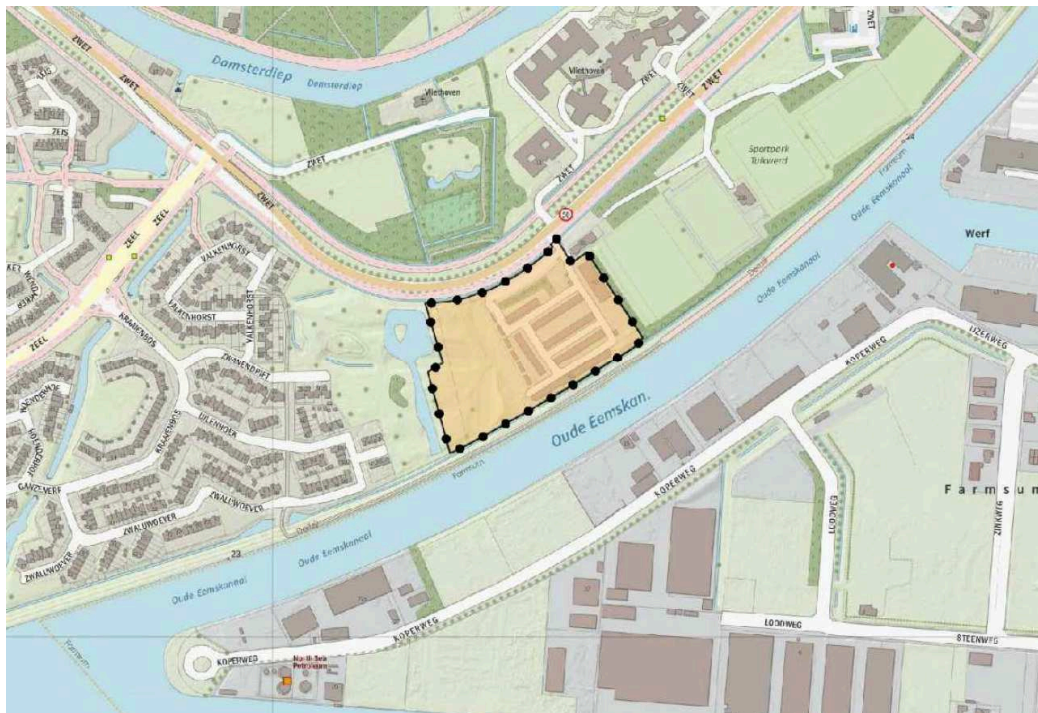
Extern Advies

Aan	Dhr. G.J. Hooites	Datum	14-02-2019
Opsteller	Jan de Vries	Zaaknummer	Z2018-00012553
Collegiale toetser	Patrick van Lenep	Bevoegd gezag	Delfzijl
		Kenmerk BG	
Onderwerp	Externe veiligheidstoets 'herontwikkeling AZC' aan de Zwet 40 te Delfzijl		

1 Inleiding

De werkorganisatie DEAL heeft namens de gemeente Delfzijl de Omgevingsdienst Groningen gevraagd om een externe veiligheidstoets uit te voeren op het bestemmingsplan voor de herontwikkeling en uitbreiding van het asielzoekerscentrum (AZC) aan de Zwet 40 te Delfzijl. Het is de bedoeling de huidige semipermanente gebouwen en caravans te verwijderen en te vervangen door de permanente gebouwen.

Om de realisatie van de herontwikkeling mogelijk te maken, is het bestemmingsplan Delfzijl – Zwet 40 opgesteld. Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van Delfzijl en wordt aan de zuidzijde begrensd door het Oude Eemskanaal en aan de noordzijde door de Zwet. Aan de oostzijde bevinden zich sportvelden, aan de westzijde groene ruimte met aangrenzend de Vogelbuurt. Het plangebied maakt deel uit van het totaalplan Tuikwerd. De begrenzing van het plangebied is aangegeven in onderstaande figuur.



Figuur 1: Locatie herontwikkeling en uitbreiding AZC aan de Zwet 40 te Delfzijl



1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de achtergronden van het externe veiligheidsbeleid besproken. Hierin worden onder andere de begrippen plaatsgebonden risico (PR), groepsrisico (GR) en de verantwoordingsplicht toegelicht. Hoofdstuk 3 bevat het beleidskader. In hoofdstuk 4 worden de relevante risicobronnen voor het bestemmingsplan beschreven en in hoofdstuk 5 wordt de groepsrisico verantwoording beschreven. En als laatste wordt in hoofdstuk 6 de conclusie opgenomen.

