



De Raad Vastgoed
Dhr. M. Kort
Postbus 3081
2220 CB Katwijk

Noordwijk, 21 januari 2018

Locatie	:	Exportweg 50, Waddinxveen
Kenmerk	:	17041284/JBR/rap2
Contactpersoon	:	ir. H.J. Breukelman MSc
Email	:	jbreukelman@idds.nl
Telefoon	:	06 - 4570 1745
Betreft	:	Notitie omgevingsonderzoeken nieuwe locatie Dachser

Geachte heer Kort,

Mei 2017 hebben wij onderhavig planvoornemen getoetst op enkele omgevingsaspecten zoals hieronder nader opgesomd. Half januari 2019 hebben wij deze notitie aangepast en geactualiseerd naar de afgestemde vervoersaantallen met de directie van Dachser en de afstemming die met de gemeente heeft plaatsgevonden.

Separaat zenden wij ook het aangepaste akoestisch onderzoek toe op basis van de afgestemde vervoersaantallen.

Wij hopen u met deze notitie voldoende te hebben geïnformeerd en behulpzaam te zijn geweest bij uw planontwikkeling.

Met vriendelijke groet,
IDDS Ruimte & Ontwikkeling

ir. Jan Breukelman MSc
(teamleider / adviseur)

Aanleiding

Gelegen op het Distripark Doelwijk te Waddinxveen, ter plaatse van Exportweg 50, ligt een bedrijventerrein met een oppervlakte van circa 26.700 m². In de huidige situatie is hier P. van 't Wout Funderingstechnieken B.V. gevestigd. Dit bedrijf verhuist naar een andere locatie en nu wil Dachser dit terrein toevoegen aan haar bestaande logistieke distributiecentrum dat noordwestelijk van de locatie op hetzelfde Distripark is gevestigd (te Handelsweg 2). In onderstaande figuren is de planlocatie weergegeven.



Figuur 1: Luchtfoto (Bing) met aanduiding locatie



Figuur 2: Uitsnede bestemmingsplan Distripark Doelwijk 2009 met aanduiding locatie

De directie van Dachser heeft aangegeven dat deze nieuwe locatie zal worden gebruikt voor opslag van goederen in in pandige magazijnstellingen. Het aantal vervoersbewegingen is conform opgave van de directie van Dachser zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1: Vervoersbewegingen Dachser

DACHSER WADDINXVEEN					
		Vrachtwagens	Bestelbussen	Terminal-tractoren	Personen-auto's
	periode	Aantal bezoeken (laden, lossen of omwisselen laadeenheid)	Aantal bezoeken (laden en lossen)	Rangeeractiviteit (eenheid x uren)	Aantal bewegingen (aankomst en vertrek)
Verkeersbewegingen locatie Exportweg	07.00 – 19.00	35	7	5	130
	19.00 – 23.00	7	2	1	10
	23.00 – 07.00	0	0	0	0
Laad- en losactiviteiten locatie Exportweg	07.00 – 19.00	50	-	-	-
	19.00 – 23.00	7	-	-	-
	23.00 – 07.00	0	-	-	-

Het gebouw wordt ingericht voor opslag van algemene handelsgoederen; er zijn geen koel- of andersoortige installaties aan of op het loodsgebouw aanwezig. Intern transport vindt enkel in pandig plaats door middel van elektrische heftrucks. Op het buitenterrein rijden door diesel aangedreven terminaltractoren. Extern transport vindt met name plaats met behulp van vrachtwagens, naast enkele bestelbussen. Het autoverkeer als gevolg van personeel en bezoekers levert dagelijks 140 verkeersbewegingen heen en weer op.

In verband met deze nieuwe bedrijfsvestiging dienen een aantal omgevingsonderzoeken uitgevoerd te worden en enkele onderdelen onderbouwd te worden. In deze notitie wordt ingegaan op de volgende aspecten:

- Korte onderbouwing archeologie;
- Bedrijven en milieuzonering;
- Luchtkwaliteit;
- Stikstofdepositie;
- Externe veiligheid;
- Watertoets;
- Verkeer en parkeren.

1.1 Archeologie

Zoals uit figuur 2 blijkt, geldt op grond van het bestemmingsplan voor bijna het gehele plangebied de dubbelbestemming WR-A (Waarde - Archeologie). Op grond van artikel 9.1 geldt dat deze gronden naast de andere aangewezen bestemmingen, tevens bestemd zijn voor:

- het behoud van de archeologische monumenten die ter plaatse aanwezig zijn;
- het behoud van de archeologische monumenten, waarvan de aanwezigheid redelijkerwijs vermoed wordt.

