

Toets externe veiligheid Strijpsche Kampen

Bijlage @
bij Nota van Uitgangspunten Strijpsche Kampen

Definitief

Gemeente Oirschot

Grontmij Nederland bv
De Bilt, 18 juli 2007

Verantwoording

Titel : Toets externe veiligheid
Strijpsche Kampen

Subtitel : Bijlage @
bij Nota van Uitgangspunten Strijpsche Kampen

Projectnummer : 223746

Referentienummer : 223746.I&M.R001

Revisie : D01

Datum : 18 juli 2007

Auteur(s) : ing. L.P. Ham

E-mail adres : laurence.ham@grontmij.nl

Gecontroleerd door : ing. L.P. Ham

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : A.P.A. van Ewijk

Paraaf goedgekeurd :

Contact : De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 79 11
F +31 30 220 45 59
E infraenmilieu@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Algemeen.....	4
1.2	Doelstelling voorliggend rapport.....	4
1.3	Leeswijzer.....	4
2	Wettelijk kader.....	5
2.1	Wettelijk kader.....	5
2.2	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)	6
2.3	BEVI en Ruimtelijke ordening	6
2.3.1	Toetsingskader vervoer gevaarlijke stoffen	6
2.3.2	Normstelling	7
2.4	Plaatsgebonden risico (PR).....	7
2.5	Groepsgebonden risico (GR)	7
2.5.1	Verantwoordingsplicht.....	8
2.5.2	Maatregelen	9
3	Berekeningsmethodiek.....	10
3.1	RBM II model	10
3.2	Interpretatie.....	10
4	Beschrijving risico's.....	11
4.1	Het plangebied	11
4.2	Risicovolle inrichtingen.....	12
4.2.1	Militaire basis	12
4.2.2	Vliegbasis Eindhoven	12
4.3	Risicovolle objecten.....	14
4.3.1	Hoge druk gasleidingen	14
4.3.2	Brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie.....	14
4.3.3	Vervoer gevaarlijke stoffen het Beatrixkanaal	14
5	Conclusies en aanbevelingen	15

Bijlage 1: Munitiezonering Strijpsche Kampen

Bijlage 2: Defensie DPO-leidingen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeente Oirschot is voornemens het gebied Strijpsche Kampen te ontwikkelen tot een gemengd bedrijventerrein, dat moet gaan functioneren voor de opvang van bedrijven uit de regio en de gemeente Oirschot. Aan deze ontwikkeling ligt mede een gebiedsinventarisatie ten grondslag. Voorliggend rapport maakt daarvan deel uit, als bijlage bij de Nota van Uitgangspunten Strijpsche Kampen. Ten behoeve van de gebiedsinventarisatie zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Voorliggend rapport beschrijft de resultaten voor het aspect externe veiligheid.

1.2 Doelstelling voorliggend rapport

Bij planologische projecten in het kader van de WRO moet een toetsing aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) uitgevoerd worden.

Het doel van het onderzoek is aan te tonen of er in de directe omgeving van het planvormingsgebied geen risicovolle inrichtingen en/of objecten zich bevinden die mogelijk risico's kunnen opleveren voor de gebruikers van het bedrijventerrein. Het resultaat is een rapport dat de resultaten van de toetsing aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) weergeeft.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het wettelijke kader ten aanzien van externe veiligheid. Hoofdstuk 3 beschrijft de berekeningsmethodiek. In hoofdstuk 4 komen de risico's in het plangebied aan de orde, gevolgd door conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

2 Wettelijk kader

2.1 Wettelijk kader

Het beleid betreffende externe veiligheid in Nederland is onderdeel van het integrale veiligheidsbeleid dat de totale breedte van de veiligheidsketen omvat: pro-actie, preventie, preparatie, repressie en nazorg. Het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties coördineert het integrale veiligheidsbeleid. Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu is verantwoordelijk voor de coördinatie over een onderdeel hiervan, het beleid betreffende de externe veiligheid.

Het externe veiligheidsbeleid gaat in op de preventieve aspecten van de veiligheidsketen. Het gaat daarbij om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval door activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens.

