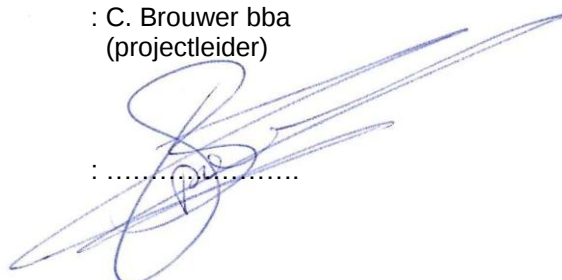


**RAPPORT
betreffende een
quickscan externe
veiligheid
Zuiddijk (ong.)
te Graft-De Rijp**

Datum : 5 juli 2011
Kenmerk : 1105D234/DBI/rap5
Contactpersoon : De heer D.D.C.A. Bijl
Auteur : Ing. J.P. Goossen

Vrijgave : C. Brouwer bba
(projectleider)


:

Opdrachtgever : R & B Milieuadvies
: De heer H. Draaisma
: Postbus 126
: 2200 AC Noordwijk

© IDDS bv. 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.

NOORDWIJK (hoofdkantoor)

's-Gravendijckseweg 37
Postbus 126
2200 AC Noordwijk

T 071 - 402 85 86
info@idds.nl
www.idds.nl

VEENENDAAL

T 0318 - 69 00 22

BREDA

T 076 - 548 66 20

HOOGVEEN

T 0528 - 72 22 29

SEVENUM

T 077 - 467 05 86

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Huidige situatie	3
1.3	toekomstige situatie	3
1.4	opzet en reikwijdte onderzoek	3
2.	BELEIDSKADER	4
2.1.	plaatsgebonden risico	4
2.2.	groepsrisico	4
2.3.	verantwoordingsplicht	5
3.	INVENTARISATIE RISICOBRONNEN	6
3.1.	risico's door inrichtingen	6
3.2.	risico's door buisleidingen	7
3.3	risico's door transport	7
4.	CONCLUSIES	8

BIJLAGEN

1. situatietekening

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

In opdracht van R & B Milieuadvies is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd. De aanleiding daarvoor is de ruimtelijke onderbouwing, die nodig is voor het realiseren van een benzinestation aan de Zuiddijk in de gemeente Graft-De Rijp. De ruimtelijke onderbouwing is nodig omdat de plannen niet (geheel) passen binnen het van toepassing zijnde bestemmingsplan.

Het doel van de quickscan is om een uitspraak te kunnen doen, of voor het initiatief verder (kwantitatief) onderzoek nodig is op dit vlak. Met de quickscan zijn risicobronnen in de omgeving van het plangebied geïnventariseerd, voor zover het plangebied zich binnen hun invloedsgebied bevindt. Op basis van de verzamelde informatie is een inschatting gegeven van eventuele vervolgacties. De bevindingen zijn in deze notitie gerapporteerd.

De werkzaamheden zijn uitgevoerd in samenwerking met SPA. De projectcoördinatie is door IDDS verricht.

1.2 HUIDIGE SITUATIE

In bijlage 1 is de situering van het plangebied en de directe omgeving te zien. Het plangebied valt onder het bestemmingsplan De Volger en heeft de bestemming “groenvoorziening” en “water”.

Ten noord en noordwesten is aaneengesloten bebouwing (woningen) en ten noordoosten zijn sportvelden gesitueerd op meer dan 80 meter. Ten westen van het plangebied aan de overzijde van de Zuiddijk is op meer dan 20 meter het hotel de Rijper Eilanden gelegen. Ten oosten en zuiden ligt bedrijventerrein De Volger.

1.3 TOEKOMSTIGE SITUATIE

De beoogde ruimtelijke ontwikkeling betreft het realiseren van een benzineservicestation met drie wasboxen aan de Zuiddijk. Hiervoor komt er in het bestemmingsplan de bestemming bedrijfsdoeleinden (bedrijven t/m categorie 3.1 van de staat van bedrijfsactiviteiten). Het plan voorziet niet in de aflevering van LPG c.q. een LPG-tankstation.

De Zuiddijk is de uitvalsweg van het bedrijventerrein De Volger naar de N244. De bebouwde kom van De Rijp ligt op circa 80 meter ten noorden van het plangebied. De N244 ligt op ongeveer 10 meter van de grens van het plangebied.

1.4 OPZET EN REIKWIJDTE ONDERZOEK

Door de opdrachtgever is om een beoordeling van de externe veiligheid in relatie tot het initiatief gevraagd. Uitgangspunt daarbij is dat alleen een kwalitatieve analyse (quickscan) wordt uitgevoerd.

Het aanleveren van elementen voor het invullen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico is niet voorzien.