2 Externe Veiligheid

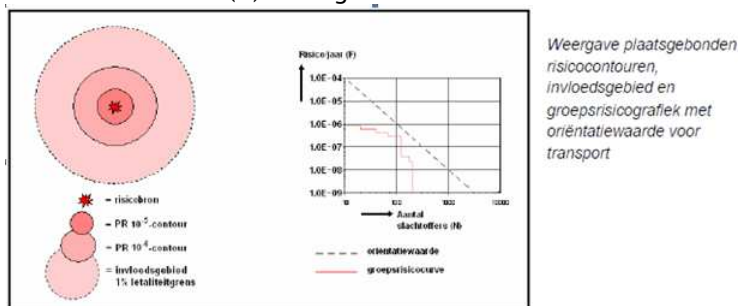
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is dit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor transportroutes het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor hogedruk aardgastransportleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

2.1 Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaarcontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaarcontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde. Dit betekent dat beperkt kwetsbare objecten alleen zijn toegestaan als daarvoor voldoende motivatie is gegeven.

2.2 Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet grafisch op een kaart worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de z.g. fN -curve.



Figuur 2: Weergave plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico

2.3 Verantwoordingsplicht

In de wet –en regelgeving is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Aandacht aan de verantwoording moet worden gegeven wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico (significant) toeneemt. De oriëntatiewaarde is een richtwaarde waar het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk aan moet houden, maar men mag hiervan wel goed onderbouwd afwijken. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van deze kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals mogelijke bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De eindafweging (vertaald in een ruimtelijke onderbouwing) kan pas worden gemaakt wanneer ook het advies van de Veiligheidsregio Groningen is ingewonnen.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 3: Elementen verantwoordingsplicht groepsrisico

3 Beleidskader

Om de externe veiligheidsrisico's te beheersen heeft de rijksoverheid een aantal besluiten opgesteld die leidend zijn voor externe veiligheidstaken van de provincie en gemeenten. Het gaat daarbij om wet- en regelgeving waarin risiconormen zijn gesteld voor respectievelijk inrichtingen, transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen.

3.1 Risicobedrijven

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het Bevi verplicht gemeenten en provincies rekening te houden met de externe veiligheid als ze een milieuvergunning verlenen of een bestemmingsplan maken.

3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is vergelijkbaar met het Bevi en bevat risiconormen voor transportroutes (spoor, weg en waterwegen). Op basis van het Bevt moet rekening worden gehouden met het Landelijk Basisnet (verder: Basisnet) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het Basisnet is dat door het vastleggen van veiligheidszones de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Provincies kunnen een eigen Basisnet vastleggen; dat is ook binnen de provincie Groningen het geval.



3.2.1 Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg en het water. Met het Basisnet water, weg en spoor worden risicoplafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld.

In het Basisnet wordt een maximum opgelegd aan de PR 10^{-6} . Deze PR 10^{-6} kan daarmee niet meer ongelimiteerd groeien. De plaatsgebonden risico contour vormt de grens van de gebruiksruimte voor het vervoer en tevens de grens van de veiligheidszone. Een veiligheidszone is een zone langs wegen, hoofdspoorwegen en/of binnenwateren waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. De veiligheidszone wordt gemeten vanaf het hart van de spoorbundel, het midden van de weg of op de referentiepunten gelegen op de begrenzijnslijnen van de vaarweg. In het kader van de ruimtelijke ordening dient de afstand die voor de veiligheidszone in het Basisnet is vastgesteld te worden gehanteerd en wordt niet meer berekend. Het groepsrisico daarentegen dient wel te worden berekend en wordt daarbij de maximale benutting van groeiruumte voor het vervoer toegepast die in de bijlage van het Basisnet is vastgelegd.

Daarnaast moet voor bepaalde transportmodaliteiten met veel vervoer van zeer brandbare en toxische vloeistoffen in het Basisnet rekening worden gehouden met een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Een PAG is een gebied tot 30 meter aan weerszijden van de spoorbaan (en erboven) en 30 meter gemeten vanaf de rechter rand van de rijstrook van de (rijks)weg of het spoor waarbinnen, bij realisatie van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Plasbranden kunnen ontstaan wanneer brandbare vloeistoffen ten gevolge van een ongeluk of calamiteit kunnen weglekken uit een tankwagen/wagon en tot ontbranding kunnen komen.

