

Bijlage

Verantwoording externe veiligheid behorende bij het bestemmingsplan “Schaarbroekerweg 72”

1. Inleiding

Rijmar B.V. heeft een plan ontwikkeld voor het realiseren van een nieuw tankstation (zonder LPG) met bijbehorende wasstraat, wasboxen en stofzuigerplaatsen (hierna: tankstation). Het gaat in dit

geval om de verplaatsing van het bestaande tankstation aan de Spoorlaan Noord naar onderhavige locatie. De totale oppervlakte van deze ontwikkeling bedraagt circa 3800 m². Op 13 juli 2010 is een projectbesluit verleend voor 'Mobility Park Roermond', dit plan omvat het fastfood restaurant (Kentucky Fried Chicken), de overloopparkerplaatsen ten behoeve van het Retailpark en tankstation met shop, wasstraat en bijbehorende voorzieningen. De plannen voor het tankstation met bijbehorende voorzieningen zijn gewijzigd en passen niet meer binnen het vastgestelde projectbesluit. Om de ontwikkeling van het tankstation en bijbehorende voorzieningen mogelijk te maken is daarom dit bestemmingsplan opgesteld.

In het kader van de besluitvorming over deze nieuwe ontwikkeling dient in de toelichting van het bestemmingsplan onder andere aandacht geschonken te worden aan de milieuaspecten bodem, luchtkwaliteit, geluid, duurzaamheid en externe veiligheid. Verder dient in dit verband een expliciete verantwoording over het aanwezige groepsrisico (GR) vanwege mogelijke risicobronnen gegeven te worden.

Het projectgebied is gelegen:

- circa 165 meter ten westen van de as van de autosnelweg A73;
- circa 130 meter ten noorden van de as van de N280;
- circa 500 meter ten zuiden van de spoorlijn Roermond-Venlo;
- circa 1000 meter van de spoorlijn Roermond-Weert;
- circa 450 meter van het geplande spoortraject IJzeren Rijn;
- circa 350 meter van de hoge druk aardgastransportleiding Z-509-01;
- circa 550 meter van de hoge druk aardgastransportleiding Z-509-04;
- circa 530 meter van de bovengrondse propaantank op de locatie Broekhin Noord 47.

De opslag van propaan, het transport van aardgas door de hoge druk leidingen en het transport van gevaarlijke stoffen over voornoemde spoorlijnen en wegen vormt een risico voor het plangebied. Het plangebied valt binnen het invloedsgebied van de A73, de N280, de spoorlijn Roermond-Venlo, de spoorlijn Roermond-Weert en het geplande spoortraject van de IJzeren Rijn.

2. Wettelijke basis

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over bovengenoemde spoorlijnen en wegen brengen een extern veiligheidsrisico voor de omgeving met zich mee. Door de ontwikkeling van het plangebied nabij bovenstaande wegen en spoorlijnen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, verandert de omvang van het groepsrisico.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS). De circulaire RNVGS is gebaseerd op bestaand beleid (nota RNVGS) maar als het gaat om de uitwerking en toepassing van

de risiconormen is zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi 2004). Ook de lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is overgenomen uit het Bevi. De circulaire RNVGS zal op termijn vervangen worden door het 'Besluit transportroutes externe veiligheid' (Btev).

In de circulaire RNVGS is opgenomen dat bij een toename en/of overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR) het bevoegd gezag het groepsrisico dient te verantwoorden. In de circulaire RNVGS is aangegeven dat het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld dient te worden om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

3. Situatie projectgebied

Uit de eindrapportage Basisnet Weg blijkt dat het groepsrisico ten gevolge van de A73 ter plaatse van het plangebied tussen de 0,1 en 1,0 keer de oriëntatiewaarde ligt.

Ten behoeve van de N280 is eerder een extern veiligheidsonderzoek (21 december 2010 Risicokaart) uitgevoerd. Uit dit externe veiligheidsonderzoek van september 2010 blijkt dat het groepsrisico ten gevolge van de N280 ter plaatse van het plangebied onder de 0,1 keer de oriëntatiewaarde ligt.