In het vierde Nationaal Milieubeleidsplan heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid. De uitgangspunten van het nieuwe beleid kunnen als volgt worden samengevat:

- Burgers mogen voor de veiligheid en hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico).
- De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord (groepsrisico).

Daarbij spelen de maatschappelijke baten van, en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol. Het onderscheid tussen de waarden voor het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten in bestaande en nieuwe situaties komt uiterlijk in 2010 te vervallen.

Het beleid voor externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen was voorheen vastgelegd in verschillende nota's, richtlijnen, besluiten en circulaire's die gebaseerd zijn op de notitie 'Omgaan met risico's', dat deel uitmaakt van het eerste nationaal milieubeleidsplan. Dit beleid was echter nog niet wettelijk verankerd.

De informatievoorziening rondom dit onderwerp was versnipperd en de doorwerking van risiconormen op het gebied van de ruimtelijke ordening gebrekkig. De Vuurwerkramp in Enschede gaf een nieuwe impuls aan het streven naar de wettelijke verankering van (onderdelen van) de normen op het gebied van externe veiligheid.

Bovengenoemde argumenten hebben uiteindelijk geresulteerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit besluit beoogt naast de verankering van de normen voor externe veiligheid in wetgeving tevens het beleid te harmoniseren en de mogelijkheid te creëren om rampenbestrijding en zelfredzaamheid van personen te betrekken bij de besluitvorming over milieu en ruimtelijke ordening.

2.2 Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is op 27 oktober 2004 in werking getreden. In het besluit zijn milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid geformuleerd. De normen in het besluit zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een kansbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden, gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het besluit is een voorschrift opgenomen op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen of risicovolle activiteiten. Zoals genoemd zijn voor externe veiligheid twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsgebonden risico (GR).

Een milieukwaliteitseis heeft het juridische karakter van een, tot één of meer bestuursorganen gerichte, instructienorm. Dit betekent dat de bestuursorganen, in dit verband het bevoegd gezag voor de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), verantwoordelijk zijn voor de naleving van de gestelde normen in het besluit.

Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegde gezag op grond van de artikelen 12 en 13 van het besluit tevens het bestuur van de regionale brandweer om advies te vragen.

2.3 BEVI en Ruimtelijke ordening

Het besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het besluit het bevoegde gezag voor de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) – in deze de gemeenten en provincies – afstand te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het besluit naleven bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen en bij het verlenen van milieuvergunningen. Tevens moet de brandweer om advies worden gevraagd. Afstemming tussen de drie taakvelden ruimtelijke ordening, milieu en rampenbestrijding is zodoende van groot belang.

2.3.1 Toetsingskader vervoer gevaarlijke stoffen

Het toetsingskader voor de alternatieven is vastgelegd in de Richtlijnen en in onderstaande tabel weergegeven.

tabel 1 Toetsingscriteria externe veiligheid

Aspect	Toetsingscriterium	Onderzoeksmethode	Uitgedrukt in:
Externe veiligheid	plaatsgebonden risico	RBMII	woningen en objecten binnen een contour van 10^{-6} per jaar overschrijding door FN-curve van oriënterende waarde per km route (lijn 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers etc.
	Groepsrisico	RBMII	

De essentie van de toetsing voor het aspect externe veiligheid in deze projectfase ligt in een toetsing aan de concrete normen.

2.3.2 Normstelling

De door de rijksoverheid vastgestelde normen voor de externe veiligheid van transporten van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in:

- risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996);
- circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verdere uitwerking en verduidelijking RNVGS).

Er zijn normen bepaald voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

2.4 Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats langs een weg verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand, waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De diverse niveaus van het plaatsgebonden risico worden geografisch weergegeven door zogenaamde isorisicocontouren (lijnen) om de weg. Daarbij verbindt elke lijn plaatsen in de omgeving van de weg met een even hoog plaatsgebonden risico.

Deze PR-contour is geheel onafhankelijk van het al dan niet feitelijk aanwezig zijn van personen rond de inrichting.

In de circulaire RNVGS is vastgelegd dat in een nieuwe situatie voor kwetsbare objecten (zoals woningen) voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde moet worden gehanteerd van 10^{-6} per jaar (kans op overlijden van één op miljoen per jaar). Concreet betekent dit, dat zich geen kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} /jaar-contouren mogen bevinden.