3.2.2 Provinciaal basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het provinciaal basisnet Groningen is het antwoord op de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen waarin een borging van risicoafstanden als gevolg van transporten van gevaarlijke stoffen wordt aangekondigd. Het doel is om deze transportroutes vast te leggen en een systeem te creëren waarbij rekening kan worden gehouden met de dynamiek van transport en toekomstige groei. Om dit te bereiken zijn in de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016 rondom een aantal aangewezen transportroutes (de grotere weg-, spoor- en waterinfrastructuur) veiligheidszones opgenomen. Onderstaand worden de zones weergegeven:

- Veiligheidszone 1 provinciale wegen: Zone langs wegen in verband met plaatsgebonden risico (PR max) provinciale wegen. Gemeten vanaf het midden van de buitenste weg kanten;
- Veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciaal basisnet Groningen: Bevat een nadere verantwoording van het groepsrisico en biedt inzicht in de manier waarop rekening is gehouden met het advies van de Veiligheidsregio Groningen. Wordt gemeten vanaf de buitenrand van de transportroute;
- Veiligheidszone 3 transport: Veiligheidszone rondom wegen en spoorwegen in verband met de bescherming van minder zelfredzame personen. Deze zone is bepaald op 30 meter gemeten vanaf de buitenste wegkanten van de wegen vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer.



3.3 Buisleidingen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn de normen voor externe veiligheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vastgelegd. De regels voor buisleidingen zijn op basis van het Bevb uitgewerkt in de Ministeriële regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Ook het Bevb is op dezelfde wijze opgesteld als het Bevi. Het Bevb stelt verplicht om bij onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de externe veiligheidsaspecten.

3.3.1 Belemmeringenstrook

In elk bestemmingsplan wordt ruimte gereserveerd voor onderhoud aan de leiding door middel van een belemmeringenstrook van minimaal 4 of 5 meter aan weerszijden van de leiding met een bouwverbod en een aanlegvergunningstelsel. De afstand wordt gemeten vanuit het hart van de leiding. Voor een hogedrukaardgasleiding die valt onder de werkingssfeer van het Bevb (inwendige diameter ≥ 50 mm, druk 16 bar tot en met 40 bar) geldt een belemmeringenstrook van 4 meter. Voor aardgasleidingen met een druk > 40 bar bedraagt de belemmeringenstrook 5 meter.

3.4 Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Delfzijl

In december 2011 heeft de gemeente Delfzijl eigen externe veiligheidsbeleid vastgesteld. Hierin geeft de gemeente Delfzijl aan, hoe zij binnen haar grenzen met het milieuaspect externe veiligheid wil omgaan. In de visie worden randvoorwaarden geformuleerd voor nieuwe ontwikkelingen.

4 Ruimtelijke inventarisatie

4.1 Herinrichting en uitbreiding AZC

Het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) is voornemens om het bestaande AZC aan Zwet 40 te Delfzijl te (her)ontwikkelen en de locatie uit te bereiden. Het plangebied bestaat momenteel uit enerzijds een bestaand AZC-terrein met semipermanente gebouwen en een paar caravans en anderzijds uit groen aan de westzijde en recreatie aan de oostzijde.

4.2 Beoordeling Risicovolle inrichtingen

Buiten het plangebied van de AZC-locatie zijn een aantal risicovolle inrichtingen gelegen waarvan het invloedsgebied over het plangebied ligt. Deze risicovolle inrichtingen worden hierna nader beoordeeld.

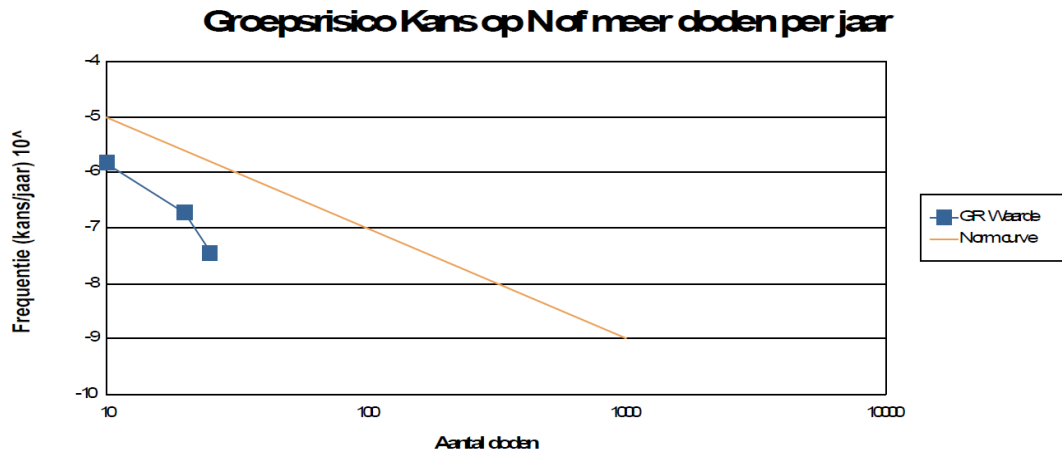
Soort	Risicobron	Wet -en regelgeving
Inrichting	JPB Logistics B.V. locatie Warvenweg	Bevi
	J. Wildeman Storage en Logistics	Bevi