In onderstaande figuur is een uitsnede van de archeologische beleidskaart van de Gemeente Waddinxveen weergegeven. Hieruit volgt dat er voor de planlocatie “geen archeologische vereisten” zijn.



Figuur 3: Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Waddinxveen met aanduiding plangebied

Conclusie Archeologie

Gelet op bovenstaande gelden er vanuit archeologisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

1.2 Bedrijven en milieuzonering

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder ten gevolge van bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving of ten opzichte van gevoelige functies zoals woningen zoveel mogelijk te voorkomen. Alle bedrijfsmatige activiteiten die in potentie hinder kunnen veroorzaken worden door middel van vergunningen of meldingen op basis van de Wet milieubeheer gereguleerd. In aanvulling op deze vergunningen of meldingen voorziet een 'goede ruimtelijke ordening' eveneens in het voorkomen van onvoorzienbare hinder bij gevoelige functies zoals wonen. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (bedrijven) en gevoelige functies (wonen) wordt hinder voorkomen.

Met milieuzonering worden te allen tijde twee doelen gediend: niet alleen het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen, maar tevens het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

Bedrijfsmatige activiteiten zijn in de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering 2009" ingedeeld in een aantal categorieën met bijbehorende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies. De indeling van de activiteiten is gebaseerd op de standaard bedrijfs-indeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, een richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

In de VNG-publicatie zijn de richtafstanden uit bijlage 1 'Richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten' afgestemd op het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, stiltegebied of natuurgebied) wordt gekenmerkt door functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen er nauwelijks andere functies zoals bedrijven of kantoren voor. Een locatie kan echter ook behoren tot het tweede omgevingstype 'gemengd gebied', dat gekarakteriseerd wordt door een matige tot sterke functiemenging. Hier komen direct naast woningen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als dit type worden beschouwd. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-publicatie kunnen in dat geval met één afstandsstep verlaagd worden zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat van een milieugevoelig object. Dit geldt in het bijzonder voor geluid, het milieuaspect dat voor de te hanteren richtafstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend is.

Op het bedrijventerrein Distripark Doelwijk worden bedrijfsactiviteiten toegelaten tot ten hoogste milieucategorie 4.1. tenzij op de grond een andere aanduiding van de milieuzone van toepassing is. Dachser valt op grond van zijn werkzaamheden onder SBI-2008 494, nummer 0: Goederenwegvervoerbedrijven met een bedrijfsoppervlakte van meer dan 1000 m². Hiervoor geldt milieucategorie 3.2. met een richtafstand van 100 meter tot gevoelige objecten. Het dichtstbijzijnde gevoelige object (burgerwoning aan de Vijfde Tochtweg 2) ligt op 235 meter afstand.

Conclusie Bedrijven en milieuzonering

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de voorgenumen planontwikkeling.

1.3 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is een titel toegevoegd: titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide (NO₂)

en zwevende deeltjes (PM₁₀ en PM_{2,5}) opgenomen. Dit zijn in ons land de meest kritische luchtverontreinigende componenten met de hoogste kans op overschrijdingen van de grenswaarden. De normen zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen. In onderstaande tabel staan de grenswaarden zoals vermeld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer weergegeven.

Tabel 1: Grenswaarden NO₂ en PM₁₀ overeenkomstig bijlage 2 Wet milieubeheer

Stof	Concentratie [µg/m ³]	Omschrijving
NO ₂	40	Jaargemiddelde concentratie
	200	Uurgemiddelde waarde die max. 18 keer per jaar mag worden overschreden
PM ₁₀	40	Jaargemiddelde concentratie
	50	24-uursgemiddelde waarde die max. 35 keer per jaar mag worden overschreden
PM _{2,5}	25	Jaargemiddelde concentratie

Ter correctie van natuurlijk in de lucht voorkomend fijnstof mag een aantal dagen in mindering gebracht worden bij de toetsing van de daggemiddelde grenswaarde: de zogenaamde zeezoutcorrectie. Dit houdt in dat in het geval van overschrijding van de 24-uursgemiddelde grenswaarde van PM₁₀ gecorrigeerd mag worden met een vastgesteld aantal dagen. Het RIVM heeft dit aantal per provincie vastgesteld, vanzelfsprekend mogen voor de kustprovincies meer dagen in mindering worden gebracht dan voor verder inlandse provincies.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma is de onderbouwing van het derogatieverzoek van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke maatregelen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 (fijnstof) respectievelijk 2015 (stikstofdioxide) overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder AMvB en mr niet in betekenende mate (NIBM).

