



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Portefeuille Risico- en Crisisbeheersing

Postadres
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres Wilhelminakade 947

Rotterdam

Telefoon 010-4468 900

Telefax 010-4468 699

E-Mail michel.baars@veiligheidsregio-rr.nl

Ons kenmerk 12uit00045/R&C/JT/MB/DdG

Betreft Concept ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein
Noordwest. Veiligheidsadvies: 3807/265

Datum 5 januari 2012

Behandeld door M. Baars

Gemeente Rotterdam

College van burgemeester en wethouders

t.a.v.: Dhr. J.M.A. Hazenak,
afdelingsmanager Ruimtelijke Ordening

Postbus 70012

3000 KP ROTTERDAM

Geacht college,

Op 30 november 2011 heeft de heer R.F. Brunett namens de heer J.M.A. Hazenak, Afdelingsmanager Ruimtelijke Ordening van de gemeente Rotterdam, in het kader van het overleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, het concept ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerrein Noordwest' vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht hierop een advies uit te brengen.

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Hierbij bied ik u ons advies aan. Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer M. Baars, beleidsmedewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn telefoonnummer is 010-4468 963, e-mail: michel.baars@veiligheidsregio-rr.nl

Met vriendelijke groet,

het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens deze,

Mw. Drs. A.C. Trijselaar mpa,
Directeur Risico- en Crisisbeheersing.

Bijlage: Veiligheidsadvies 3807/265

Kopie:

- Ambtenaar Rampenbestrijding, Directie Veiligheid, Bestuursdienst Rotterdam
- Dhr. A.P. Groeneweg, Bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling, DCMR
- Dhr. W. Kooijman, Bureauhoofd Bureau Veiligheid, DCMR
- Dhr. R. Mekes, Hoofd Brandveiligheid Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond District Noord van de VRR.



Veiligheidsadvies: concept ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Noordwest
Nummer: 3807/265

5 januari 2012

De bewustwording met betrekking tot externe veiligheidsaspecten is versterkt door rampen en ongevallen die ons land en onze buurlanden hebben getroffen. De wetgeving hierover heeft zich in een snel tempo ontwikkeld en is nog steeds sterk in ontwikkeling. Zo bepaalt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dat bij veranderingen in de ruimtelijke ordening onder andere het groepsrisico verantwoord dient te worden. De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) bepaalt hetzelfde met betrekking tot vervoersbesluiten dan wel omgevingsbesluiten waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen een risico kan vormen. Naast de wet- en regelgeving inzake externe veiligheid is er ook de Wet veiligheidsregio's. Hierin wordt onder andere het college van burgemeester en wethouders belast met de organisatie van de brandweezorg en rampenbestrijding en crisisbeheersing. De Wet veiligheidsregio's bepaalt dat het college hierover door de Veiligheidsregio wordt geadviseerd. Zo beschikt het gemeentebestuur bij de voorbereiding van een besluit over de noodzakelijke kennis en relevante feiten met betrekking tot de risico's en de benodigde hulpverleningsbehoefte in het geval van calamiteiten, waarmee zij een zorgvuldige belangenafweging kan maken als bedoeld in afdeling 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Voor u ligt het advies met betrekking tot het concept ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Noordwest. Het bestemmingsplan regelt voornamelijk de bestaande situatie in het plangebied. De analyse heeft geleid tot de volgende constatering:

Risicobronnen

In en rond het plangebied zijn twee relevante risicobron aanwezig:

- I. LPG-tankstation 'BP Matlingeweg'.
- II. Vliegverkeer Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Selectie incidentscenario's

Voor de relevante risicobronnen zijn het worstcase en de meest geloofwaardige scenario's beschouwd. Voor het bepalen van het resteffect (inschatting van het aantal doden en gewonden) zijn de volgende worstcase scenario's beschouwd:

1. BLEVE¹ met een tankwagen met brandbare gassen nabij LPG-tankstation BP Matlingeweg.
2. Luchtvaartongeval als gevolg van een neerstortend vliegtuig.

Daarnaast is voor de relevante risicobronnen gekeken naar het meest geloofwaardige scenario's. Indien er binnen de 1% letaliteitscontour (voorziene) objecten aanwezig zijn, zullen hiervoor aanvullende maatregelen geadviseerd worden. Er is één meest geloofwaardig scenario:

3. Plasbrand met een tankwagen met brandbare vloeistoffen bij LPG-tankstation BP Matlingeweg.

¹ Een explosiescenario doordat de druk in een opslagtank (LPG-tankwagen) zo toeneemt dat de tank openbarst en de vloeistof er als een brandende wolk uitkomt. BLEVE: boiling liquid expanding vapour explosion.



Met betrekking tot dit plan is geconstateerd dat het plangebied gedeeltelijk binnen de PR 10^{-6} en PR 10^{-7} contour van RTHA wordt gesitueerd, zoals blijkt uit de M.E.R. van RTHA uit 2008, en daarmee binnen het invloedsgebied van de luchthaven. De realisatie van een ruimtelijk plan binnen het invloedsgebied van de luchthaven houdt (mede) in dat rekening gehouden moet worden met de mogelijkheid van een neerstortend vliegtuig. Voor bouwplannen die zorgen voor een stijging van het groepsrisico en binnen de PR 10^{-6} en PR 10^{-7} contour worden gerealiseerd, geldt een motivatieplicht. Deze motivatieplicht behoort te worden ingevuld door het bevoegd gezag en behoort nader in te gaan op de reden(en) om (specifiek) binnen het invloedsgebied van de luchthaven ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om op eigen kracht zich in veiligheid te brengen.

