

Memo

memonummer
 datum 15 november 2021
 aan Breda Airparc BV
 van Roel Kouwen Antea Group
 Jeroen Eskens Antea Group
 kopie Roel Dekker Antea Group
 project Bestemmingsplan Breda International Airport 2021
 projectnr. 0468805.100
 betreft Externe veiligheid

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om verschillende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken op Breda International Airport:

- het vergroten van een aantal goot- en bouwhoogten;
- het rechtstreeks toestaan van ondergeschikte evenementen in de bestaande hangar nabij de bestaande horecagelegenheid t.b.v. bijeenkomsten van de bedrijven op Breda Airport met maximaal 500 m². Voorheen werd voor deze bijeenkomsten een specifieke vergunning verleend;
- het toestaan van maximaal 50 procent niet-luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid in de kantoren;

Omdat de voorgenomen ontwikkelingen niet passen binnen het vigerende bestemmingsplan, wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied (rood)

In het kader van de ruimtelijke procedure dient onder andere het aspect externe veiligheid te worden beschouwd. In deze memo worden de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen beschouwd in relatie tot het aspect externe veiligheid.

2 Beleidskader

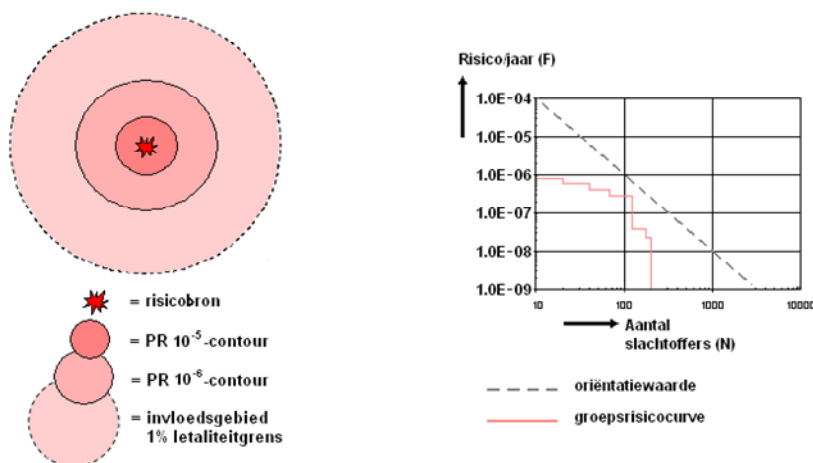
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten aanwezig zijn of geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 2.1: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico,

dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 2.2: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

3 Beschouwing risicobronnen

In de omgeving van het plangebied bevinden zich meerdere risicobronnen: de Rijksweg A58, een hogedruk aardgastransportleiding, de spoorlijn Roosendaal Oost – Breda een LPG-tankstation en Breda International Airport zelf.

3.1 Rijksweg A58

Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich de A58. Over deze weg vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Plaatsgebonden risico

De maximale PR 10^{-6} -contour van de A58 ter hoogte van het plangebied bedraagt 0 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Plasbrandaandachtsgebied

De A58 heeft ter hoogte van het plangebied een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Dit PAG reikt echter niet tot de bouwvlakken. Daarmee zijn er geen aanvullende bouwkundige eisen van toepassing voor nieuwbouw binnen het plangebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de A58 is beschouwd in de rapportage 'Actualisatie EV onderzoek Seppe' (Antea Group, juli 2020). Hieruit volgt dat het groepsrisico van de weg lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Het aantal personen binnen de 200 meter-zone van de A58 neemt binnen het plangebied niet toe. Dit wordt ondersteunend, doordat het aantal bezoekers feitelijk niet wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie wordt voor elke bijeenkomst in de hangar een specifieke vergunning verleend. Het bestemmingsplan maakt dit nu direct mogelijk, waardoor er niet steeds een specifieke vergunning nodig is.

Aangezien het aantal mensen niet toeneemt zal het er niet toe leiden dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden. In het kader van de ruimtelijke procedure is (beperkte) verantwoording van het groepsrisico verplicht.

