

Verantwoording groepsrisico gemeente Roosendaal

Bestemmingsplan Burgerhout

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze verantwoording groepsrisico heeft betrekking op het bestemmingsplan Burgerhout. Het bestemmingsplan voor de wijk Burgerhout betreft een overwegend conserverend bestemmingsplan met uitzondering van het terrein van Van Dorst.

Deze verantwoording groepsrisico verwijst naar het rapport "Milieuaspecten Bestemmingsplan Burgerhout Roosendaal" d.d. 4 november 2011. Het rapport bevat ondermeer de resultaten van onderzoek naar het aspect externe veiligheid dat is uitgevoerd ten behoeve van het op te stellen bestemmingsplan. Daarbij is zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het groepsrisico (GR) onderzocht. Voor de onderzoeksresultaten ten aanzien van het PR wordt verwezen naar het rapport.

Hierbij wordt opgemerkt dat in de milieuparagraaf de milieutechnische haalbaarheid van de ontwikkeling Zuidpoort-Noord is onderzocht. Deze ontwikkeling is echter (voorlopig) niet meer aan de orde en is daarom niet meegenomen in het bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat in tegenstelling tot hetgeen beschreven in de milieuparagraaf het bestemmingsplan overwegend conserverend van karakter is met uitzondering van het terrein van Van Dorst.

Ten aanzien van het groepsrisico is in het rapport geconcludeerd dat een verantwoording groepsrisico dient te worden opgesteld voor Bevi-inrichtingen en het transport over de weg.

Voor het transport over het spoor is geconcludeerd dat een volledige verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is. Vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van de spoorlijnen moet wel rekening worden gehouden met de effecten van een mogelijke calamiteit (ook wel aangeduid als beperkte verantwoording). Hiertoe is het advies van Veiligheidsregio met betrekking tot deze aspecten meegenomen in deze verantwoording.

Met voorliggend document heeft de gemeente Roosendaal invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico. Voor deze verantwoording groepsrisico is advies aangevraagd bij de Veiligheidsregio Midden en West-Brabant. Het ingediende advies, opgenomen in bijlage 1, is in deze verantwoording verwerkt.

1.2 Wettelijk kader

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland berust op een tweetal kwantitatieve pijlers; het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico:

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

De norm in een nieuwe situatie voor kwetsbare objecten, zoals woningen, bedraagt de kans van 1 op 1 miljoen per jaar. Het gebied waarbinnen deze norm wordt overschreden wordt begrensd door de 10^{-6} contour. Deze norm is juridisch hard.

Groepsrisico:

Het groepsrisico is een maat om de kans weer te geven dat een incident met dodelijke slachtoffers voorkomt. Tevens wordt het groepsrisico beschouwd als maat voor de maatschappelijke ontwrichting welke kan ontstaan ten gevolge van een incident. Het gebied waarbinnen het groepsrisico dient te worden beschouwd is het invloedsgebied.

Het groepsrisico is niet ruimtelijk, met contouren, weer te geven.

Verantwoording groepsrisico inrichtingen:

De verantwoordingsplicht groepsrisico is van toepassing binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle inrichtingen. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Burgerhout is gelegen binnen het invloedsgebied van twee Bevi-inrichtingen waardoor verantwoording van het groepsrisico van toepassing is. Het betreft een LPG-tankstation en het spooreplacement Roosendaal.

Verantwoording groepsrisico transportassen:

Naast de invloed van de risicovolle inrichtingen speelt de verantwoordingsplicht groepsrisico een rol bij transportassen waarop de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen 2010, van toepassing is. Deze circulaire verplicht het bevoegd gezag om een beoordeling en afweging van de externe veiligheid mee te nemen bij ruimtelijke plannen die in de directe nabijheid zijn gelegen van een transportas waarover transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Betreffende circulaire is een voorloper van de in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen aangekondigde wettelijke verankering van het beleid, in het toekomstige Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev).