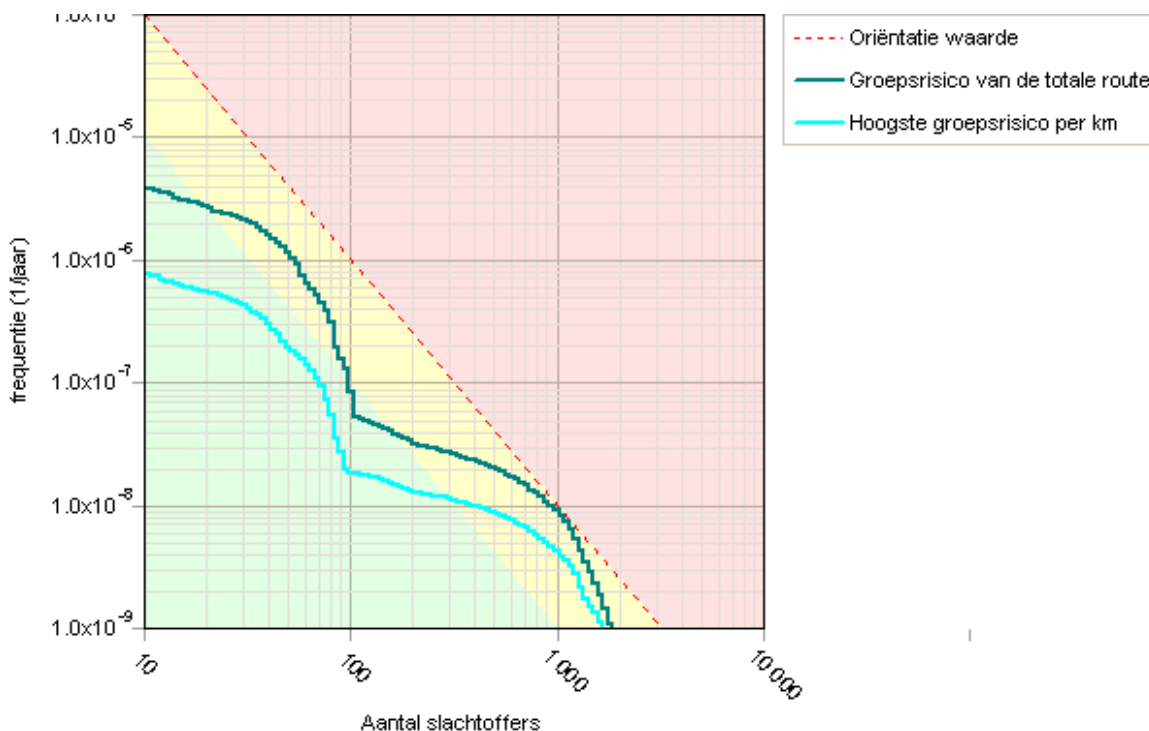
Voor een bestaande situatie geldt een grenswaarde van 10^{-5} per jaar (kans op overlijden van één op honderdduizend per jaar) en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar.

Onder een "nieuwe situatie" wordt in dit verband verstaan: de aanleg van een nieuwe weg, dan wel een significante wijziging van de transportstromen over de weg, dan wel de realisatie van nieuwe woningen in de omgeving van de weg die niet zijn voorzien in de vigerende bestemmingsplannen. Indien de bestaande transportstromen worden gehandhaafd en er sprake is van een nieuwbouw van woningen die wel is voorzien in de vigerende bestemmingsplannen, dan is er sprake van een "bestaande situatie".

2.5 Groepsgebonden risico (GR)

Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer weg dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de weg in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft daarmee de aandachtspunten op de route van de weg aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en de dichtheid van de bebouwing in de omgeving van de weg. Het groepsrisico wordt weergegeven door middel van een grafiek, een zogenaamde fN-curve, waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisches is weergegeven.

Het GR kan niet op een kaart weergegeven worden zoals het PR.