Tabel 1: Relevante risicovolle inrichtingen

4.2.1 JPB Logistics B.V. locatie Warvenweg

Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich aan de Warvenweg 20 te Farmsum JPB Logistics B.V. locatie Warvenweg (kortweg JPB). JPB is een BRZO-inrichting en valt onder het Bevi. Met een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), welke met het rekenprogramma Safeti-nl is uitgevoerd is de PR 10^{-6} bepaald op circa 230 meter en ingevoerd in de Risicokaart Nederland en het invloedsgebied van JPB bepaald op 5928 meter. Bij de bepaling van het groepsrisico van JPB zijn de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied meegenomen. Uit deze berekening is een fN-curve naar voren gekomen, welke is gelegen onder de oriënterende waarde, zie onderstaande figuur.



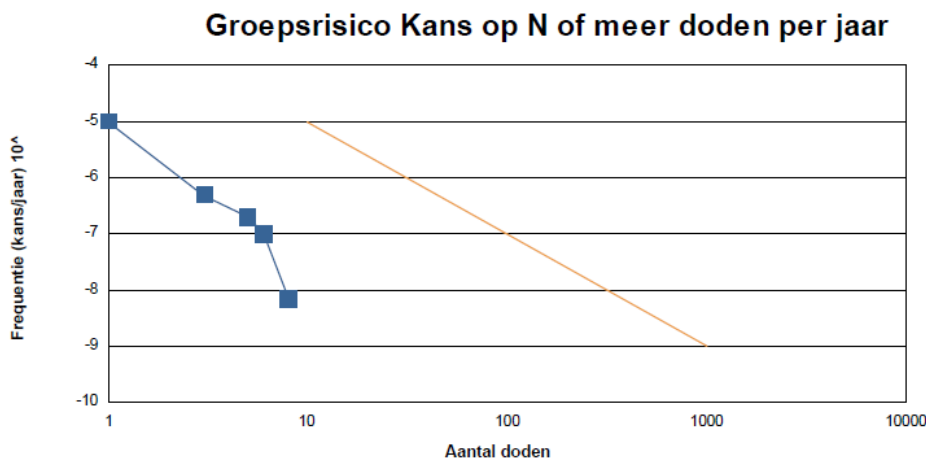


Figuur 4: fN-curve JPB Logistics B.V. locatie Warvenweg

Het plangebied is gelegen op circa 5200 meter afstand van JPB. De PR 10^{-6} contour reikt niet tot het plangebied. Het invloedsgebied van JPB is gelegen over het plangebied. Gezien de behoorlijk grote afstand tussen het plangebied en de inrichting van JPB en eerdere ervaringen met vergelijkbare situaties, is het aannemelijk dat de fN-curve niet significant zal veranderen en daarom wordt een berekening niet zinvol geacht en is derhalve achterwege gelaten.

4.2.2 J. Wildeman Storage en Logistics

Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich aan de Oosterhorn 4b te Farmsum J. Wildeman Storage en Logistics (kortweg Wildeman). Wildeman is een BRZO-inrichting en valt onder het Bevi. Met een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), welke met het rekenprogramma Safeti-nl is uitgevoerd is de PR 10^{-6} bepaald op circa 180 meter en ingevoerd in de Risicokaart Nederland en het invloedsgebied van Wildeman bepaald op 3704 meter. Bij de bepaling van het groepsrisico van Wildeman zijn de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied meegenomen. Uit deze berekening is een fN-curve naar voren gekomen, welke is gelegen onder de oriënterende waarde, zie onderstaande figuur.



Figuur 5: fN-curve J. Wildeman Storage en Logistics



Het plangebied ligt op circa 3300 meter afstand van J. Wildeman Storage en Logistics. De PR 10^{-6} contour reikt niet tot het plangebied. Het invloedsgebied van Wildeman is gelegen over het plangebied. Gezien de behoorlijk grote afstand tussen het plangebied en de inrichting van Wildeman en eerdere ervaringen met vergelijkbare situaties, is het aannemelijk dat de fN-curve niet significant zal veranderen en daarom wordt een berekening niet zinvol geacht en is derhalve achterwege gelaten.

4.3 Risicovolle transportroutes

In de nabijheid van het plangebied zijn de onderstaande risicobronnen geïnventariseerd die invloed hebben op het plangebied.