Uit de eindrapportage Basisnet Spoor blijkt dat het groepsrisico ten gevolge van de spoorlijnen Roermond-Venlo en Roermond-Weert ter plaatse van het plangebied onder de 0,3 keer de oriëntatiewaarde ligt.

Uit de externe veiligheidsstudie voor het Outdoor Center in Roermond blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn IJzeren Rijn onder de oriëntatiewaarde ligt.

Naast het bovenstaande kan worden aangenomen dat het groepsrisico binnen de invloedsgebieden van voornoemde transportroutes niet of nauwelijks toeneemt omdat het tankstation namelijk al opgenomen is in het vastgestelde projectbesluit 'Mobility Park Roermond'.

4. Verantwoordingsplicht groepsrisico

Op grond van de circulaire RNVGS, dient elke significante toename van het groepsrisico en/of overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico door het bevoegd gezag verantwoord te worden, de zogenaamde verantwoordingsplicht. De oriëntatiewaarde kan beschouwd worden als het ijkpunt in een systeem, waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Dit systeem heeft als doel:

- het zoeken naar veiligere risicobronnen te stimuleren;
- regulerend te werken naar concentraties mensen in de omgeving van een risicobron;
- een indicatie te geven voor de maatschappelijke ontwrichting, het aantal slachtoffers of de maatschappelijke kosten die door een ramp veroorzaakt kunnen worden;
- een indicatie te geven voor de mogelijkheden van hulpdiensten;
- alternatieven vergelijkbaar te maken.

De verantwoordingsplicht heeft betrekking op alle (bestaande) risicobronnen met een invloedsgebied dat tot over het plangebied reikt. De essentie van de verantwoordingsplicht is dat het bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico.

Bij de verantwoording van het GR is niet alleen de hoogte van het GR en/of een eventuele toename daarvan van belang. Ook de navolgende aspecten dienen hierbij betrokken te worden:

- zelfredzaamheid;
- bestrijdbaarheid;
- nut en noodzaak van de ontwikkeling;
- tijdsaspect.

Daarnaast dienen de maatregelen die in het kader van de ruimtelijke ordeningsprocedure kunnen worden getroffen om deze aspecten te verbeteren, te worden onderzocht.

Het bevoegd gezag dient uiteindelijk te beoordelen of de toename van het GR al dan niet op basis van de aanvullend te treffen maatregelen, kan worden verantwoord.

5. Omvang groepsrisico

Zoals reeds eerder is aangegeven ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over:

- de spoorlijnen Roermond-Venlo en Roermond-Weert;
- de autosnelweg A73;
- de provinciale weg N280;
- de geplande spoorlijn IJzeren Rijn.

Besloten is om deze invloedsgebieden niet individueel te beschrijven, maar de verantwoordingsplicht gezamenlijk uit te werken voor bovengenoemde risicobronnen.

Zoals reeds eerder is vermeld vindt er als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied geen of slechts een zeer geringe toename plaats van de omvang van het groepsrisico maar wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden.

Gelet op het voorgaande is de verantwoordingsplicht van toepassing.

6. Advies Bestuur Veiligheidsregio Limburg-Noord

6.1 Inleiding

Op 16 november 2012 is het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord (Regiobureau Brandweer) gevraagd om advies uit te brengen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.

Bij brief van 3 december 2012, heeft het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord advies uitgebracht met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan "Schaarbroekerweg 72".

In voornoemde brief wordt aangegeven dat advies is gevraagd voor het ontwerpbestemmingsplan "Schaarbroekerweg 72" te Roermond. Verder is in de brief vermeld dat dit plangebied deel uitmaakt van het plangebied dat bekend was onder de naam "Mobility Park". In dat plan was ook een tankstation (zonder LPG) met 6 pompen voorzien (inclusief een bijbehorende shop en wasstraat). Het tankstation is destijds niet gerealiseerd.

Het plan voor de ontwikkeling van het tankstation is inmiddels gewijzigd en voorziet nu in de realisatie van een tankstation (zonder LPG) met een primaire functie als verkooppunt voor motorbrandstoffen (4 pompen) en bestaat verder uit een wasstraat, 10 wasboxen en 23 stofzuigerplaatsen. Er vindt geen

verkoop van producten of onderdelen ('spare parts') plaats. Het plan sluit hierdoor niet meer aan bij het verleende projectbesluit. Daarom moet er een nieuwe planologische procedure worden gevolgd.