Op basis van de Circulaire dient verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden indien sprake is van een toename van het groepsrisico als gevolg van het betreffende plangebied. Indien sprake is van een groepsrisico gelegen boven de oriënterende waarde dient altijd verantwoording plaats te vinden, ook als er geen sprake is van een toename.

Geanticipeerd wordt op het toekomstige Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), welke de circulaire (naar verwachting) medio 2013 zal vervangen. Uit de concepttekst van dit besluit valt te lezen dat ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid wordt gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen.

Uit het onderzoek uitgevoerd door de RMD is gebleken dat met betrekking tot het transport over de weg een volledige verantwoording moet plaatsvinden en met betrekking tot het transport over het spoor is geconcludeerd dat kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico buisleidingen:

Omdat in de directe omgeving van het plangebied Burgerhout geen buisleidingen zijn gelegen die relevant zijn voor het aspect externe veiligheid, is verantwoording van het groepsrisico voor buisleidingen niet aan de orde.

2. Verantwoording groepsrisico

2.1 Toelichting

Voor het groepsrisico moet worden beschouwd welke populatie mogelijk wordt getroffen door een ongeval met gevaarlijke stoffen, in onderhavige situatie een ongeval (warme BLEVE) met een tankwagen/ketelwagon gevuld met brandbare gassen (LPG) op de Rijksweg A58 en het spoortraject Roosendaal – Lage Zwaluwe of een ongevalscenario met toxische stoffen (vervoer over spoorbaan, Rijksweg A58, buisleidingen transport of vanwege activiteiten bij de genoemde risicovolle bedrijven). De gevolgen van het nieuwe bestemmingsplan voor het groepsrisico zijn

bekend en vormen samen met de aanwezige mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een calamiteit en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van in de nabijheid aanwezige personen, de basis voor de verantwoording groepsrisico.

2.2 Inrichtingen

LPG-tankstation Vrouwenhof (Antwerpseweg)

Binnen de invloedsgebieden van het LPG-reservoir en het vulpunt zijn zowel schoolgebouwen als enkele (bedrijfs)woningen gelegen. Het betreft ondermeer een kinderdagverblijf, een basisschool en voortgezet middelbaar onderwijs.

Voor het LPG-tankstation zijn groepsrisico-berekeningen uitgevoerd: Kwantitatieve risicoanalyse "Groepsrisico LPG-tankstation Zuidpoort-Noord, AVIV, 14 oktober 2009".

In het zogenaamde LPG-convenant is met de LPG-branche afgesproken dat vóór 2010 verbeterde vulslangen zouden worden gebruikt en dat LPG-tankwagens worden voorzien van een hittewerende coating. Door deze maatregelen worden risico's (zowel plaatsgebonden- als groepsrisico) verminderd. Verbeterde vulslangen worden inmiddels toegepast en de LPG-tankwagens worden vanaf 2010 voorzien van een hittewerende coating.

De regelgeving zal hierop worden aangepast. Dat wil zeggen dat toepassing van deze maatregelen indien mogelijk wordt voorgeschreven, danwel alternatieve of aanvullende maatregelen, zodanig dat het beoogde gereduceerde risico, in de nabije toekomst, wordt gerealiseerd.

De groepsrisicoberekeningen zijn uitgevoerd zowel uitgaande van de toegepaste maatregelen uit het convenant als zonder toepassing van deze maatregelen. In beide doorgerkende situaties ligt het groepsrisico boven de oriënterende waarde. Uitgaande van de toekomstige situatie bedraagt het groepsrisico 1.2 van de oriënterende waarde. Uitgaande van de bestaande situatie (zonder maatregelen) ligt het groepsrisico een factor 20 boven de oriënterende waarde (20 x OW).

Spooreplacement Roosendaal

De mogelijke scenario's die kunnen plaatsvinden op het emplacement zijn het vrijkomen van een toxische wolk en het ontstaan van een brand of explosie (BLEVE). Het invloedsgebied van toxische stoffen reikt tot ca. 3000 meter en het invloedsgebied van een BLEVE reikt tot ca. 300 meter.