AMvB en mr niet in betekenende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De AMvB en Regeling "Niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. De AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. Er mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide en fijnstof). NIBM-projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie, maar ook om de personen in de omgeving daarvan.

Beoordeling planvoornemen

Op grond van de verstrekte gegevens is het worst case scenario dat er 32 vrachtwagenbewegingen per werkdag plaatsvinden (maximaal 30 reguliere en 2 buiten normale werktijden) en de parkeerruimte binnen de inrichting voor 20 personenauto's volledig benut wordt. Met behulp van de NIBM-rekentool is de situatie doorgerekend, met daarbij de kanttekeningen dat:

- er is hier gerekend met het weekdaggemiddelde, terwijl voor de aantallen het worst case scenario van de werkdagen is gehanteerd;
- er is hier gerekend alsof in de huidige situatie geen verkeersbewegingen plaatsvinden, terwijl die als gevolg van de bedrijvigheid van Van 't Wout er wel degelijk zijn.

Met andere woorden: als hiermee al voldaan wordt aan het criterium van NIBM, dan is als gevolg van de bedrijfsverandering zeker sprake van NIBM.

Uitgaande van 100 vrachtwagenbewegingen; 10 bestelwagenbewegingen; 6 terminaltractorbewegingen en 140 personenautobewegingen vinden er in totaal 256 voertuigbewegingen plaats, waarvan 106 door zware voertuigen (41,4%).

Tabel 2: NIBM-rekentool (versie mei 2017)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Jaar van planrealisatie			2019
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)			256
Aandeel vrachtverkeer			41,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		0,91
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³			1,2
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig			

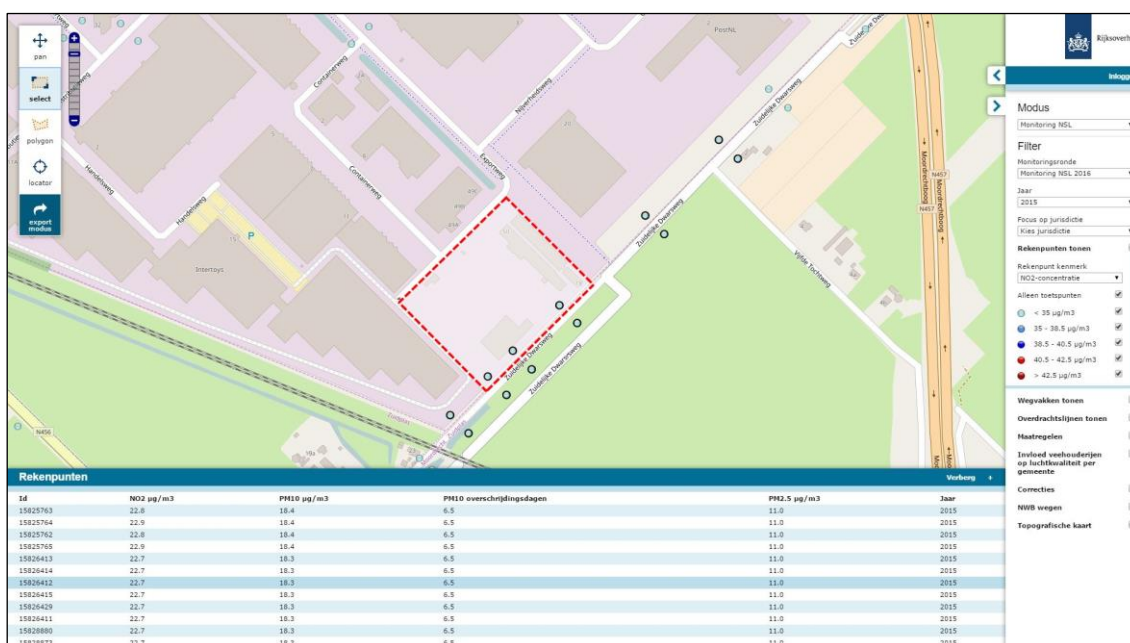
Uit de berekening zoals weergegeven in tabel 2 blijkt inderdaad dat de bijdrage van het 'extra' verkeer NIBM is.

In het aanwezige loodsgebouw dat ingericht wordt voor de opslag van algemene handelsgoederen zijn geen koel- of andersoortige installaties aanwezig. Intern transport vindt

enkel in pandig plaats door middel van elektrische heftrucks. Deze activiteiten sorteren dan ook geen effect op de luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit ter plaatse

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het projectgebied. Deze worden getoetst aan de grenswaarden zoals genoemd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de NSL-monitoringstool waarin deze achtergrondconcentraties langs de belangrijkste wegen zijn bepaald. In de volgende figuur zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ weergegeven langs de Zuidelijke Dwarsweg ter hoogte van het plangebied voor het peiljaar 2015.



