

Notitie

betreft: Ontwikkeling horeca Europakade 3 Tolkamer - externe veiligheid
datum: 16 juni 2016
referentie: EBo/EBo//L 740-1-NO-001

1 Inleiding

Beoogd wordt de bestemming van een bestaande oliebunker, gelegen aan de Europakade 3 te Tolkamer, te wijzigen in een horecafunctie. Conform de plannen zal de horecafunctie bestaan uit een (kleinschalig) restaurant. In figuur 1.1 is de situering van het plangebied aangegeven.

f1.1 Situering plangebied Europakade 3 Tolkamer (groen omcirkeld)



Door de beoogde bestemmingplanwijziging ontstaat een nieuw beperkt kwetsbaar object. In het kader van de ruimtelijke procedure dient, conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) onderzocht te worden of voldaan wordt aan de in deze besluiten opgenomen veiligheidsnormen.

2 Risicobronnen

Ten behoeve van het onderzoek is een inventarisatie gemaakt van risicobronnen op basis van de Risicokaart (www.risicokaart.nl). In figuur 2.1 is een afbeelding van de Risicokaart opgenomen.

f2.1 Afbeelding Risicokaart (bron: risicokaart.nl), projectgebied groen omcirkeld



1. plangebied
2. Service station Lobith, Europakade 1
3. De Hoop, Bijlandseweg 17
4. V. Bommel/V. Straten/Willemsen, Spijksedijk 4
5. Mulder Klop Beheer BV, Spijksedijk 3
6. Service Station W. Goris, Zwarteweg 1

Op basis van de Risicokaart blijken in de directe omgeving (1.000 meter) van het plangebied geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over weg of spoor, of buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen te liggen. Deze mogelijke risicobronnen vormen derhalve geen belemmering voor de planontwikkeling.

Wel is in de omgeving van het plangebied sprake van een aantal inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen, zie figuur 2.1 en tabel 2.1.

t2.1 Overzicht inrichtingen opslag gevaarlijke stoffen (bron: risicokaart.nl)

inrichting	beschrijving	Bevi-inrichting?	risicoafstand PR 10	invloedsgebied	afstand tot plangebied
2. Service station Lobith, Europakade 1	gasolietank 349 m ³	nee	-	-	120 m
3. De Hoop, Bijlandseweg 17	propaantank 11,7 m ³	nee	-	-	400 m
4. V. Bommel/V. Straten/Willemsen, Spijksedijk 4	propaantank 3 m ³	nee	-	-	800 m
5. Mulder Klop Beheer BV, Spijksedijk 3	propaantank 3 m ³	nee	-	-	900 m
6. Service Station W. Goris, Zwarteweg 1	LPG-tankstation	ja	<120	150 m	1.000 m

Uit tabel 2.1 blijkt dat in de directe omgeving (1.000 meter) van het plangebied geen Bevi-inrichtingen zijn gelegen waarvan het invloedgebied reikt tot over het plangebied. Inrichtingen voor de opslag van gevaarlijke stoffen vormen derhalve eveneens geen belemmering voor de planontwikkeling.

Mogelijk nog wel van belang is vervoer van gevaarlijke stoffen over water. Hier wordt in onderstaand hoofdstuk nader op ingegaan.

3 Vervoer over water

Over de Boven Rijn vindt vervoer plaats van gevaarlijke stoffen in tankschepen. Het plangebied is gesitueerd aan de kade, in de Boven Rijn. De Boven Rijn betreft een vaarweg van bevaarbaarheidsklasse (CEMT) 6.

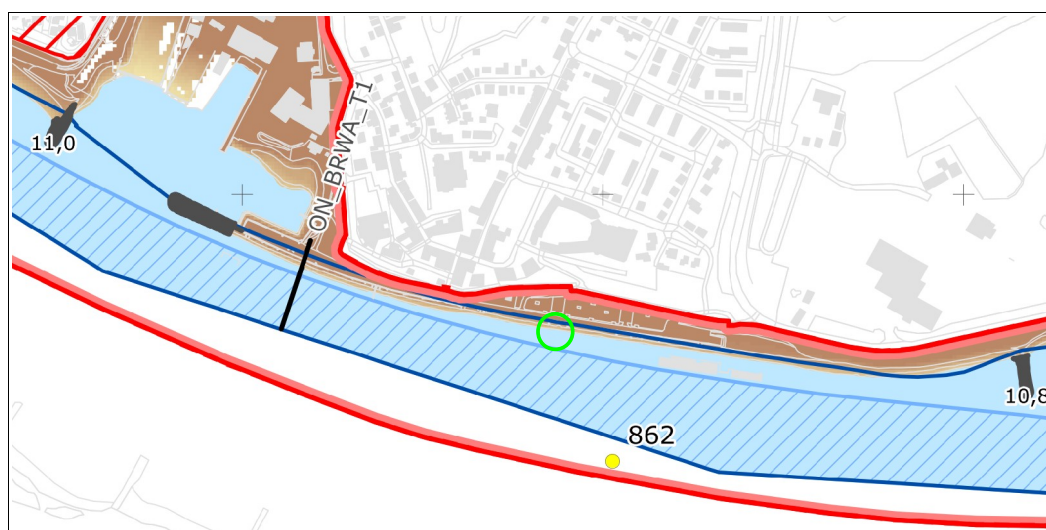
Volgens de Regeling basisnet dient voor de Boven Rijn uitgegaan te worden van de volgende vervoershoeveelheden per jaar:

- 9.882 tankschepen met brandbare vloeistoffen (LF1);
- 13.958 tankschepen met zeer brandbare vloeistoffen (LF2);
- 146 tankschepen met toxische vloeistoffen (LT1);
- 2.135 tankschepen met zeer brandbare gassen (GF3);
- 196 tankschepen met toxisch gas (GT3).

Plaatsgebonden risico (PR)

De maximale PR 10^{-6} -contour van de Boven Rijn ligt volgens de Regeling basisnet op de begrenzing van de vaarweg. De begrenzing van de vaarweg is vastgelegd in de Legger rijkswaterstaatswerken. Onderstaand is een afbeelding van de Legger opgenomen, waarin zowel de locatie van het plangebied als de begrenzing van de vaarweg is aangegeven.

f3.1 Afbeelding Legger, met plangebied (groen omcirkeld) en begrenzing vaarweg (donker blauw)



Uit figuur 3.1 blijkt dat het plangebied is gelegen binnen de begrenzing van de vaarweg, derhalve binnen de maximale PR 10^{-6} -contour van de Boven Rijn. Uit paragraaf 1.4.2 van de bijlage bij de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) blijkt echter dat een vaarweg van bevaarbaarheidsklasse 6 in de praktijk geen PR 10^{-6} -contour heeft, voor zover geen sprake is van een nautisch complexe situatie (kruisend verkeer, stroom, bocht e.d.). In voorliggende situatie is er geen aanleiding om aan te nemen dat sprake is van een nautisch complexe situatie, zodat uitgegaan mag worden van het ontbreken van de PR 10^{-6} -contour. Tevens mag aangenomen worden dat geen sprake is van een risicotecnische flessenhals¹.

Op de Boven Rijn is de voor het vervoer beschikbare gebruiks- c.q. risicoruimte groter dan op basis van de huidige inzichten over de ontwikkeling van het vervoer nodig is. Geredeneerd vanuit het risico op overlijden dat mensen maximaal mogen lopen als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen op de vaarweg, is er geen reden om het toelaten van nieuwe kwetsbare objecten te verbieden in vaarwegen waarvoor geldt dat het plaatsgebonden risico lager is dan 10^{-6} per jaar. Daarom wordt in artikel 3.5 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in combinatie met artikel 13 van de Regeling basisnet voor deze vaarwegen een uitzondering gemaakt op het verbod om binnen de gebruiks- c.q. risicoruimte (d.w.z. binnen de maximale PR 10^{-6} -contouren c.q. tussen de oeverlijnen) kwetsbare objecten toe te staan.

Aangezien er daarnaast geen (nieuwe) fysieke of risicotecnische flessenhals in de vaarweg wordt gecreëerd vormt het plaatsgebonden risico geen knelpunt voor de planvorming.

Vrijwaringszone

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn in art. 2.1.2 vrijwaringszones aangegeven voor rijkswaerwegen. Langs de Boven Rijn (bevaarbaarheidsklasse 6) heeft deze vrijwaringszone een breedte van:

- 25 m aan weerszijden van de begrenzingslijn van de rijkswaerweg;
- 50 m aan weerszijden van de begrenzingslijn binnen een afstand van 300 m van een vaarwegsplitsing of havenuitvaart.

Volgens het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet bij het toelaten van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen een vrijwaringszone in een toelichting bij een bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning worden ingegaan op de redenen hiervoor, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. In dit kader kan verwezen worden naar de ruimtelijke onderbouwing “Eterij en Schenkerij 862 a/d Europa Kade 3 te Tolkamer” waarin wordt ingegaan op het belang van het plan.

Indien de bouw of aanpassing van een (beperkt) kwetsbaar object binnen een vrijwaringszone is toegelaten, gelden op grond van het Bouwbesluit 2012 mogelijk aanvullende bouwvoorschriften.

¹ Van een risicotecnische flessenhals in een vaarweg is sprake indien op dat deel van de vaarweg een verhoogde ongevalsrisico geldt én als gevolg daarvan de PR 10^{-6} -contour hier eerder de oever zal raken dan in de fysieke flessenhals.