In de RNVGS is de oriënterende waarde voor het groepsrisico per km weg bepaald op:

- 10^{-4} per jaar (één op tienduizend per jaar) voor een ongeval met tenminste 10 slachtoffers;
- 10^{-6} per jaar (één op miljoen per jaar) voor een ongeval met tenminste 100 slachtoffers;
- 10^{-8} per jaar (één op honderdmiljoen per jaar) voor een ongeval met tenminste 1000 slachtoffers;
- Enz.

Dit betreft een oriënterende waarde, in de zin dat het bevoegd gezag de mogelijkheid heeft om hiervan gemotiveerd af te wijken. Bij een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico moeten de beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van een vervoersbesluit (bijvoorbeeld de vaststelling van een wegtracé op basis van de tracéwet of de routing van gevaarlijke stoffen op basis van de wet vervoer gevaarlijke stoffen) en een omgevingsbesluit (bijvoorbeeld de vaststelling van een bestemmingsplan).

2.5.1 Verantwoordingsplicht

De oriënterende waarde wordt vaak gezien als een norm die nog net opgevuld kan worden. Overschrijding van de oriënterende waarde wordt, los van alle afwegingsmogelijkheden, soms bij voorbaat uitgesloten. De vrees bestaat om op een overschrijding 'afgerekend te worden'. Echter wordt een forse toename van het groepsrisico tot onder de oriënterende waarde soms zonder meer acceptabel geacht.

Het groepsrisico geeft, zoals eerder is gezegd, een redelijk adequaat beeld van de mogelijkheden om door proactie het risico zoveel mogelijk te beheersen. Bovenstaande geeft echter aan dat, *ongeacht* de hoogte van het groepsrisico, men zich altijd de vraag zal moeten stellen of ook de fysieke veiligheid voldoende is gewaarborgd, óók (of zelfs: juist) als de groepsrisicocurve de oriënterende waarde *niet* overschrijdt.

In artikel 12 en 13 van het BEVI, is aangegeven dat bij de toename van het groepsrisico of een situatie waar het groepsrisico de orientatiewaarde overschrijdt, invulling moet worden gegeven aan de verantwoordingsplicht.

In artikel 12 en 13 BEVI is bepaald dat het bevoegd gezag motiveert:

- Het aantal personen in het invloedsgebied;
- Het groepsrisico;
- De mogelijkheden tot risicovermindering;
- De alternatieven;
- De mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- De mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

De verantwoordingsplicht die voor de toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico geldt, is een verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag.

Het bevoegde gezag moet hieraan invulling geven door maatregelen te treffen waardoor de zelfredzaamheid van de personen die zich binnen het plangebied bevinden gewaarborgd wordt.

Hiertoe is advies van de brandweer noodzakelijk in verband met de ondersteuning bij eventuele calamiteiten. De brandweer is wettelijk adviseur in het kader van het Besluit (Bevi). In de praktijk komt het erop neer dat een gemeente in samenwerking met o.a. de brandweer en andere bevoegde gezagen (bijv. de provincie en andere hulpdiensten) een calamiteitenplan opzet. De maatregelen die genomen worden kunnen brongericht zijn, maar ook beschermingsgericht wat zou kunnen leiden tot bouwtechnische eisen.

In de Handreiking Verantwoordingsplicht (VROM 2004) wordt stapsgewijs weergegeven hoe het bevoegde gezag daar invulling aan kan geven.

2.5.2 Maatregelen

Er hoeven in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Dit laat onverlet dat bestuursorganen in verband met de mogelijke effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen, die soms verder reiken dan de genoemde 200 meter, wel andere maatregelen kunnen overwegen. Indien nodig moeten bij de overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het groepsrisico, voor het groepsrisico (mede) als gevolg van de kwetsbaarheid van de omgeving buiten dit gebied, wel andere beperkingen worden getroffen. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om maatregelen in de sfeer van de zelfredzaamheid van de bevolking, zoals het belang van goede vluchtwegen, slimme bouwvoorschriften en specifieke voorlichting. Dergelijke maatregelen kunnen overigens ook aan de orde zijn als er geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