Figuur 4: Overzicht concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool) rond plangebied (rood gestreepte lijn)

Uit figuur 4 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} langs de Zuidelijke Dwarsweg ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen maximaal $22,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is. De jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt niet overschreden. Eenzelfde geldt voor de grenswaarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$, deze is in het plangebied maximaal $11,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De daggemiddelde grenswaarde voor PM_{10} van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag overeenkomstig de Wet milieubeheer maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. In het plangebied komen maximaal 6,5 overschrijdingsdagen voor. In onderstaande tabel zijn deze bevindingen kort opgesomd.

Daarenboven is de trend dat in de toekomst de emissies en daarmee gepaard gaande achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarde zijn te verwachten.

Tabel 2: Toetsing achtergrondwaarden en grenswaarden NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀

Stof	Maximale achtergrondwaarde in de NSL monitoringstool [µg/m ³]	Jaargemiddelde grenswaarde conform de Wet milieubeheer [µg/m ³]
PM _{2,5}	11,0	25
PM ₁₀	18,4	40
NO ₂	22,9	40

Conclusie Luchtkwaliteit

Het project valt onder de regeling NIBM en draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Tevens voldoet de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied ruimschoots aan de gestelde grenswaarden in de Wet milieubeheer. Het onderdeel luchtkwaliteit vormt zodoende geen belemmering voor het planvoornemen.

1.4 Stikstofdepositie

Met de inwerkingtreding van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in juli 2015 is bepaald dat berekend dient te worden of een nieuwe activiteit een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal geven. Indien dit inderdaad het geval is, dient beoordeeld te worden of de natuurlijke kenmerken van betrokken Natura 2000-gebieden dermate in het geding zijn dat gesproken kan worden van een significant negatief effect, of dat de verslechtering niet significant is en de planontwikkeling aanspraak kan maken op benutting van de ontwikkelingsruimte. Met de invoering van het PAS geldt alleen nog een vergunningplicht voor activiteiten die meer dan 1 mol stikstofdepositie per hectare per jaar geven op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Bij een stikstofdepositie tussen de 0,05 mol en 1 mol N/ha/j bestaat er een meldingsplicht.

Berekening

Met behulp van Aerius is berekend wat het effect is op nabijgelegen Natura 2000-gebieden (met name: Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein bij de Reeuwijksche Plassen) als gevolg van de stikstofdepositie van het planvoornemen. Hiertoe is de stikstofbelasting van de verkeersbewegingen bepaald aan de hand van algemene kentallen. Aangezien het loodsgebouw niet wijzigt, vindt ten opzichte van de huidige situatie qua bebouwing geen toename in stikstofdepositie plaats. Omdat niet zeker is hoeveel transportbewegingen door de huidige eigenaar worden uitgevoerd, wordt een worst case scenario gehanteerd waarbij in de huidige situatie geen vervoersbewegingen plaatsvinden op de locatie.

De vervoerbewegingen zijn over het industrieterrein tot aan de oprit van de A12 ingevoerd (zie ook onderstaande figuur). Hierbij is wederom uitgegaan van 100 vrachtwagenbewegingen; 10 bestelwagenbewegingen; 6 terminaltractorbewegingen en 140 personenautobewegingen (in totaal 256 voertuigbewegingen).



Figuur 5: Traject vrachtwagens (1), personenauto's (2), bestelwagens (3) en terminaltractoren (4) ten opzichte van Natura-2000 gebied

Uit de berekening blijkt dat de maximale toename door het planvoornemen dermate klein is dat de uitkomst luidt: "Er zijn geen natuurgebieden met reken resultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn." Noch op het dichtstbij gelegen Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein op ruim 7 kilometer van de planlocatie, noch op andere Natura-2000 gebieden in de omgeving wordt de KDW overschreden. Er hoeft met andere woorden geen ontwikkelingsruimte in deze gebieden aangesproken te worden.

De berekening met kenmerk "1284 AERIUS Dachser - Exportweg 50 Waddinxveen" is als losse bijlage aan deze notitie toegevoegd.

Conclusie Stikstofdepositie

De stikstofdepositie als gevolg van het planvoornemen leidt niet tot significant negatief effect binnen Natura-2000 gebieden. Het aspect stikstofdepositie vormt derhalve geen belemmering voor het planvoornemen.