Soort	Risicobron	Wet- en regelgeving
Transport	Spoorlijn Sauwerd – Delfzijl	Basisnet
	Eemskanaal	Basisnet
	Stamlijn Baaisterhoofd – Oosterhorn	Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Delfzijl

Tabel 2: Risicobronnen transport

Ingeval van risicovolle transportroutes dient vanuit het landelijke Basisnet rekening te worden gehouden:

- voor spoor- en wegroutes met risicoplafonds voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico, PAG en het invloedsgebied;
- voor vaarwegroutes met risicoplafonds voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico, vrijwaringsgebied en het invloedsgebied.

Voor transportroute die vallen onder de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016 dient rekening te worden gehouden met van toepassing zijnde veiligheidszones. Daarnaast kunnen nog gemeentelijke beleidsregels van toepassing zijn.

4.3.1 Plaatsgebonden risico's (PR) als gevolg van risicovolle transportroutes

4.3.1.1 PR vanuit het landelijke basisnet

In het kader van het Basisnet is voor de spoorlijn Sauwerd – Delfzijl het plaatsgebonden risico berekend. Voor de vervoerscijfers is gebruik gemaakt van de aantallen vermeld in het Basisnet. De spoorlijn Sauwerd – Delfzijl kent, ter hoogte van het plangebied een plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour van 1 meter. De afstand van de spoorlijn Sauwerd – Delfzijl tot het plangebied is circa 1500 meter. Het plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour van de spoorlijn Sauwerd – Delfzijl reikt derhalve niet tot het plangebied en daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

In het kader van het basisnet is ook voor het Eemskanaal het plaatsgebonden risico berekend. Voor de vervoerscijfers is gebruik gemaakt van de aantallen genoemd in het Basisnet. Het Eemskanaal heeft volgens het Basisnet geen plaatsgebonden risico. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

4.3.1.2 PR vanuit de beleidsvisie externe veiligheid gemeente Delfzijl

In de Beleidsvisie externe veiligheid Delfzijl is opgenomen dat het Basisnet ophoudt bij het Baaisterhoofd. Vanaf dat punt gaat het vervoer met een passeersnelheid van maximum 30 km/h verder, waardoor er geen PRmax berekend wordt.



4.3.2 Plasbrandaandachtsgebied (PAG) en vrijwaringszone als gevolg van risicovolle transportroutes

4.3.2.1 Plasbrandaandachtsgebied spoor vanuit het Basisnet

In het Basisnet is een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter aangegeven (gemeten vanaf de rand van de infrastructuur). Het bevoegd gezag vermeldt de redenen die er toe hebben geleid om in dat gebied nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

In de regeling Basisnet is voor de spoorlijn Sauwerd – Delfzijl aangegeven dat hier een plasbrandaandachtsgebied aanwezig is. De afstand van het plangebied tot de spoorlijn is 1500 meter, kortom het plangebied ligt buiten het PAG.

4.3.2.2 Plasbrandaandachtsgebied spoor vanuit de beleidsvisie externe veiligheid gemeente Delfzijl

In de Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Delfzijl is aangegeven dat voor geprojecteerde kwetsbare objecten binnen PAG – zones extra bouwkundige eisen worden gesteld. Voor de stamlijn vanaf Baaisterhoofd – Oosterhorn geldt een 30 meter zone regiem.

Het plangebied is op een afstand van circa 2300 meter van de stamlijn vanaf Baaisterhoofd – Oosterhorn gesitueerd. De 30 meter zone van de stamlijn reikt niet tot aan het plangebied en vormt derhalve geen belemmering voor het plangebied.

4.3.2.3 Vrijwaringszone water vanuit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op basis van artikel 2.1.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) liggen langs rijkswaarseggen (m.u.v. de Westerschelde en het IJsselmeer) vrijwaringszones. De breedte van deze zones varieert van 10 tot 50 meter afhankelijk van de CEMT-klasse van de vaarweg en de aan- en afwezigheid van kruisingen en havenuitgangen. Het Eemskanaal is in de Handleiding Risicoanalyse Transport (kortweg HART, versie 1.2, d.d. 11 januari 2017) aangemerkt als bevaarbaarheidsklasse V (vijf). Hierdoor dient er rekenschap te worden gehouden met een vrijwaringszone van 25 meter. Deze vrijwaringszone komt overeen met de aangegeven PAG-zone op de risicokaart. De vrijwaringszone reikt niet tot het plangebied. Hiermee wordt derhalve voldaan aan het basisbeschermingsniveau.