3 Berekeningsmethodiek

3.1 RBM II model

Het RBM II model is een berekeningsmodel dat ontwikkeld is door het AVIV in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat voor de modaliteiten, spoor, wegen en vaarwegen de risico's berekent veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het RBM II berekeningsmodel wordt gewerkt met categorieën van stoffen. Gezien de grote verscheidenheid aan stoffen is het noodzakelijk deze stoffen in categorieën in te delen. De kwantitatieve risicoberekeningen worden vervolgens uitgevoerd met behulp van een voor de categorie representatieve stof. Uitgangspunt hierbij is dat stoffen met vergelijkbare fysische en toxische eigenschappen in dezelfde stofcategorie worden ingedeeld. Per hoofdcategorie worden één of meerdere subcategorieën onderscheiden waarin een hoger cijfer een grotere gevaarspotentie betekent. LT4 bijvoorbeeld, is gevaarlijker dan LT1.

Met het model wordt zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het maximale groepsrisico (GR) berekend.

3.2 Interpretatie

Het RBM II berekent het plaatsgebonden risico, uitgedrukt in een 10^{-6} contour, indien aanwezig en de afstand van de contour vanaf de risicovolle inrichting c.q. object. Tevens wordt berekend of de oriëntatiewaarde van het groepsgebonden risico overschreden wordt.

Indien dit laatste het geval is dan zal dit groepsrisico nader onderzocht moeten worden conform de methodiek die beschreven is in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (VROM 2004).

4 Beschrijving risico's

4.1 Het plangebied

In de buurt van het genoemde plangebied zijn de volgende (mogelijk) risicovolle inrichtingen aanwezig:

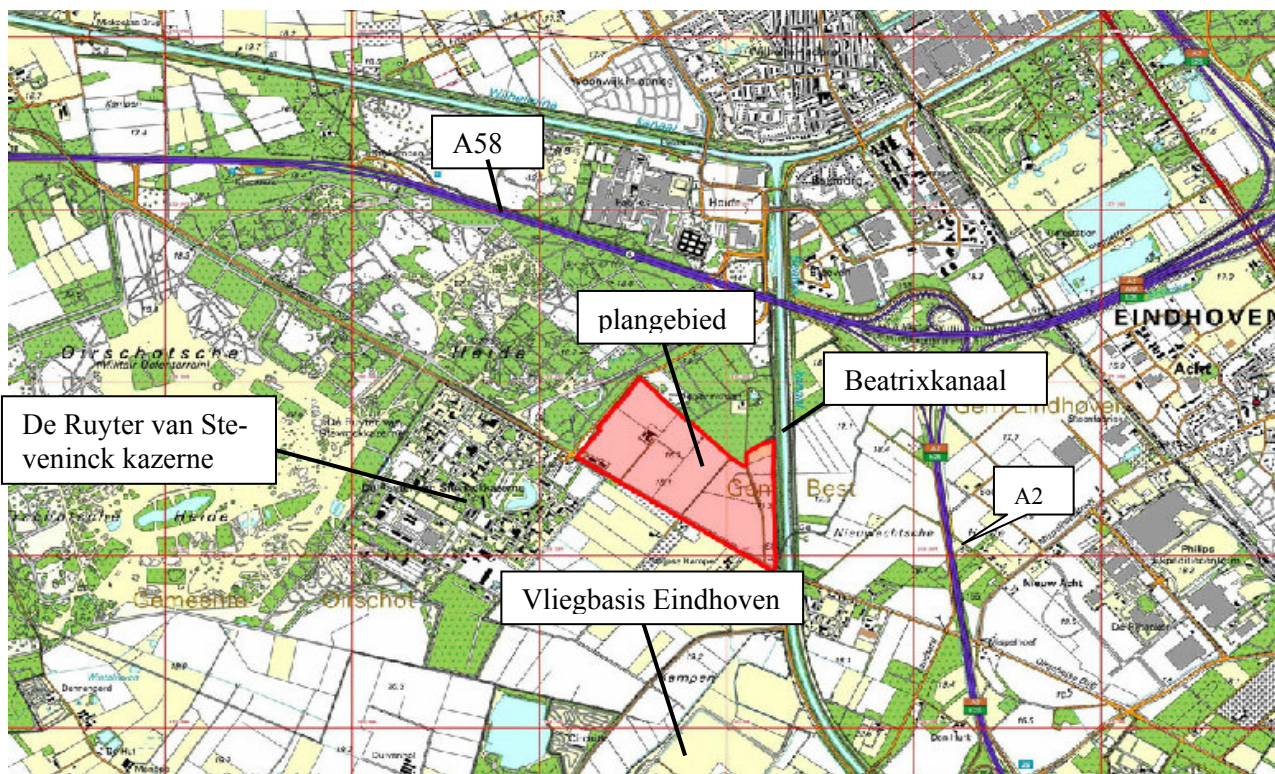
- Militaire basis "de Ruyter van Steveninck kazerne";
- Vliegbasis Eindhoven.