1.5 Externe Veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden met gevaarlijke stoffen of als gevolg van luchtvaartverkeer nabij luchthavens, waardoor mensen die verder niets met de betreffende activiteit te maken hebben, om het leven kunnen komen. Er wordt gekeken naar de risico's verbonden aan risicovolle inrichtingen, waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en vervoer van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Het belangrijkste instrument om de externe

veiligheid te waarborgen is ruimtelijke scheiding aan de hand van veiligheidsafstanden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicobronnen. Bij (beperkt) kwetsbare objecten dient gedacht te worden aan ruimten waar personen gedurende langere tijd verblijven (woning, recreatieterrein), gebouwen met grote aantallen personen (winkelcomplex, grote supermarkt, warenhuis) of personen met beperkte zelfredzaamheid (ziekenhuis, school, kinderopvang). Naast maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld Best Beschikbare Technieken voor inrichtingen), dienen afdoende maatregelen in de omgeving te worden genomen door middel van zonering: hoe minder mensen binnen de risicocontouren van een risicovolle activiteit vallen, hoe beter de veiligheidssituatie.

De wettelijke kaders voor externe veiligheid worden gevormd door de volgende wet- en regelgeving:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transport van gevaarlijke stoffen (Bevt)
- Wet luchtvaart (obstakelvrije vlakken en veiligheidszones; voor Schiphol gelden ook het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)).

Als centrale maatstaf voor het in beeld brengen van de externe veiligheidsrisico's worden de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) gehanteerd. Deze begrippen zijn in de wet eenduidig gedefinieerd, en in de wetgeving zijn normen opgenomen (grenswaarden en richtwaarden voor het PR, en een oriëntatiewaarde voor het GR) die bepalen welke omvang van een extern veiligheidsrisico als onacceptabel moet worden geacht. Zo beoogt de wetgeving te voorkomen dat er (beperkt) kwetsbare objecten (kunnen) worden gerealiseerd op locaties waar het PR als gevolg van risicobronnen in de omgeving hoger is dan 10^{-6} /jaar (één op een miljoen).

Verder beoogt de wetgeving het bevoegd gezag een afwegingskader te bieden voor het omgaan met risicobronnen die bij een ongewoon voorval kunnen leiden tot grotere hoeveelheden dodelijke slachtoffers (maatschappelijke ontwrichting). Indien het bevoegd gezag een ruimtelijk besluit wil nemen, moet daaraan een analyse van het groepsrisico vooraf gaan. Indien het GR door het (te nemen) ruimtelijke besluit toe zal nemen, dient bij het ruimtelijke besluit een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

De methodiek waarmee het GR moet worden bepaald is wettelijk vastgelegd. De uitkomsten daarvan zijn afhankelijk van de hoeveelheid aanwezige personen in de omgeving van de risicobron. Tot hoever die omgeving strekt voor zover dat relevant is binnen de methodiek van het GR, is wettelijk gedefinieerd als het invloedsgebied. Doorgaans wordt dit gebied begrensd door de 1% letaliteitsgrens (de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen komt te overlijden als gevolg van de risicovolle activiteit). Gesteld kan worden dat aanwezigheid van personen buiten het invloedsgebied van een risicobron niet meetelt voor de hoogte van het GR dat door die risicobron wordt veroorzaakt.

Beoordeling

Met behulp van de Risicokaart is onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied gelegen zijn. Hierbij is zowel gekeken naar de plaatsgebonden risico-contouren groter dan 10^{-6} /jaar als individuele risico-elementen, te weten risicovolle inrichtingen (bedrijfsactiviteiten), transport van gevaarlijke stoffen en luchtvaart.

Risicovolle inrichtingen

Uit de risico-inventarisatie blijkt dat er binnen een straal van 1 kilometer zich geen relevante risicobronnen bevinden. Enkele agrarische inrichtingen aan de Vijfde Tochtweg en de Middelweg beschikken over een bovengrondse propaantank, maar voor zowel het PR (risicocontour) als het GR (invloedsgebied) geldt dat de planlocatie ver buiten de risicozones van deze risicobronnen valt.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De planlocatie valt niet binnen risicozones van wegdelen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor de Rijksweg A12 geldt een invloedsgebied van 200 meter, terwijl de kleinste afstand van de planlocatie tot deze weg meer dan 600 meter is. Ook de afstand tot de Bredeweg (N456) is minimaal 400 meter, terwijl het milieukundig onderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan meldt dat op basis van telresultaten uit 2008 is geconcludeerd dat geen sprake is van een PR 10^{-6} contour en de hoogte van het GR minder is dan 0,1 maal de oriënterende waarde.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Over de spoorlijnen Gouda-Den Haag en Gouda-Alphen aan de Rijn worden alleen personen vervoerd, geen gevaarlijke stoffen. Dit onderdeel is derhalve ook niet relevant voor de planlocatie.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn twee buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen (zie tabel 5.1 en figuur 6).