Groepsrisico

Op grond van artikel 8, lid 2 van het Bevt is een groepsrisicoberekening en uitgebreide verantwoording van het groepsrisico niet nodig bij ruimtelijke plannen binnen 200 m van een transportroute wanneer:

- het groepsrisico niet hoger is dan 10% van de oriëntatiewaarde, of
- het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Op grond van artikel 7 van het Bevt is een beperkte verantwoording altijd nodig bij het toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van een transportroute. Hierin dient aandacht besteed te worden aan de mogelijkheden voor hulpverleners om in geval van een incident met gevaarlijke stoffen op de vaarweg te kunnen optreden en aan de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen (zelfredzaamheid).

Uit paragraaf 1.4.2 van de bijlage bij de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden langs een vaarweg met bevaarbaarheidsklasse 6, voor zover geen sprake is van een nautisch complexe situatie. In voorliggende situatie is er geen aanleiding om aan te nemen dat sprake is van een nautisch complexe situatie.

Voorts is in paragraaf 1.4.2 van de bijlage bij de HART opgenomen dat langs een vaarweg met bevaarbaarheidsklasse 6 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico alleen mogelijk wordt overschreden wanneer binnen 200 meter van de oever de personendichtheid groter is dan 500 personen per ha en het aantal tankschepen met LT2 (toxische vloeistoffen) + GT3 (toxische gassen) groter is dan 1.000 per jaar.

De personendichtheid in het betreffende gebied langs de Boven Rijn is ruimschoots lager dan 500 personen per ha. Dit geldt ook voor de situatie na uitvoering van het plan. De personendichtheid van de kern Tolkamer bedraagt ongeveer 30 personen per ha. Daarnaast vindt conform de Regeling basisnet geen vervoer van LT2 plaats en dient op jaarbasis uitgegaan te worden van 196 tankschepen met GT3, derhalve in totaal ruimschoots minder dan 1.000 tankschepen per jaar.

Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico ten gevolge van de Boven Rijn veel kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Naar verwachting is het groepsrisico in voorliggende situatie, gezien de beperkte personendichtheid en het relatief beperkte aantal tankschepen LT2 en GT3, zelfs kleiner dan 1% van de oriëntatiewaarde.

Gelet op het feit dat het groepsrisico niet hoger is dan 10% van de oriëntatiewaarde is conform Bevt een groepsrisicoberekening en uitgebreide verantwoording van het groepsrisico in voorliggende situatie niet nodig.

Hulpverlening en zelfredzaamheid

Om de hulpdiensten een goede toegankelijkheid tot de beoogde horecagelegenheid te bieden dienen hulpverleningsvoertuigen zich nabij ligplaats te kunnen opstellen. Gezien de ruimtelijke inrichting mag ervan uitgegaan worden dat de Europakade voldoende ruimte biedt voor de opstelling van hulpverleningsvoertuigen.

Er wordt aangenomen dat er doorgaans geen of in beperkte mate personen met een lichamelijke of geestelijke beperking aanwezig zullen zijn in de beoogde horecagelegenheid. Bij eventuele aanwezigheid van mensen met een beperking is voldoende (directe of indirecte) begeleiding aanwezig. Er zal aldus geen sprake zijn van een concentratie van zogenaamde 'verminderd zelfredzame' personen.

Voor de aanwezigheid van kinderen geldt dat wanneer deze aanwezig zijn ervan wordt uitgegaan dat de ouders of personeel de kinderen kunnen begeleiden bij een incident op het water. Het is aan te bevelen dat personeel van de horecagelegenheid wordt voorbereid op de mogelijkheid van een scenario waarbij een incident op het water plaatsvindt, zodat hierop geanticipeerd kan worden.

4 Conclusie

Op basis van het onderzoek met betrekking tot externe veiligheid naar de ingebruikname van een voormalige oliebunker als horecagelegenheid kan het volgende worden geconcludeerd:

- Inrichtingen voor de opslag van gevaarlijke stoffen, transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg of het spoor en buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen vormen geen belemmering voor de planontwikkeling.
- Het plangebied is gelegen binnen de vaarweg van de Boven Rijn, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, en bevindt zich tevens binnen de vrijwaringszone van deze rijksvaarweg. De wetgeving laat nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen een vrijwaringszone toe, voor zover in een toelichting bij het ruimtelijk plan wordt ingegaan op de redenen hiervoor. In dit kader wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing.
- Gezien de beperkte personendichtheid in de omgeving van het plangebied, de bescheiden omvang van het plan en het relatief beperkte aantal tankschepen LT2 en GT3 mag ervan uitgegaan worden dat het groepsrisico ruimschoots lager is en blijft dan 10% van de oriëntatiewaarde, op grond waarvan een groepsrisicoberekening en uitgebreide verantwoording van het groepsrisico niet nodig is.

Mook,



Deze notitie bevat 6 pagina's