2. BELEIDSKADER

In het veiligheidsbeleid wordt gewerkt met afstanden of gebieden. Voor het bestemmingsplan zijn twee gebieden van belang, te weten:

- PR-gebied: gebied waar plaatsgebonden risiconormen (PR) gelden en getoetst moeten worden;
- invloedsgebied: gebied waar beoordeling en verantwoording van het groepsrisico (GR) nodig is.

2.1. PLAATSGEBONDEN RISICO

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien deze zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren. Dit zijn lijnen die punten met eenzelfde risico met elkaar verbinden op een topografische kaart. Voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten (b.v. woningen) en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten (b.v. bepaalde bedrijfsgebouwen).

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voor nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt.

2.2. GROEPSRISICO

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

Het GR voor transport is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van een transportroute in een keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, legt dit vaak ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10^{-6} -contour (PR).

2.3. VERANTWOORDINGSPLICHT

Voor het GR laat de Rijksoverheid toepassing en verantwoording van de veiligheidnorm over aan de lokale en regionale overheid. Het invullen van de verantwoordingsplicht vormt een belangrijk onderdeel bij het opstellen van een bestemmingsplan.

Algemeen geldt dat elke verandering van het groepsrisico een onderbouwing en verantwoording vereist. De verantwoordingsplicht omvat (samengevat) de volgende elementen die beoordeeld moeten worden:

- verandering van het groepsrisico;
- mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen binnen het invloedsgebied;
- mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp;
- mogelijke alternatieven (voor het ruimtelijk plan);
- mogelijkheden tot risicoreductie.

Op basis van het voorgaande wordt een uitspraak gedaan over de aanvaardbaarheid van het risico dat na alle maatregelen resteert.

3. INVENTARISATIE RISICOBRONNEN

Bij de inventarisatie van de risicobronnen die in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn, is gekeken naar:

1. inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
2. buisleidingen;
3. transportroutes van gevaarlijke stoffen.

Wat betreft de omvang van het onderzoeksgebied dat is beschouwd, is gelet op de aard van de risicobron. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat binnen het onderzoeksgebied geen nieuwe risicobronnen worden geïntroduceerd.

Er is gebruik gemaakt van de volgende gegevensbronnen:

- circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (laatste wijziging 01-01-2010);
- handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen van VNG, Den Haag, 1998;
- Risicokaart;
- risico-atlassen;
- programma van eisen nieuwe EV risicoanalyse weg (13-07-2009);
- programma van eisen nieuwe EV risicoanalyse water (10-07-2009);
- kaart buisleidingennetwerk Nederland;
- besluit buisleidingen (24-07-2010 geldend vanaf 01-01-2011).

Verkenkend onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over Provinciale wegen, Provincie Noord-Holland (maart 2010).

3.1. RISICO'S DOOR INRICHTINGEN

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen inrichtingen zijn gelegen of (opslag)activiteiten plaatsvinden, die in het kader van dit onderzoek relevant zijn.

Het benzineservicestation zelf heeft een dermate beperkte veiligheidsafstand, maximaal 20 meter, dat het geen knelpunten oplevert voor zijn omgeving. Daarbij wordt nogmaals aangetekend dat er geen LPG wordt afgeleverd.

Conclusie: externe veiligheid als gevolg van inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden, is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied en het plan zelf vormt ook geen bedreiging voor de omgeving.

3.2. RISICO'S DOOR BUISLEIDINGEN

Uit de kaart van het buisleidingennetwerk in Nederland en de risicokaart is afgeleid dat zich op 130 meter van het plangebied een aardgas buisleiding bevindt van 24 inch en 66 bar. Deze buisleiding heeft geen plaatsgebonden risico. Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de buisleiding, dat in dit geval uitkomt op 310 meter. Het benzineservicestation zorgt voor een zeer beperkte stijging in de populatie (gemiddeld 2 medewerkers en circa 5 bezoekers). Gelet op de afstand tussen de buisleiding en het plangebied wordt verwacht dat het groepsrisico niet berekenbaar zal toenemen als gevolg van het plan. Wel is het zo dat, vanwege de stijging van de personendichtheid die het plan met zich meebrengt, er formeel een verantwoording van het groepsrisico nodig is.

Conclusie: externe veiligheid als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

3.3 RISICO'S DOOR TRANSPORT

Wegtransport

Het plangebied is gelegen aan de Zuiddijk, buiten de bebouwde kom, waar vervoer van gevaarlijke stoffen niet is toegestaan.

Over de N244 vindt voornamelijk transport van benzine en diesel plaats. Uit verkennend onderzoek (maart 2010) blijkt dat ter hoogte van het plangebied dermate weinig vervoer plaatsvindt dat externe veiligheid niet relevant is.

Conclusie: externe veiligheid als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Transport over water

In de onmiddellijke nabijheid van het plangebied bevindt zich geen vaarweg. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water is daarom niet aan de orde.