3.2 Spoorlijn Roosendaal Oost – Breda

De spoorlijn Roosendaal Oost – Breda bevindt zich circa 450 meter ten noorden van het plangebied. Over deze spoorlijn vindt, conform de Regeling basisnet, transport van gevaarlijke stoffen plaats (route 12). Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van de spoorlijn (> 4.000 meter).

In de Regeling basisnet is voor deze spoorlijn aangegeven dat het spoor geen plasbrandaandachtsgebied heeft. Daarmee is het plasbrandaandachtsgebied niet relevant in relatie tot de voorgenomen ontwikkelingen.

Plaatsgebonden risico

De maximale PR 10^{-6} -contour van de spoorlijn bedraagt conform de Regeling basisnet 0 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van de spoorlijn bedraagt meer dan 4.000 meter (stofcategorie D4) conform de Handleiding risicoanalyse Transport (HART). Het plangebied ligt daarmee binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roosendaal Oost – Breda. Het berekenen van het groepsrisico is conform het Bevt en het HART niet nodig (plangebied bevindt zich op meer dan 200 meter afstand van de spoorlijn).

Aangezien het plangebied binnen het invloedsgebied van de spoorlijn is gelegen, is een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico verplicht.

3.3 Hogedruk aardgastransportleidingen

Aan de oostzijde van het plangebied en direct ten noorden van het plangebied bevinden zich hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie. Enkele kenmerken van deze leiding zijn weergegeven in tabel 3.1, waaronder het invloedsgebied. De personendichtheid hierbinnen is bepalend voor de hoogte van het groepsrisico.

Tabel 3.1: Leidinggegevens

Leidingbeheerder	Kenmerk	Druk [bar]	Diameter [mm]	Invloedsgebied (1%-letaliteit) [meter]
N.V. Nederlandse Gasunie	Z-520-33	40	168	75
N.V. Nederlandse Gasunie	Z-520-36	40	219	95

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgastransportleiding met kenmerk Z-520-33 en Z-520-36. Het risiconiveau van deze leidingen is beschouwd in respectievelijk de rapportages 'Externe veiligheid Seppe Airport' (Oranjewoud, 2011) en 'Kwantitatieve Risicoanalyse gastransportleiding Z-520-36 nabij Bosschenhoo' (KEMA, 2012).

Plaatsgebonden risico

Uit de risicoberekeningen blijkt dat de hogedruk aardgastransportleidingen geen PR 10^{-6} -contour hebben. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden uit het Bevb.

Belemmeringenstrook

Voor de hogedruk aardgastransportleidingen geldt een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding. Binnen deze strook is geen bebouwing toegestaan.

Groepsrisico

Uit voornoemde risicoberekeningen blijkt dat de hoogte van het groepsrisico van de leidingen de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Het aantal personen binnen het invloedsgebied van de leidingen neemt feitelijk niet toe. Aangezien er geen sprake is van een toename zal het niet toe leiden dat de

oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden. In het kader van de ruimtelijke procedure is (beperkte) verantwoording van het groepsrisico verplicht.

3.4 LPG-tankstation

Aan de Rijksweg-Zuid 51 in Rucphen bevindt zich een LPG-tankstation. Het (wettelijk) invloedsgebied van een LPG-tankstation bedraagt 150 meter. De afstand tussen het plangebied en het LPG-tankstation bedraagt circa 170 meter. Het invloedsgebied van het LPG-tankstation reikt daarmee niet tot het plangebied en het tankstation is daarmee geen relevante risicobron.

3.5 Luchthaven

In 2014 is voor Seppe door de provincie het Luchthavenbesluit vastgesteld. In bijlage 7 van dit besluit zijn de risicocontouren weergegeven.