In het genoemde plangebied zijn de volgende (mogelijk) risicovolle objecten aanwezig:

- Hoge druk gasleidingen van de Gasunie;
- Brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie;
- Vaarweg Beatrixkanaal.

Op meer dan 700 meter aan de noordzijde ligt de A58. Op 800 meter ten westen van het plangebied ligt de A2. Deze risicovolle objecten hebben geen invloed op het plangebied aangezien de gevolgen van een ongeluk met de over de A58 en A2 getransporteerde stoffen geen effect heeft die verder reikt dan 700 meter.

De navolgende paragrafen gaan in op de risico's als gevolg van bovengenoemde (mogelijke) risicovolle inrichtingen en objecten in (de nabijheid van) het plangebied.



figuur 1 Ligging risicovolle inrichtingen en objecten

4.2 Risicovolle inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn, met uitzondering van de militaire basis en de vliegbasis Eindhoven, geen risicovolle inrichtingen aanwezig in relatie tot het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Deze twee inrichtingen worden onderstaand nader toegelicht.

4.2.1 Militaire basis

Voor defensie-inrichtingen geldt om voor de hand liggende redenen een mate van vertrouwelijkheid, anderzijds vigeert al vele jaren een systeem waarmee de veiligheid voor personen en bebouwing buiten die inrichtingen wordt gewaarborgd. Voor deze inrichtingen, waarvoor de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vergunningverlener is, geldt een stelsel van ruimte beperkende veiligheidszones, de A, B en C zones, zoals vastgelegd in een ministeriële circulaire (de zogenoemde circulaire-Van Houwelingen, deze regeling valt overigens niet onder het Bevi). De ligging van deze zones is openbaar en moeten aangegeven worden op de plankaarten.

Toelichting zonering

De A zone ligt direct rondom de munitieopslag. Binnen deze zone zijn de volgende activiteiten niet toegestaan:

- geen bebouwing;
- geen openbare wegen, spoorwegen en druk bevaren waterwegen;
- geen parkeerterreinen;
- geen recreatie.

Binnen zone B zone zijn, naast die genoemd onder zone A, de volgende activiteiten niet toegestaan:

- geen hoofdverkeerswegen;
- geen gebouwen waarin zich regelmatig personen bevinden zoals woonhuizen, winkels, kantoren e.d.;
- geen grote aantallen recreanten, sportvelden, jachthavens zwembaden e.d.;

Binnen zone C zone zijn, naast die genoemd onder zone A en B, de volgende activiteiten niet toegestaan:

- geen gebouwen met vlies- of gordijngewelconstructie en voorts geen gebouwen met zeer grote glasoppervlakten, waarin zich als regel een groot aantal personen bevindt.

Naast de hierboven omschreven beperkingen in de A-, B-, en C-zones bestaan ook beperkingen ten aanzien van de aard en gebruik van objecten in die zones. Er mogen geen bedrijven gevestigd worden of activiteiten uitgevoerd worden die niet verenigbaar worden geacht met munitieopslag. Als voorbeeld kan genoemd worden de opslag van brandgevaarlijke vluchtige stoffen in bovengrondse reservoirs.

Het plangebied Strijpsche Kampen ligt uitsluitend binnen de C-zone. Derhalve dient rekening gehouden te worden met de hiervoor genoemde zoneringsvoorwaarden.

4.2.2 Vliegbasis Eindhoven

Het plangebied 'Strijpsche Kampen-noord' is gelegen in de directe nabijheid op een afstand van ruim 800 meter van Vliegbasis Eindhoven. Dit vliegveld wordt zowel gebruikt voor de militaire als voor de burgerluchtvaart.