Tabel 3: Tabel 5.1: Gegevens buisleidingen nabij planlocatie

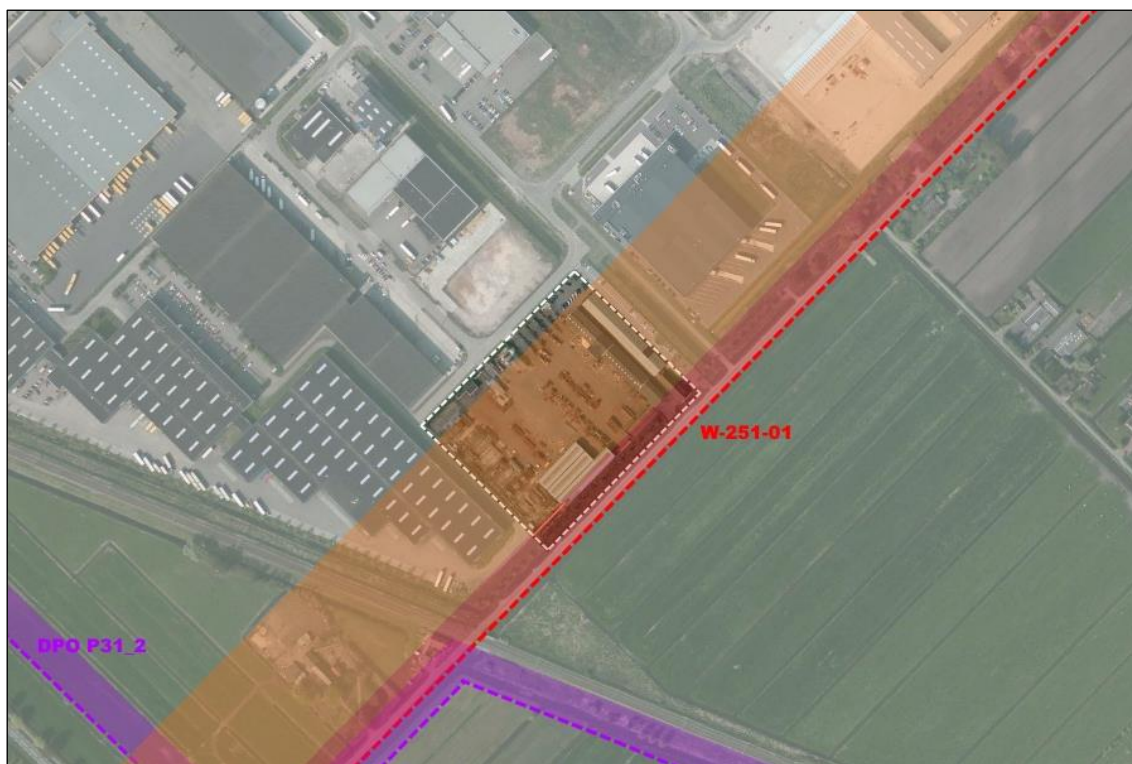
Soort buisleiding	ID	Diameter [cm]	Druk [bar]	Afstand PR 10^{-6} contour [m]	Afstand invloedsgebied GR [m]
Aardgastransportleiding W-521-01 (NEN 3650)	115456	30,5 (12")	40	0	140
Defensieleiding DPO P31_2	4326	30,5 (12")	80	15	30

Het nieuwe bedrijfsterrein is gelegen binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgasleiding W-521-01. Dit is een leiding met een diameter van 30,5 cm (12 inch) en een druk van 40 bar. Voor deze leiding geldt geen 10^{-6} PR contour. Het invloedsgebied (1%-letaliteitsgrens) bedraagt 140 meter vanaf de leiding. Het onderzoek naar externe veiligheid in het kader van het bestemmingsplan 'Distripark Doelwijk 2009' maakt ook nog melding van een bebouwingsafstand van 4 meter en een toetsingsafstand van 30 meter. Dit zijn begrippen die zijn ontleend aan de Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen uit 1984, die ten tijde van de bestemmingsplanprocedure gold. Binnen de toetsingsafstand mag in principe geen bebouwing plaatsvinden, tenzij daar belangrijke planologische, economische of technische belangen mee zijn gediend. Binnen de bebouwingsafstand mogen geen gebouwen worden gerealiseerd. Naast de toetsingsafstand en de bebouwingsafstand wordt er een belemmerde strook gereserveerd van 4 of 5 m aan weerszijden van de leiding waarin geen overige bebouwing zoals schuren en zomerhuisjes mogen worden gebouwd. Met

inwerkingtreding van het Bevb is deze circulaire vervallen, inclusief de begrippen bebouwingsafstand en toetsingsafstand.