Conclusie: het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Railverkeer

Binnen een afstand van 1 kilometer van het plangebied ligt geen spoorweg. Met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor hoeft geen rekening te worden gehouden.

Conclusie: het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Vliegverkeer

Het plangebied ligt niet in het beperkingengebied, luchtverkeer is daarom niet relevant.

Conclusie: vliegverkeer vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4. CONCLUSIES

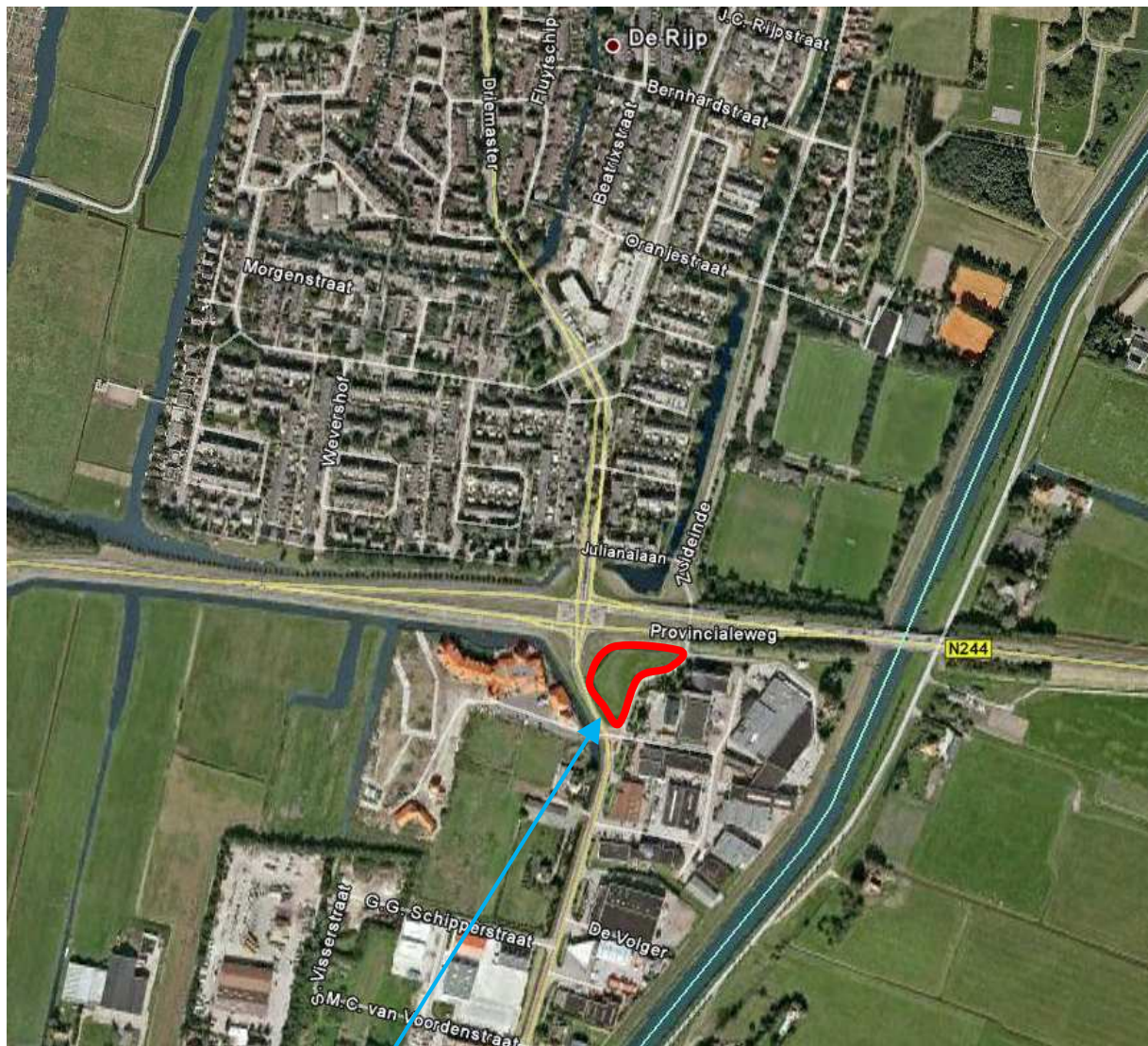
Samenvattend kan op basis van de uitgevoerde quickscan externe veiligheid voor het plan aan de Zuiddijk in Graft-De Rijp het volgende worden geconcludeerd:

- het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vormen in geen van de beoordeelde gevallen een belemmering voor de planontwikkeling;
- het groepsrisico moet formeel gezien verantwoord worden, aangezien er door het plan sprake is van een (lichte) toename van de personendichtheid binnen het invloedsgebied vanwege de buisleiding.

IDDS bv
Noordwijk (ZH)

BIJLAGE 1
SITUATIEKENING

SITUATIE



Plangebied