Deze combinatie komt in Nederland bij zeer weinig vliegvelden voor. De exploitatie van de vliegbasis veroorzaakt voor de omgeving naast geluidsbelasting ook een veiligheidsrisico. Dit veiligheidsrisico ten gevolge van de vliegbasis wordt veroorzaakt door de (mogelijkheid van) opslag van munitie en het opstijgen en landen van (militaire) vliegtuigen.

Dit veiligheidsrisico heeft tot gevolg dat de exploitatie van de vliegbasis een indirect ruimtegebruik (gebruik van milieuruimte) buiten de grenzen van de vliegbasis teweegbrengt; een indirect

te ruimtegebruik dat beperkingen oplegt aan de ontwikkeling en exploitatie van functies in deze omgeving.

Opstijgen en landen van vliegtuigen

De Luchtvaartwet (LVW) kent geen normstelling en beoordelingskader voor externe veiligheid in het kader van startende en landende vliegtuigen. In het voorjaar van 2003 is gestart met de voorbereiding van nieuwe wetgeving op het gebied van milieu, externe veiligheid en ruimtelijke ordening voor onder andere de regionale en kleine luchthavens.

Algemeen

Er bestaat op dit moment, behalve voor de luchthaven Schiphol, geen normstelling en daarbij behorend ruimtelijk beleid voor externe veiligheidsrisico's rond luchthavens.

Het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) gaat hier de basis voor bieden.

Het wetsvoorstel ligt momenteel bij de Tweede Kamer ter behandeling en zal naar verwachting in de loop van dit jaar in werking treden.

In het Besluit burgerluchthavens wordt de minimumnormering voor burgerluchthavens voorgescreven.

Het betreft hier ondermeer het vaststellen van ruimtelijke beperkingen in verband met geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid (obstakelvlakken). In het Besluit militaire luchthavens, een verdere invulling van het wettelijk stelsel, worden voor de militaire luchthavens de standaard normen bepaald. Dit betreft geluid, obstakelhoogtes en zo mogelijk externe veiligheid. Per luchthaven wordt een Luchthavenbesluit vastgesteld waarin de ligging van de geluidszone en de obstakelvrije vlakken worden opgenomen. Voor militaire luchthavens worden voorlopig nog geen normstelling en contouren wat betreft externe veiligheid vastgesteld. Pas als deze duidelijk zijn, kunnen per luchthaven in een Luchthavenbesluit ook plaatsgebonden risicocontouren vastgesteld worden. Daarna kan mogelijk ook groepsrisicobeleid worden geformuleerd.

De verwachting is dat de normen voor externe veiligheid uiteindelijk in lijn liggen met de normen zoals die gaan gelden voor de burgerluchthavens.

Militair Luchthaventerrein Eindhoven

In augustus 2006 heeft overleg plaatsgevonden tussen de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de ministeries van Defensie en VROM inzake het verzoek vanuit de regio om een interimbeleid externe veiligheid.

De staatssecretaris van het ministerie van VROM heeft in een brief, d.d. 11 december 2006, gericht aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant het volgende aangegeven:

- Het interimbeleid dient gevoerd te worden op basis van de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour.
- Inhoudelijk dient het op 10 februari 2006 gepubliceerde wetsvoorstel RBML voor burgerluchthavens gehanteerd te worden.
- Het interimbeleid is enkel van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of reeds in vastgestelde bestemmingsplannen geprojecteerde nieuwbouw valt niet onder dit beleid.
- De risicocontouren zoals die zijn gepubliceerd in het MER militair luchtvaartterrein Eindhoven voor militair gebruik en burgermedegebruik (2005/2006 planalternatief 2) kunnen gehanteerd worden.

In artikel 10 van het ontwerp Besluit burgerluchthavens wordt bepaald dat vestiging van beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour met een verklaring van geen bezwaar is toegestaan. Voor deze verklaring wordt de provincie Noord-Brabant het bevoegde gezag.

Dit is analoog aan de bevoegdheidsverdeling zoals deze nu voor het milieuaspect geluid in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (1997) is geregeld. Anders dan bij kwetsbare bestemmingen (zoals woningen), zullen door het rijk geen voorwaarden worden verbonden aan het geven van een verklaring van geen bezwaar voor beperkt kwetsbare bestemmingen.