4.3.3 Groepsrisico als gevolg van risicovolle transportroutes

In HART is bepaald tot welke afstand bevolking invloed kan hebben op het resultaat van het groepsrisico. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens. Afhankelijk van de afstand tussen het plangebied en de risicobron kan een uitgebreide dan wel beperkte risicoverantwoording van toepassing zijn.

In de nabijheid van het plangebied zijn van de geïnventariseerde risicobronnen hieronder de maatgevende stof, invloedsgebied en afstand tot het plangebied weergegeven.

Traject	Maatgevende stof	Invloedsgebied (m)	Afstand tot locatie in m
Spoorlijn Sauwerd – Delfzijl	B3	4000	circa 1500
Stamlijn Baaisterhoofd – Oosterhorn	B3	4000	circa 2300
Eemskanaal	GT3	1070	circa 300

Tabel 3: Maatgevende stof, invloedsgebied en afstand tot plangebied

Het plangebied ligt buiten 200 meter zone van de bovenvermelde spoorlijn, stamlijn en het Eemskanaal, echter ligt het plangebied wel binnen het invloedsgebied van de 3 risicobronnen. Dit betekent dat kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico, hetgeen in dit geval betekent dat het groepsrisico moet worden verantwoord rondom de thema's bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid op basis van het advies van de Veiligheidsregio.

4.4 Risicovolle transportleidingen

In c.q. in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen risicovolle transportleidingen met een werkdruk van 40 bar of hoger (van de Gasunie/NAM) welke relevant zijn voor externe veiligheid.

5 Verantwoording Groepsrisico

5.1 Risicovolle transportroute

In het Bevt is in artikel 8 opgenomen dat indien een bestemmingsplan of omgevingsvergunning betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, wordt in de toelichting bij dat plan onderscheidenlijk in de ruimtelijke onderbouwing van die vergunning tevens ingegaan op:

- a. 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
- b. het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- c. de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
- d. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

In artikel 7 van het Bevt is opgenomen dat in de toelichting bij een bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning wordt, voor zover het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft binnen het invloedsgebied ligt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.



In het voorgaande is aangegeven dat een tweetal transportroutes per spoor en een transportroute per water nabij het plangebied liggen en dat het invloedsgebied van deze transportroutes over het plangebied heen ligt, maar buiten de 200 m zone. Gezien artikel 7 uit het Besluit externe veiligheid transportroutes kan het groepsrisico in dit geval beperkt worden verantwoord op de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

5.2 Advies Veiligheidsregio Groningen

De Veiligheidsregio Groningen is door de Omgevingsdienst Groningen verzocht om advies uit te brengen op de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De door de Veiligheidsregio Groningen geformuleerde bevindingen en adviezen zijn op 11 februari 2019 ontvangen en als tekstvoorstel in deze veiligheidstoets overgenomen.

In het kader van externe veiligheid heeft Veiligheidsregio Groningen de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor het plangebied De Zwet 40 te Delfzijl beoordeeld. De aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zijn relevant voor de ruimtelijke afweging (verantwoording groepsrisico). Daarnaast adviseren wij op basis van Wet veiligheidsregio's art. 2 en 3 de brandweezorg binnen het plangebied. Bij de invulling van de verantwoording van het groepsrisico, heeft Veiligheidsregio Groningen de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beoordeeld. De bevindingen staan hieronder.

5.2.1 Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid gaat het om de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een calamiteit. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen beoordelen, is gekeken naar:

- bereikbaarheid van het plangebied en de risicobronnen;
- bluswatervoorzieningen binnen het plangebied en nabij de risicobronnen.

Bereikbaarheid

Het plangebied en de risicobronnen zijn beoordeeld op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Om te bepalen of de hulpdiensten tijdens calamiteit voldoende snel kunnen optreden, is de opkomsttijd beoordeeld. Om te bepalen of het plangebied en de risicobron bovenwinds (met de windrichting mee) kunnen worden benaderd, is de tweezijdige bereikbaarheid beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

- Het plangebied is voldoende snel en in voldoende mate vanuit twee zijden bereikbaar;
- Het perceel kent in de nieuwe situatie een hoofdingang en aanvullend een in/uitrit ten behoeve van calamiteiten, die alleen door de hulpdiensten gebruikt wordt. We gaan er vanuit dat de hoofdingang ook voor de hulpverlening geschikt is. Het terrein is dan goed 2-zijdig bereikbaar;
- In de toelichting wordt aangegeven dat het centrum autovrij is. Voor de hulpdiensten is het van belang dat zij het gehele terrein wel op kunnen, en dat het terrein hiervoor geschikt is. De eisen met betrekking tot o.a. breedte en asdruk staan in de handleiding 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening¹'.
- De bereikbaarheid bij een calamiteit op de spoorlijn en het Eemskanaal is sterk afhankelijk van de locatie en het incident en zou tot problemen kunnen leiden. Aanvullende bereikbaarheids-voorzieningen zijn ons inziens echter niet realistisch in het kader van deze planontwikkeling;
- De bereikbaarheid bij de inrichtingen op het Chemiepark Delfzijl is onderdeel het vergunningstraject van deze inrichtingen en als voldoende beoordeeld.