In het kader van het bestemmingsplan "Spoorhaven Roosendaal" zijn door Oranjewoud/SAVE risicoberekeningen uitgevoerd voor het goederenemplacement zowel voor de bestaande als de toekomstige (Spoorhaven) situatie. Uit het eindrapport (Onderzoek Save Spoorhaven, 25 augustus 2008, revisie 03) blijkt dat het maximaal berekende groepsrisico (GR), rekening houdend met Spoorhaven fase 1A, gelijk is aan de oriënterende waarde.

Uit een nadere analyse (ten tijde van de EV-onderzoeken tbv het BP Spoorhaven 1e fase) is gebleken dat het maximale groepsrisico met name wordt veroorzaakt door het BLEVE-scenario en de aanwezige bevolking binnen een afstand van 300 meter van de spoorlijn. Bevolking buiten deze afstand is weliswaar van belang voor de toxische scenario's (zoals ammoniak) maar levert geen bijdrage aan de maximale hoogte van het groepsrisico. Het plangebied is gelegen op 700 meter van het emplacement en levert daardoor geen relevante bijdrage aan het maximale groepsrisico.

Zoals vermeld is deze benadering gebaseerd op het rapport "Milieuaspecten Bestemmingsplan Burgerhout Roosendaal" uit 2011. Met betrekking tot de risicobenadering van het emplacement Roosendaal zijn echter zeer recent relevante ontwikkelingen gaande. Uit meerdere uitspraken van de Raad van State blijkt dat een aantal bedrijfsprocessen -rangeerhandelingen binnen emplacementen - die voorheen als vergunningplichtig werden aangemerkt thans niet meer vergunningplichtig zijn. Uit intern onderzoek van Prorail blijkt dat vervoerders geen behoefte hebben om binnen emplacement Roosendaal vergunningplichtige activiteiten met treinen beladen met EV-relevante gevaarlijke stoffen uit te voeren. Er worden geen EV-relevante treinen samengesteld/gesplitst. Wel zal het proces kopmaken van treinen beladen met EV-relevante gevaarlijke stoffen blijven voorkomen vanwege vervoer op de lijn Sloehaven/België. Daarnaast zal naar verwachting incidenteel worden loc gewisseld.

Gevolg hiervan is dat binnen emplacement Roosendaal in het geheel geen vergunningplichtige activiteiten met wagons beladen met EV-relevante gevaarlijke stoffen meer plaatsvinden. De rangeerhandelingen met treinen beladen met gevaarlijke stoffen binnen emplacement Roosendaal vallen volledig onder het begrip doorgaand treinverkeer. Prorail heeft een aanvraag voor een revisievergunning in voorbereiding waarin de genoemde activiteiten buiten beschouwing gelaten worden. Vooruitlopend hierop is op 7 januari 2013 door Prorail een verzoek tot het gedeeltelijk intrekken van de vergunning ingediend. Het ingetrokken deel betreft risicovolle activiteiten/

handelingen op het emplacement. Dit verzoek waarop zo spoedig mogelijk een positief besluit zal worden genomen, is in behandeling door het bevoegd gezag.

Ondanks dat het **spoor**emplacement Roosendaal onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) valt, is er geen sprake meer van een risicovolle inrichting waarmee in het kader van de Wro rekening gehouden dient te worden. Dat wil zeggen dat er feitelijk geen sprake meer is van een groepsrisico als gevolg van het spooremplacement Roosendaal.

2.3 Transport over de weg

In overeenstemming met de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen 2010 (wijziging 31 juli 2012) is het groepsrisico berekend voor de A58 rekening houdend met het Basisnet Weg. De A58 vormt de zuidelijke grens van het plangebied waardoor een belangrijk deel van het invloedsgebied binnen het plangebied is gelegen. Ter hoogte van afrit 23 (Van Beethovenlaan) bedraagt het groepsrisico 1.12 maal de OW. Ter hoogte van de Antwerpseweg bedraagt het groepsrisico 0.13 maal de oriënterende waarde en is daardoor gelegen ruim onder de OW. De overschrijding van de OW wordt veroorzaakt door het Jan Tinbergen College, gelegen buiten het plangebied direct langs de snelweg.