Hierbij dient benadrukt te worden dat de provincie geen bevoegd gezag wordt voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Voor de militaire luchthavens blijft het Rijk bevoegd gezag. De verklaring van geen bezwaar zal dan ook bij Eindhoven door het Rijk worden afgegeven.

Rekening houdend met het interimbeleid zal, indien het bedrijventerrein gerealiseerd gaat worden, het bevoegde gezag invulling moeten geven door maatregelen te treffen waardoor de zelfredzaamheid van de personen die zich binnen het plangebied bevinden gewaarborgd wordt. Hiertoe is advies van het ministerie van Defensie en de regionale brandweer noodzakelijk in verband met de ondersteuning bij eventuele calamiteiten. De brandweer is wettelijk adviseur in het kader van het Besluit (Bevi). In de praktijk komt het erop neer dat een gemeente in samenwerking met o.a. de brandweer en andere bevoegde gezagen (bijv. de provincie en andere hulpdiensten) een calamiteitenplan opzet. De maatregelen die genomen worden kunnen brongericht zijn, maar ook beschermingsgericht wat zou kunnen leiden tot bouwtechnische eisen. In de Handreiking Verantwoordingsplicht (VROM 2004) wordt stapsgewijs weergegeven hoe het bevoegde gezag daar invulling aan kan geven.

4.3 Risicovolle objecten

4.3.1 Hoge druk gasleidingen

In het plangebied zijn geen hoge druk gasleidingen aanwezig.

4.3.2 Brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie

Er bevinden zich drie brandstofleidingen in beheer van de Defensie Materieel organisatie op ruime afstand van het plangebied (Zie Bijlage 2). Deze vormen geen belemmeringen.

4.3.3 Vervoer gevaarlijke stoffen het Beatrixkanaal

Op circa 80 meter van het plangebied ligt het Beatrixkanaal. Uit de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland (Min. Verkeer en Waterstaat 2003) met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het Beatrixkanaal blijkt dat geen gevaarlijke stoffen vervoerd worden over het kanaal. Ook in het nieuw op te stellen Basisnet wordt voor het Beatrixkanaal een zone 5 toegekend wat in de praktijk betekent dat de aan te houden veiligheidsafstand minimaal 15 meter moet bedragen.

5 Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van het onderzoek geven aan dat in de directe omgeving van het plangebied:

- Twee risicovolle inrichtingen met betrekking tot het Besluit Externe veiligheid Inrichtingen aanwezig zijn te weten de militaire basis en het vliegveld Eindhoven;
- Dat op basis van de beschikbare gegevens op de aanwezige militaire basis munitieopslagplaatsen bevinden waarvoor veiligheidszones gelden waarin beperkende voorwaarden gelden voor bedrijven en activiteiten. Het plangebied ligt gedeeltelijk in zone C en derhalve zal bij de inrichting van het plangebied rekening gehouden moeten worden met de voor die zone gestelde voorwaarden;
- De A2 en de A58 op een dermate grote afstand liggen van het plangebied, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze wegen geen risico opleveren;
- Dat het Beatrixkanaal met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, mits rekening gehouden wordt met een minimale afstand van 15 meter van het kanaal, geen belemmering vormt voor het plangebied;
- Er geen hoge druk gasleidingen in het plangebied voorkomen;
- Dat drie DPO-leidingen zich op ruime afstand bevinden van het plangebied en derhalve geen risico opleveren;
- Dat het te ontwikkelen bedrijventerrein voor een deel binnen de plaatsgebonden risicocontouren ligt van de luchthaven en dat derhalve een verzoek om een verklaring van geen bezwaar ingediend moet worden bij het Ministerie van Defensie die deze verklaring dan ook afgeeft, geheel volgens het interimbeleid externe veiligheid.

De in de nabijheid gelegen risicovolle inrichtingen en objecten vormen geen belemmeringen voor de realisatie van het bedrijventerrein indien wordt voldaan aan de hierboven gestelde voorwaarden. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit externe veiligheid Inrichtingen.

Bijlage 1

Situatietekeningen inrichtingen van Defensie



Bijlage 2

Defensie DPO-leidingen