Ten zuiden en zuidwesten van het plangebied ligt nog een DPO leiding met een diameter van 12 inch en een werkdruk van 80 bar. Door deze leiding vindt transport van brandbare vloeistoffen plaats. Voor de leiding kan uitgegaan worden van een PR 10^{-6} contour van 15 meter, terwijl het invloedsgebied (groepsrisico) tot op een afstand van 30 meter vanaf de leiding ligt. Aangezien het plangebied in zijn geheel buiten dit invloedsgebied ligt, is het niet noodzakelijk om hiervoor het groepsrisico te verantwoorden.

In onderstaande figuur is de ligging van de invloedsgebieden/1%-letaliteitszones van de buisleidingen in de nabije omgeving en in de richting van het plangebied weergegeven.



Figuur 6: Buisleidingen en hun invloedsgebied (leenzijdig geprojecteerd richting planlocatie)

Overeenkomstig het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) heeft het groepsrisico betrekking op alle mensen in het invloedsgebied van een buisleiding – niet enkel personen die zich bevinden ter plaatse van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Derhalve dient hier het GR verantwoord te worden.

In het kader van het bestemmingsplan is het groepsrisico van deze leiding berekend. Deze blijkt lager dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Op grond van de wetgeving geldt dat wanneer een plan consoliderend van aard is of de oriënterende waarde niet wordt overschreden (het plan beantwoordt aan beide), volstaan kan worden met het vermelden van:

- de personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleiding;

- de mogelijkheden tot bestrijding en beperking van rampen;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in het plangebied.

Bovendien is hier van belang te melden dat met het planvoornemen geen kwetsbaar object, maar een beperkt kwetsbaar object wordt gerealiseerd in het kader van externe veiligheid. Zoals in de Nota van Toelichting van het oorspronkelijke Bevi (Staatsblad 2004 nr. 250) valt te lezen is het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gebaseerd op een aantal overwegingen die zijn ontleend aan de maatschappelijke opvattingen over de groepen mensen in de samenleving die in het bijzonder moeten worden beschermd. In de eerste plaats behoren objecten waar mensen doorgaans dag en nacht verblijven bijzondere bescherming te genieten (woningen). Daarnaast verdienen bepaalde groepen mensen uit hoofde van hun fysieke of psychische gesteldheid een bijzondere bescherming (kinderen, ouderen, zieken of psychisch kwetsbare personen). Naast de genoemde maatschappelijke opvattingen is het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gebaseerd op het aantal en de verblijftijd van groepen mensen en op de aanwezigheid van adequate vluchtmogelijkheden.

Personendichtheid

De planontwikkeling leidt niet tot een wezenlijke verandering van de aard en omvang van de bedrijfsactiviteiten en evenmin tot een significante toename van het aantal aanwezigen, waardoor geen sprake zal zijn van een toename van het groepsrisico.

Mogelijkheden tot bestrijding en beperking

De faalkans van een hoge druk aardgastransportleiding wordt bepaald door het risico dat tijdens graafwerkzaamheden een leiding beschadigt. Falen als gevolg van corrosie is uitgesloten door de veiligheidsmaatregelen die de Gasunie neemt. Het transport van aardgas door ondergrondse buisleidingen is daarmee relatief veilig. Het maatgevende scenario bij hoge druk aardgastransportleidingen is het ontstaan van een fakkelbrand: door beschadiging van een hoge druk aardgasleiding kan gas vrijkomen dat vervolgens ontsteekt en een fakkelbrand vormt. Een fakkelbrand is zichtbaar, waardoor ontvluchting van het incident af mogelijk is. Via de Exportweg en Nijverheidsweg is het mogelijk om te vluchten in noordelijke en westelijke richting. De ontsluiting op deze wegen is ruim voldoende waardoor deze geschikt zijn als vluchtroutes in geval van een incident met de betreffende leiding. Over de Zuidelijke Dwarsweg zijn de vluchtmogelijkheden beperkt daar de leiding hier direct langs loopt. Hulpdiensten beschikken door de genoemde drie wegen over voldoende aanrijdmogelijkheden bij het ontstaan van een fakkelbrand.