Binnen het invloedsgebied van de snelweg is het plangebied conserverend waardoor er geen sprake is van een toename van het groepsrisico als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling.

2.4 Maatregelen en alternatieven

Mogelijkheden om het groepsrisico als gevolg van het LPG-tankstation te reduceren worden in ieder geval gedeeltelijk al toegepast. Verbeterde vulslangen worden namelijk overal al toegepast. Aanlevering van LPG door tankwagens die zijn voorzien van een brandwerende coating vindt op dit moment al wel plaats maar is niet gegarandeerd.

Op grond van de huidige situatie (zonder toepassing van maatregelen uit het convenant LPG) is er vanwege overschrijding van de oriënterende waarde sprake van een knelpunt. In het convenant LPG is afgesproken dat deze situaties worden opgeheven door de branche. De LPG sector heeft namelijk aangegeven dat zij eventuele GR-knelpunten zullen oplossen, door bijvoorbeeld het verplaatsen van het vulpunt, het verplaatsen van het gehele station, het beëindigen van de verkoop van LPG, het beperken van de doorzet, het toepassen van venstertijden, e.d.

Indien de inrichtinghouder hierin niet wenst mee te werken dan maakt de gemeente hiervan melding bij het Ministerie van IenM (voorheen VROM). Het Ministerie van IenM zal vervolgens de LPG sector benaderen en trachten in dat geval om alsnog tot een oplossing te komen.

Het voorgestelde plan maakt gebruik van de huidige bestemmingsplancapaciteit. Het bestemmingsplan is voor zover het is gelegen binnen de invloedsgebieden van het LPG-tankstation volledig conserverend. Op grond daarvan is de LPG-branche aan zet om het groepsrisico in deze situatie terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau.

Mogelijkheden om het groepsrisico als gevolg van het emplacement Roosendaal te verminderen zijn inmiddels niet meer aan de orde omdat de vergunning voor wat betreft de risicovolle activiteiten van het spooremplacement zijn ingetrokken. Hierdoor is het groepsrisico als gevolg van het spooremplacement geëlimineerd.

Mogelijkheden binnen het plangebied om het groepsrisico als gevolg van de A58 terug te dringen zijn er niet. De overschrijding van de oriënterende waarde wordt veroorzaakt door gerealiseerde ontwikkelingen die zijn gelegen buiten het plangebied van Burgerhout. Maatregelen binnen het plangebied zullen daardoor niet leiden tot enige afname van het groepsrisico.

Met betrekking tot bouwkundige maatregelen in relatie tot toxische scenario's adviseert de Veiligheidsregio om bij nieuwe ontwikkelingen afsluitbare ventilatie toe te (laten) passen. De schakeling moet zich hiertoe bij voorkeur op een centrale plaats bevinden.

Ondanks dat het nut van deze maatregelen wordt ingezien geldt dat eisen aan ventilatievoorzieningen voortvloeien uit het Bouwbesluit 2003. Voor zover deze eisen verder gaan kunnen deze niet in de bestemmingsplanprocedure worden meegenomen. De gemeente Roosendaal zal in het kader van de bouwvergunning, voor zover het het niet conserverende deel van het bestemmingsplan betreft, aandacht besteden aan dit aspect en indien dit niet via de

bouwvergunning kan worden geregeld zal in overleg met de ontwikkelaar worden getreden om deze voorzieningen te laten treffen.

De overige door de Veiligheidsregio geadviseerde maatregelen zijn, door het komen te vervallen van de ontwikkelingen op Zuidpoort-Noord welke oorspronkelijk waren gelegen binnen de invloedsgebieden van het LPG-tankstation, niet meer aan de orde.