¹ https://www.veiligheidsregiogroningen.nl/wat_wij_doen/plannen/incidentbestrijdingsplannen/



Bluswatervoorzieningen

Het plangebied en de risicobronnen zijn beoordeeld op de aanwezigheid en de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen. Om te bepalen of de brandweer snel kan beschikken over voldoende bluswater, is de beschikbaarheid van zowel primaire (brandkranen) als secundaire (open water) bluswatervoorzieningen beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

- In het plangebied zijn in de huidige situatie 4 brandkranen. Deze zijn goed verdeeld over het huidige terrein. De ligging van de huidige brandkranen voldoet niet voor de nieuwe terreinindeling. In de nieuwe opzet zal de ligging van brandkranen afgestemd moeten worden op de locatie van de nieuwe gebouwen. Voor de plaatsing van nieuwe brandkranen adviseren we u graag. Een voorstel is om in elk woonhofje centraal één brandkraan te plaatsen en aanvullend een brandkraan bij het Dienstengebouw. Voor de exacte plaatsing van de brandkranen willen, verzoeken wij u in overleg met het brandweercluster Eemsmond te komen tot een goede uitwerking van de bluswatervoorzieningen in dit plangebied. U kunt daarvoor contact opnemen met Arnold Nicolaas: 088 1625091 of arnold.nicolaas@vrgroningen.nl
- Langs de spoorlijn zijn veelal geen primaire bluswatervoorzieningen aanwezig. De brandweer beschikt over middelen om een brandend middelgroot voertuig zelfstandig te beheersen. Voor het Eemskanaal geldt dat het kanaal zelf mogelijk ingezet kan worden als waterbron (afhankelijk van de locatie). Aanvullende bluswatervoorzieningen zijn ons inziens echter niet realistisch in het kader van dit ruimtelijke besluit.

Advies bestrijdbaarheid:

Veiligheidsregio Groningen adviseert om de ligging van de brandkranen af te stemmen op de nieuwe terreinindeling. Het Bouwbesluit 2012 (artikel 6.30) en de handleiding 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening' gelden hierbij als uitgangspunt. Voor de hulpdiensten is het van belang dat zij het gehele terrein op kunnen en dat het terrein hiervoor geschikt is.

5.2.2 Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid gaat het om de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied van een risicobron, om zichzelf in veiligheid te brengen. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen. Het is noodzakelijk dat mensen zich bewust zijn van de risico's en handelingsperspectieven. De mate van zelfredzaamheid in het rampgebied is bepalend voor de omvang van de hulpverlening tijdens een ramp of een zwaar ongeval. Om de zelfredzaamheid van de aanwezige personen te beoordelen, is gekeken naar de volgende aspecten:

- zelfredzaam vermogen;
- mogelijkheden tot vluchten of schuilen
- alarmeringsmogelijkheden.

Zelfredzaam vermogen

- Het terrein richt zich op de opvang van asielzoekers. Deze groep is te beschouwen als verminderd zelfredzaam. Zij kennen de risico's in de omgeving niet, zijn niet bekend met het handelingsperspectief en zijn minder goed te instrueren bij een (dreigende) calamiteit.



Mogelijkheden tot vluchten of schuilen

- Bij een calamiteit bij de risicobronnen reiken enkel de toxische effecten tot het plangebied. Ingeval van een calamiteit wordt aanbevolen om binnen de gebouwen te schuilen. Om goed schuilen mogelijk te maken, adviseren wij u dat (indien aanwezig) de automatische mechanische ventilatie uitgezet kan worden. Veel mechanische ventilatie is standaard niet geheel uitschakelbaar. De maatregel om de mechanische ventilatie geheel uitschakelbaar te maken, wordt in de toekomst in de Omgevingswet opgenomen in de AMvB Besluit bouwwerken leefomgeving, artikel 4.124.