Voor elk incidentscenario is de mogelijkheid van zelfredding verschillend. Zelfredding kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van het aantal slachtoffers, omdat de meeste slachtoffers vooral in de eerste minuten tot half uur van het ongeval vallen. Naast verschillen per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden. Aanwezigheid van bijvoorbeeld vluchtwegen, mate van voorbereid zijn, het aantal mensen en hun fysieke condities en het al dan niet tijdig geven van duidelijke instructies, zijn belangrijke factoren.

Ad 1: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een BLEVE- incident met een LPG-tankwagen geldt dat een potentieel incident zich opbouwt in de tijd en zich voor aanwezigen onverwacht kan voltrekken. De effectafstanden zijn groot. De BLEVE kan binnen 20 tot 30 minuten plaatsvinden. Mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn aanwezig, mits tijdig aangevallen wordt met ontruiming en er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Ad 2: Het gebied binnen het invloedsgebied van het vliegveld dient voldoende te zijn ingericht om de zelfredzaamheid te kunnen faciliteren. Ontvluchting uit de directe omgeving van het incident is niet mogelijk gezien het grote en verwoestende effect van een vliegtuigcrash. Buiten de directe omgeving van een vliegtuigcrash zijn aanwezige personen mogelijk in staat te vluchten, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Ad 3: Voor het beschouwde scenario als gevolg van een plasbrand geldt dat de brand zich snel kan ontwikkelen. Dit effect is zichtbaar voor de aanwezigen in de locatie. Ontvluchten is mogelijk, mits er geen beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.



Beheersbaarheid

Het criterium beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verder escalatie van het incident kunnen voorkomen. Voor een adequate inzet van de hulpverleningsdiensten zijn de volgende punten van belang:

- Bereikbaarheid.
- Opstelmogelijkheden.
- Inzetbaarheid van middelen (o.a. bluswatervoorziening).

In overleg met de afdeling Brandveiligheid van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Noord zijn de mogelijkheden tot optreden van de hulpverleningsdiensten bepaald. De bereikbaarheid van het plangebied voldoet aan de gestelde richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). De bluswatervoorziening in het plangebied voldoet echter niet aan de gestelde richtlijnen, de primaire en secundaire bluswatervoorzieningen zijn namelijk ontoereikend.

Ten oosten van de Matlingeweg ter hoogte van de Bistolstraat en de Scheffeldstraat zijn onvoldoende brandkranen aanwezig. Ten westen van de Matlingeweg is een vuilwaternet vanuit de Schie aanwezig. Dit vuilwaternet is momenteel niet voldoende bruikbaar omdat:

- Het onbekend is waar zich een aantal afsluiters bevinden.
- Geconstateerd is dat sommige leidingen niet zijn aangesloten.
- Bij ophogingen in het gebied zijn brandkranen op privéterreinen niet meegenomen, waardoor deze onbruikbaar zijn geworden.
- Het systeem zeer kwetsbaar is (door werkzaamheden zijn de afgelopen maanden lekkages ontstaan).

Momenteel loopt vanuit Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam in samenwerking met de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond district Noord een project om het vuilwaternet te verbeteren. Verwacht wordt dat na de verbetering van het vuilwaternet de bluswatervoorziening aan de westzijde van de Matlingeweg wel toereikend is.



Advies

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond adviseert u om de volgende voorzieningen te realiseren, teneinde de risico's te beperken en de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten:

1. Bij (her)ontwikkeling(en) is het wenselijk dat (nood)uitgang(en) zodanig worden gesitueerd zodat aanwezige personen veilig in tegengestelde richting van een incident bij het LPG-tankstation BP Matlingeweg kunnen vluchten, waardoor de zelfredzaamheid van aanwezigen wordt verbeterd en slachtoffers kunnen worden voorkomen. Daarbij is het van belang dat alle (nood)uitgang(en) in voldoende mate aansluiten op de bestaande infrastructuur binnen en buiten het plangebied.
2. Draag zorg voor de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening binnen het plangebied zoals gesteld conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). Neem hiervoor contact op met de afdeling Brandveiligheid van de Regionale Brandweer Rotterdam-Rijnmond Noord.
3. Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezigen personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

De VRR is van mening dat het niet mogelijk of reëel is om voor de voorgenomen ontwikkeling bouwkundige maatregelen te adviseren tegen het respectievelijk voorkomen of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval. De mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid van aanwezigen op de grond zullen mede afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden van de aard, omvang en locatie van een luchtvaartongeval. Daarnaast zal de hulpverlening zich richten op het beperken en bestrijden van eventuele secundaire branden in de omgeving. Tenslotte zullen bij een luchtvaartongeval de reguliere alarmering- en opschalingprocessen worden gevolgd en indien noodzakelijk bijstand worden gevraagd van omliggende regio's.

Resteffect

De beschouwde risicobronnen kunnen in de voorziene plannen tot incidenten leiden die vallen in maatrampklasse III (BLEVE nabij LPG-tankstation BP Matlingeweg en een vliegtuigongeval binnen het plangebied). De maatrampklasseschaal loopt op van I tot en met V, waarbij III beheersbaar wordt geacht door de hulpverleningsdiensten. Voor maatrampklasse IV zal hulp van omliggende (veiligheids)regio's ingeschakeld moeten worden. De genoemde maatregelen hebben nauwelijks tot geen kwantificeerbaar effect op het berekende aantal slachtoffers. Echter, de kans op het zich catastrofaal ontwikkelen van een incident neemt af en de effecten kunnen verder teruggedrongen worden.

Bestuurlijke overweging

Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient u een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan.

De beschouwde risicobronnen zijn een beperking voor de ruimtelijke ordening. De genoemde maatregelen leiden tot een verbetering van de veiligheidssituatie.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond biedt u aan dit advies toe te lichten alvorens een besluit wordt genomen. Graag verneemt de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond uw besluit met betrekking tot de geadviseerde voorzieningen uit dit advies.