2.5 Bestrijding en beperking van omvang calamiteit

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden.

Voor de onderhavige situatie is de opkomsttijd maximaal 3:41 minuten. Waarmee wordt voldaan aan de norm voor de opkomsttijden uit het Besluit veiligheidsregio.

De Veiligheidsregio stelt dat in het plangebied onvoldoende effectieve bluswatervoorzieningen aanwezig zijn. Geadviseerd is om een plan van aanpak op te stellen voor het realiseren van voorzieningen.

Door de brandweer (cluster Bergen op Zoom, Roosendaal en Woensdrecht) is onlangs een inventarisatie gemaakt ten aanzien van de bluswatervoorzieningen in Roosendaal. Voor een gedeelte zijn deze voorzieningen ontoereikend. Aan het college zal ambtelijk worden voorgesteld om jaarlijks € 15.000,- uit te trekken voor aanpassing van die voorzieningen waarbij prioriteiten worden gesteld op basis van de Risicokaart. Hierbij geldt dat bedrijven en instellingen eigen verantwoordelijkheid moeten nemen, al dan niet op basis van vergunningvoorwaarden.

Het plangebied ligt binnen het dekkingsgebied van een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie. Dit kan worden gebruikt om de bevolking in geval van een calamiteit te waarschuwen.

Indien zich een scenario voordoet, zoals beschreven in haar advies het advies, is de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant voldoende ingericht om binnen het eerste uur materieel te kunnen leveren en de ramp te bestrijden. De medische hulpverleningscapaciteit is onvoldoende. Interregionale bijstand zal noodzakelijk zijn.

2.6 Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met een explosieve stof of een brandbare vloeistof komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie of plasbrand.

De Veiligheidsregio geeft in haar advies aan dat de zelfredzaamheid grotendeels goed is. Alleen voor kinderdagopvang en de basisschool kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid matig is.

De zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie en risico-communicatie.

De mogelijkheden om gevaar in te schatten bij een toxische wolk zijn voor de meeste aanwezigen beperkt. Dit kan worden verbeterd door mensen te informeren over de gevaren en risico's en de eventueel te nemen maatregelen. De gemeente Roosendaal heeft op de volgende wijze uitvoering gegeven aan de gewenste risicocommunicatie.

Burgers worden via de website van de gemeente Roosendaal geïnformeerd over de diverse risico's en wat te doen in geval van een calamiteit door middel van duidelijke instructies. Tevens wordt op de site voor aanvullende informatie doorverwezen naar de website van de Veiligheidsregio en de website van de Risicokaart. Verder wordt informatie (2-jaarlijks) gegeven op het "veiligheidsplein" tijdens het "Roosendaals Treffen", jaarlijks in de huis aan huis bezorgde Gemeentegids, jaarlijks in de huis aan huis bezorgde bewaarkaart en regelmatig (preventietips) in de gemeenterubriek in De Bode. Verder zijn diverse folders over dit onderwerp vrij te verkrijgen op het politiebureau, de brandweerkazerne, het stadskantoor en de bibliotheek. Daarnaast werkt de gemeente mee aan presentaties over veiligheid bij bedrijven, instellingen, bewonersplatforms en dergelijke.

Het gemeentelijk integraal veiligheidsplan "Veiligheid , uw en onze zorg!" stelt dat communicatie over risico's een eigen dynamiek kent. De Veiligheidsregio wil de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven stimuleren voor de fysieke veiligheid in de eigen woon- en werkomgeving.

Dat kan bijvoorbeeld met het actief benutten van brandpreventieve mogelijkheden. De Veiligheidsregio zal nieuwe communicatie-instrumenten ontwikkelen die aansluiten bij de maatschappelijke ontwikkeling en behoefte. In dit verband is er expliciet aandacht voor de mogelijkheden van de sociale media.

Bijlage I: Advies Brandweer Midden- en West-Brabant