Verder wordt in de brief van 3 december 2012 vermeld dat op 27 april 2010 advies is uitgebracht voor het plangebied "Mobility Park". In dat advies is ook uitgegaan van een tankstation. De wijzigingen in het tankstation zijn niet zodanig dat het advies van 27 april 2010 gewijzigd dient te worden. Door het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord wordt voor het advies verwezen naar het advies dat door de Regionale Brandweer is uitgebracht voor het "Mobility Park". In onderstaande paragrafen 6.2 en 6.5.4 zijn de hoofdlijnen vermeld van het destijds uitgebrachte advies.

6.2 Analyse

In het advies wordt aangegeven dat het groepsrisico in zowel de huidige als in de toekomstige situatie de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschrijdt. Als gevolg van de ontwikkeling van het projectgebied "Mobility Park" neemt de omvang van het groepsrisico toe ten opzichte van de huidige situatie.

Op basis van de uitgevoerde externe veiligheidsonderzoeken worden de volgende relevante ongevalsscenario's in ogenschouw genomen:

- Ongeval met tankwagen waarbij (zeer) brandbare vloeistoffen vrijkomen (plasbrand);
- Ongeval met tankwagen waarbij brandbare gassen vrijkomen (BLEVE);
- Ongeval met tankwagen waarbij (zeer) toxische stoffen vrijkomen.

Advies

Geadviseerd wordt conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen een berekening uit te voeren met de gegevens zoals per 1 januari 2010 zijn vastgesteld.

6.3 Risicoreducerende maatregelen

6.3.1 Kansreducerende maatregelen

De risico's voor het projectgebied worden veroorzaakt door het omliggende wegennet. In het kader van deze ruimtelijke procedure zijn geen kansreducerende maatregelen te treffen.

6.3.2 Effectreducerende maatregelen

Het projectgebied staat vast. Binnen het projectgebied zijn de gebouwen met de hoogste persoonsdichtheid zo ver mogelijk van de risicobronnen afgeplaatst. Het effect van een incident kan beperkt worden door het vergroten van de zelfredzaamheid van de aanwezige personen.

6.4 Voorbereiding op bestrijding en beperking omvang van een ramp of zwaar ongeval

6.4.1 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid plangebied

Het projectgebied wordt vanuit twee zijden ontsloten. Het projectgebied is daarmee vanuit 2 onafhankelijke windrichtingen te benaderen voor brandweervoertuigen.

Bereikbaarheid van risicobron

Het omliggende wegennet veroorzaakt een extern veiligheidsrisico voor het projectgebied. De bereikbaarheid van het wegennet vanuit het projectgebied is goed.

Advies:

Geadviseerd wordt het ontwerp van de toegangswegen in een vroegtijdig stadium met Brandweer Roermond af te stemmen.

6.4.2 Bluswatervoorzieningen

In de directe nabijheid van het projectgebied is volgens Brandweer Roermond voldoende bluswater aanwezig.

6.4.3 Opkomsttijd

De berekende opkomsttijd, gebaseerd op situatie 2009, voldoet aan de opkomsttijd die geldt conform de Leidraad repressieve basisbrandweezorg.

6.4.4. Hulpverleningscapaciteit

Er is aangegeven dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de beschikbare hulpverleningscapaciteit onvoldoende is. Door de ontwikkeling van het project ontstaat er geen significante verslechtering.

6.5 Zelfredzaamheid

6.5.1 Zelfredzaamheidstrategie

De zelfredzaamheidstrategie bij een ramp of zwaar ongeval hangt onder meer af van het soort ongeval, het object waarin personen zich bevinden en de (verminderde) zelfredzaamheid van personen in het object of gebouw.

De zelfredzaamheidstrategie bestaat bij het toxisch scenario uit het zo snel mogelijk naar binnen gaan van de gebouwen, het sluiten van deuren en ramen en het stopzetten van de binnenventilatie. De zelfredzaamheidstrategie voor het plasbrands scenario en het BLEVE-scenario is afhankelijk van de afstand ten opzichte van de risicobron.