Plaatsgebonden risico

In het Besluit burgerluchthavens is vastgelegd dat binnen de PR 10^{-5} van een luchthaven geen bebouwing is toegestaan. Binnen de PR 10^{-6} -contour is alleen bebouwing toegestaan wanneer door de provincie een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven. De ligging van de plaatsgebonden risicocontouren van de luchthaven – zoals opgenomen in de verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant – is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: PR-contouren (rood: 10^{-5} en oranje: 10^{-6}) luchthaven ('Externe veiligheidsrisico door vliegverkeer rond Luchthaven Seppe' – NLR, 2011)

De bouwvlakken (bestemming Bedrijf) liggen niet binnen de PR 10^{-5} -contour, maar wel gedeeltelijk binnen de PR 10^{-6} -contour. Naar verwachting kan – in lijn met het vigerende bestemmingsplan – voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven voor nieuwbouw binnen de PR 10^{-6} -contour (artikel 11 Besluit burgerluchthavens). De ligging van deze bouwvlakken wijzigt niet en binnen de PR 10^{-6} -contour zal alleen luchtvaartgebonden bedrijvigheid worden toegestaan conform het vigerende bestemmingsplan (de planologische situatie binnen de PR-contouren verandert daarmee niet).

Eventuele niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid kan daarbij buiten de PR 10^{-6} -contour plaatsvinden. In dat gebied gelden vanuit externe veiligheid geen beperkingen. Dat geldt ook voor de extra planologische ruimte voor horeca (buiten de voornoemde PR-contouren gelegen).

4 Verantwoording groepsrisico

In hoofdstuk drie is geconcludeerd dat een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico verplicht is ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A58, spoorlijn Roosendaal Oost – Breda en hogedruk aardgastransportleidingen. Vanuit goede ruimtelijke ordening wordt ook aandacht besteed aan de risico's ten gevolge van de luchthaven.

In dit hoofdstuk worden elementen aangedragen voor de invulling van de verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag: de gemeenteraad van Halderberge. Deze elementen zijn afgeleid uit het Bevt en het Bevb en zijn tevens omschreven in hoofdstuk twee van deze rapportage en in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico.

Voor de volledige aanzet groepsrisicoverantwoording wordt korthedshalve verwezen naar de rapportage 'Actualisatie EV onderzoek Seppe' (Antea Group, juli 2020). In deze rapportage zijn de relevante scenario's beschreven, is ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid en zijn (ruimtelijke) veiligheidsmaatregelen beschreven. Ten opzichte van deze groepsrisicoverantwoording worden enkele ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt (zie hoofdstuk 1), waarvan geen enkele ontwikkeling voorziet in een ruimere aanwezigheid van personen binnen het plangebied.

In de voornoemde aanzet voor de groepsrisicoverantwoording wordt het volgende geconcludeerd:

- Er worden geen functies mogelijk gemaakt die de aanwezigheid van groepen beperkt zelfredzame personen faciliteren (zelfredzaamheid van aanwezige personen);
- De luchthaven beschikt over een calamiteitenplan en wordt geacht conform te kunnen handelen bij het optreden van een incident (bestrijdbaarheid);
- Alarmering is mogelijk via het Waarschuwing- en Alarmeringssysteem (WAS) en/of NL-Alert;
- Het verdient aanbeveling om bij de aanwezige bedrijfshulpverlening (BHV) en verplichte ontruimingsplannen aandacht te besteden aan de scenario's externe veiligheid;
- Bij nieuwbouw wordt mechanische ventilatie bij voorkeur centraal afsluitbaar uitgevoerd, zodat deze bij een incident met gevaarlijke stoffen uitgeschakeld kan worden (ter bevordering van de schuilmogelijkheden in een gebouw);
- Maatregelen aan de hogedruk aardgastransportleidingen (zoals het verhogen van de gronddekking en/of het aanbrengen van afscherming) kunnen worden verkend met de leidingbeheerder en het bevoegd gezag.

De Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant wordt in de gelegenheid van de ruimtelijke procedure in de gelegenheid gebracht advies uit te brengen.

5 Conclusies

Om invulling te geven aan het voornemen om verschillende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken binnen Breda International Airport, wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen. In deze memo is het aspect externe veiligheid beschouwd. Hieruit volgt dat de beoogde ontwikkelingen geen effect hebben op de externe veiligheid binnen het plangebied.

In het kader van de ruimtelijke procedure is verantwoording van het groepsrisico verplicht. De veiligheidsregio dient in de gelegenheid te worden gebracht advies uit te brengen