Alarmeringsmogelijkheden

- Het plangebied ligt binnen het sirenebereik van het bestaande Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS). Het ministerie van Justitie en Veiligheid heeft bekendgemaakt, vanaf 2017 in fases met de WAS-sirenes te willen stoppen;
- Eind 2012 is NL-Alert geïntroduceerd. Met NL-Alert kan de overheid mensen in een rampgebied en in de directe omgeving van een (dreigende) noodsituatie met een tekstbericht informeren via de eigen mobiele telefoon. Daarnaast wordt in de toekomst bij grote rampen alarm geslagen via onder meer calamiteitenzenders, geluidswagens en sociale media. Hierdoor is een snelle alarmering in het hele plangebied mogelijk.

Advies zelfredzaamheid

Wij adviseren u de mechanische ventilatie handmatig geheel uitschakelbaar te maken. De maatregel om de mechanische ventilatie geheel uitschakelbaar te maken, wordt in de toekomst in de Omgevingswet opgenomen in de AMvB Besluit bouwwerken leefomgeving, artikel 4.124.

Daarnaast adviseren wij om de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS netwerk en NL-Alert te alarmeren maar ook op een andere wijze (NL-Alert, social media, televisie, radio, geluidswagen, enz.).

6 Conclusie

De Omgevingsdienst Groningen heeft een externe veiligheidstoets uitgevoerd op het bestemmingsplan voor de herontwikkeling en uitbreiding van het asielzoekerscentrum (AZC) aan de Zwet 40 te Delfzijl. Het is de bedoeling de huidige semipermanente gebouwen en caravans te verwijderen en te vervangen door de permanente gebouwen. Hiervoor is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van risicovolle inrichtingen, risicovolle transportroutes en risicovolle transportleidingen beoordeeld.

De belangrijkste bevindingen t.a.v. de externe veiligheidsrisico's en te nemen maatregelen voor de verantwoording van het groepsrisico zijn als volgt samengevat.

- In de nabijheid van het plangebied zijn zowel risicovolle inrichtingen als risicovolle transportroutes gelegen.
- Er bevinden zich 2 risicovolle inrichtingen (JPB Logistics B.V. locatie Warvenweg, J. Wildeman Storage en Logistics), waarvan de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren niet reiken tot aan het plangebied.
- De groepsrisico's van deze risicovolle inrichtingen veranderen niet significant, gezien de relatief grote afstand tussen het plangebied en de risicovolle inrichtingen.
- Er bevinden zich 3 risicovolle transportroutes (spoorlijn Sauwerd – Delfzijl, stamlijn Baaisterhoofd – Oosterhorn, Eemskanaal), waarvan de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren niet reiken tot aan het plangebied.

- Het PAG van zowel de transportroute per spoor vanuit het basisnet (spoorlijn Sauwerd – Delfzijl) als de transportroute per spoor vanuit het beleidsvisie externe veiligheid gemeente Delfzijl (stamlijn Baaisterhoofd – Oosterhorn) reikt niet tot het plangebied.
- De vrijwaringszone van de transportroute per water (Eemskanaal) reikt niet tot het plangebied.
- Het plangebied ligt buiten 200 meter zone van de 3 vermelde risicovolle transportroutes.
- Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de 2 vermelde risicovolle inrichtingen.
- Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de 3 vermelde risicovolle transportroutes.

Na beoordeling van het onderhavige bestemmingplan door de Veiligheidsregio Groningen, adviseert de Veiligheidsregio om:

- De ligging van de brandkranen af te stemmen op de nieuwe terreinindeling. Het Bouwbesluit 2012 (artikel 6.30) en de handleiding 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening' gelden hierbij als uitgangspunt. Voor de hulpdiensten is het van belang dat zij het gehele terrein op kunnen en dat het terrein hiervoor geschikt is.
- De mechanische ventilatie handmatig geheel uitschakelbaar te maken. De maatregel om de mechanische ventilatie geheel uitschakelbaar te maken, wordt in de toekomst in de Omgevingswet opgenomen in de AMvB Besluit bouwwerken leefomgeving, artikel 4.124.
- Daarnaast de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS netwerk en NL-Alert te alarmeren maar ook op een andere wijze (NL-Alert, social media, televisie, radio, geluidswagen, enz.).

Ongeacht de inzet van de gemeente Delfzijl en de hulpverleningsdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een zeker restrisico. De kans op een ongeval blijft immers altijd aanwezig. Door invulling te geven aan het advies van de Veiligheidsregio Groningen wordt getracht het restrisico zo klein mogelijk te maken.

Alles overwegende wordt geconcludeerd dat vanuit oogpunt van externe veiligheid het verantwoord is om het bestemmingsplan Delfzijl – Zwet 40 vast te stellen. Het restrisico kan als aanvaardbaar worden beschouwd.