6.5.2 Zelfredzaamheid binnen het plangebied

Door de Regionale Brandweer wordt de zelfredzaamheid van de binnen het projectgebied aanwezige personen als redelijk beschouwd. Een deel van de bezoekers wordt als verminderd zelfredzaam gezien.

6.5.3 Vluchtmogelijkheden

In het kader van zelfredzaamheid is het van belang dat personen van het gevaar weg kunnen vluchten. Het projectgebied wordt tweezijdig ontsloten vanuit de St. Wirosingel en het Retail Park. Personen kunnen bij een calamiteit van de risicobron af het projectgebied ontvluchten.

6.5.4 Ontwerpuitgangspunten

Het projectgebied bevindt zich binnen de letaliteitgrenzen van een plasbrands scenario, een BLEVE-scenario en een toxisch scenario. Door het treffen van bouwkundige maatregelen aan objecten en/of het aanbrengen van installatietechnische voorzieningen kan de zelfredzaamheid van personen in een object verbeterd worden.

In 2010 is de Visie externe veiligheid Roermond door de gemeenteraad vastgesteld. In deel C van deze gemeentelijke beleidsvisie is een pakket van maatregelen opgenomen welke getroffen kunnen worden om de zelfredzaamheid van de aanwezige personen te verhogen. Geadviseerd wordt om conform de gemeentelijke visie voor objecten binnen het projectgebied de bouwkundige maatregelen te treffen die voor de betreffende zone zijn beschreven.

7 Uitvoerbaarheid advies Veiligheidsregio Limburg-Noord

De door het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord geadviseerde maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid zijn in overeenstemming met het gestelde in de Visie externe veiligheid Roermond.

Ten behoeve van het Basisnet Weg zijn berekeningen uitgevoerd met de vervoersgegevens die per 1 januari 2010 zijn opgenomen in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Brandweer Roermond is in het verleden betrokken bij het ontwerp van de toegangswegen tot het plangebied.

8. Visie externe veiligheid Roermond

Op 10 juni 2010 heeft de raad van de gemeente Roermond de Visie externe Veiligheid Roermond vastgesteld. De Visie externe veiligheid Roermond bestaat uit 3 delen. In deel A wordt de huidige situatie in kaart gebracht. In deel B worden de ambities en visie weergegeven, die richting geven aan het proces van optimalisatie van de veiligheid binnen de gemeente. In deel C zijn de planologische kaders voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven alsmede het kader voor het uitvoeringsprogramma.

Het plangebied ligt in de volgende zones:

- zone II: de zone tussen 0 en 200 meter vanaf een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze zone omvat het zogenaamde BLEVE 100% letaal aandachtsgebied (het gebied waar de effecten van een BLEVE het hevigst zijn);
- zone III: de zone tussen 200 en 300 meter vanaf een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze zone omvat het zogenaamde BLEVE 1% letaliteit aandachtsgebied en het gebied waar de effecten van een toxische gaswolk nog significant aanwezig kunnen zijn;
- zone IV: de zone vanaf 300 meter vanaf een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor deze zone gelden geen beperkingen voor het ruimtegebruik. In deze zone zijn de effecten van een toxische gaswolk nog (significant) aanwezig.

In de Visie externe veiligheid Roermond is aangegeven dat voor de zones waarin het plangebied is gelegen de volgende "standaard" veiligheidsverhogende maatregelen in overwegingen genomen dienen te worden:

- blinde gevels, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde, of
- beperken glasoppervlak, en
- scherfwerende beglazing geplaatst in een kitsponning
- gebouwen uitvoeren met vlakke gevels aan de zijde van de risicobronnen,
- gevelornamenten aan gebouwen minimaliseren,
- onbrandbare gevelbekleding, klasse 2 conform NEN 6065, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde
- vluchtmogelijkheden van de bron af situeren
- geen verblijfsruimten met grote personendichtheden of verminderd zelfredzame personen aan de risicozijde van het pand situeren.
- gebouwen uitvoeren met een afsluitbare ventilatie die centraal per gebouw kan worden aangestuurd. De ventilatieopeningen dienen van de risicobron af te zijn gericht.