Zelfredzaamheid

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. Bij een fakkelbrandscenario op korte afstand vormt vluchten geen relevant zelfredzaam gedrag. Op grotere afstand is schuilen tegen de warmtestraling en gecoördineerd vluchten de beste optie. Hierboven zijn al de mogelijke vluchtwegen beschreven. Bovendien geldt dat de ontwikkeling zoals hier beschreven, niet specifiek bestemd is voor niet of beperkt zelfredzame personen, zoals kinderen van 0 tot 4 jaar, ouderen, gehandicapten of gevangenen. Verwacht mag dus worden dat er geen verminderd zelfredzame personen aanwezig zijn, die zichzelf in een geval van een calamiteit zonder directe hulp van derden, niet in veiligheid kunnen brengen. Door een tijdige waarschuwing kunnen de mensen binnen het risicogebied proberen zo snel mogelijk afstand tot de risicobron te nemen. Tijdige alarmering is dan ook van groot belang.

Veiligheidsregio Hollands Midden

Op 13 juni heeft de VRHM advies uitgebracht op basis van de destijds opgestelde bevindingen met betrekking tot externe veiligheid, zoals hierboven ook verwoord. In dit advies met kenmerk

UIT-2018-076654 (zaaknummer Z-2018-080709) staat:

“Er is geen aanleiding om in het kader van de ruimtelijke ordening nadere beheersmaatregelen te adviseren. De wijziging betreft enkel het vergroten van de maximale bouwhoogte. Uitgangspunt is dat de planontwikkeling niet leidt tot een wezenlijke verandering van het aantal aanwezigen, waardoor geen sprake zal zijn van een toename van het groepsrisico. Bij een incident met de hogedruk aardgasleiding kan van de risicobron afgevlucht worden en (beperkt) geschild worden. Daarbij is de bereikbaarheid van hulpdiensten en het bluswater voor de brandweer in voldoende maten aanwezig.”

Conclusie Externe veiligheid

Gelet op de voorgaande bevindingen en het advies van de Veiligheidsregio Hollands Midden wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

1.6 Watertoets

Door extremere neerslagintensiteiten en hogere neerslaghoeveelheden als gevolg van klimaatverandering, neemt de kans op wateroverlast toe. Voldoende ruimte voor waterberging is (zeker in ons land) dan ook cruciaal. Derhalve dient bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan aandacht besteed te worden aan de gevolgen ervan voor de waterhuishoudkundige situatie. Zo zorgen ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater. Om in dat geval voldoende waterberging te waarborgen, hanteren Waterschappen normen ter compensatie van de aanleg van extra verhard oppervlak. Bijvoorbeeld dat een toename van zoveel m² verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door een toename van zoveel m³ waterberging.

Naast de kwantitatieve aspecten, dient er in het geval van een ruimtelijk plan ook aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve effecten op het watersysteem. Het instrument dat hiervoor ontwikkeld is, is de Watertoets. De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water en berust op twee cruciale uitgangspunten:

1. *Standstill beginsel*: negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen. Uitgangspunt is dat ieder gebied moet voldoen aan de inundatienorm: de wettelijke veiligheidsnorm aangegeven als de gemiddelde kans per jaar op wateroverlast door hevige neerslag. Ook mag een verandering niet tot grotere afvoer naar andere gebieden leiden (afwentelen). Daarnaast moet worden tegengegaan dat de nog beschikbare ruimte in het watersysteem door ruimtelijke ontwikkelingen geleidelijk aan steeds kleiner wordt (normopvulling).
2. *Verbetering*: in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen, die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

Beoordeling planvoornemen

Zoals te zien is op de luchtfoto in figuur 1 en de uitsnede van het bestemmingsplan in figuur 2, is vrijwel het gehele terrein in de huidige situatie al verhard. Uitzondering daarop vormt de sloot

en waterkant langs de Zuidelijke Dwarsweg, maar deze blijft door het planvoornemen ongewijzigd. Er is derhalve geen sprake van een toename van verhard oppervlak als gevolg van het planvoornemen. Het plan omvat een relatief klein gebied en maakt de herontwikkeling van een reeds bebouwd gebied mogelijk: er wordt enkel een andere bedrijfsvorm gehuisvest op een bestaand bedrijventerrein. De waterhuishoudkundige situatie blijft hiermee ongewijzigd.

Conclusie Watertoets

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de voorgenomen (her)ontwikkeling.