- gebouwen uitvoeren met een afsluitbare ventilatie die centraal per gebouw kan worden aangestuurd. De ventilatieopeningen dienen van de risicobron af te zijn gericht;
- vluchtmogelijkheden dienen van de risicobron af gesitueerd te zijn;
- gebouwfuncties met verminderd zelfredzame personen dienen vermeden te worden.

9. Overwegingen in het kader van het afwegingsproces voor de verantwoording

In het afwegingsproces betreffende de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico zijn de volgende overwegingen betrokken:

- de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} -contour) als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N280, A73, de spoorlijnen Roermond-Venlo en Roermond-Weert en de geplande spoorlijn IJzeren Rijn wordt niet overschreden;
- de hoogte van het groepsrisico ligt in zowel de huidige als de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde;
- door de ontwikkeling van het plangebied aan de Schaarbroekerweg 72 vindt er geen of nauwelijks een stijging van het groepsrisico plaats;
- de inrichting van het plangebied maakt een goede ontvluchting van het gebied mogelijk;
- in de structuurvisie van 2001 is aangegeven dat de natuurlijke grens van het stedelijk gebied in de oostelijke richting van de stad Roermond gevormd wordt door de nieuwe snelweg A73;
- in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg en de Structuurvisie is aangegeven dat er behoefte is aan bedrijventerreinen. Door het ontwikkelen van de stadsrandzone als bedrijventerrein wordt aan deze behoefte invulling gegeven;
- door het treffen van bouwkundige en installatietechnische maatregelen kan de zelfredzaamheid van personen binnen het plangebied verder worden verbeterd;
- de zelfredzaamheid van personen binnen het plangebied is voldoende;
- het toekomstige tracé van de IJzeren Rijn ligt op meer dan 200 meter afstand van het plangebied;
- over de IJzeren Rijn vinden transporten plaats van gevaarlijke stoffen;
- de gebouwen van het plangebied liggen buiten de plasbrandaandachtsgebieden van de A73, de N280, de spoorlijnen Roermond-Venlo en Roermond-Weert en de geplande spoorlijn IJzeren Rijn;
- in mei 2008 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat het verantwoord is op ter plaatse van de huidige projectlocatie het plan Route 73, bestaande uit een tankstation, een fastfood restaurant, een automaterialenhandel en een bedrijfsactiviteit die nog niet benoemd is, te ontwikkelen;
- in april 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat het verantwoord is om onder andere ter plaatse van het huidige plangebied het Mobility Park, bestaande uit een tankstation met shop, een fastfood restaurant en overloopparkerplaatsen te ontwikkelen;
- het plan Route 73 is niet ontwikkeld;
- het Mobility Park is slechts ten dele ontwikkeld;
- de personendichtheid in het plangebied verschilt slechts marginaal van die bij het Mobility Park.

10. Conclusie

Als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied neemt het groepsrisico niet of nauwelijks toe. In het afwegingsproces inzake de verandering van het groepsrisico zijn bovenstaande overwegingen gemaakt.

Op grond van de te treffen bouwkundige en installatietechnische maatregelen (de “standaard” veiligheidsverhogende maatregelen uit de Visie externe veiligheid Roermond) zal de omvang van het groepsrisico beperkt worden. In welke mate de beperking van het groepsrisico plaatsvindt, is echter niet met berekeningen te kwantificeren. Er blijft een restrisico bestaan.

Ongeacht de inzet van de initiatiefnemer, gemeente en hulpverleningdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig.

Het restrisico is in dit geval onder déze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader aanvaardbaar.

Alles overwegende wordt geconcludeerd dat het verantwoord is om het plangebied “Schaarbroekerweg 72” te ontwikkelen mits bij de verdere uitwerking de in paragraaf 8 verwoorde “standaard” veiligheidsverhogende maatregelen in overweging worden genomen.

De initiatiefnemer wordt over de in overweging te nemen maatregelen per brief geïnformeerd.