

# **Nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties voorontwerpbestemmingsplan ‘Keervoorziening Randstadrail 2020’**



**2 maart 2020**

gemeente  **Pijnacker-Nootdorp**

**Afdeling Ruimte, Belastingen en Gegevensbeheer  
Team Ruimte**

## INLEIDING

### *Inhoud van het plan*

Sinds de start van RandstadRail in 2006 voor het traject tussen Rotterdam en Den Haag (metrolijn E) is de vraag naar vervoer almaar gestegen. Dit succes heeft ervoor gezorgd dat de vervoerscapaciteit momenteel tegen haar grenzen aanloopt. Om in de toekomst aan de nog immer toenemende vraag te kunnen voldoen en de regio Rotterdam-Den Haag bereikbaar te houden, is het noodzakelijk en gewenst de vervoerscapaciteit op metrolijn E te vergroten. Dit kan echter niet zonder aanpassingen aan de infrastructuur. Het probleem doet zich nu nog voor in het drukste half uur van de ochtendspits – tussen 8.00 uur en 8.30 uur – in de richting van Rotterdam, maar bij een verdere groei van reizigers en een verbreding van de spits is het te verwachten dat ook op andere momenten in de ochtendspits capaciteitsknelpunten ontstaan. De knelpunten leiden er toe dat fluctuaties in de vraag niet meer goed zijn op te vangen en dat het comfort van de reizigers negatief wordt beïnvloed. Gegeven de huidige situatie is het niet mogelijk vraag en aanbod goed op elkaar af te stemmen en kan de RET niet meer aan de concessie-eisen voldoen. Vanwege de huidige knelpunten in de vraag en de te verwachten groei in reizigers de komende jaren, ligt er een urgentie om binnen een periode van twee jaar infrastructurele maatregelen te hebben getroffen. Uit onderzoek, waarbij de verschillende alternatieven zijn afgewogen, is gebleken dat het realiseren van een keervoorziening tussen de stations Pijnacker-Centrum en Pijnacker-Zuid soelaas biedt.

De keervoorziening bestaat uiteraard uit extra spoorrails met wissels, maar ook uit bij een en ander behorende voorzieningen, zoals portalen, geluidwerende voorzieningen en gelijkrichtstations. Eind 2018/begin 2019 is onderzocht of de noodzakelijke aanpassingen en de nieuw te realiseren gebouwen (gelijkrichtstations) in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan konden worden gerealiseerd en – zo niet – op welke wijze er dan wel medewerking verleend kon worden. Uit die toets bleek dat de aanpassingen aan de rails c.a. waarschijnlijk passen binnen de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt dan wel het bestemmingsplan mogelijkheden heeft door met gebruikmaking van een in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid medewerking te verlenen. De gelijkrichtstations kunnen mogelijk verleend worden met een zogenoemde 'kruimelontheffing' (art 2.12, lid 1 onder a, sub 2 Wabo / Bijlage II, artikel 4 Besluit omgevingsrecht (Bor)). Het huidige ontwerp van deze gebouwen past binnen deze regeling, maar wanneer het ontwerp wijzigt en groter wordt, past het mogelijk niet binnen de regeling.

Gelet op bovenvermelde onzekerheden verdient het aanbeveling nu toch een herziening van het bestemmingsplan op te stellen en in procedure te brengen. Immers, wanneer over bijvoorbeeld een jaar wordt geconcludeerd dat aanpassing van het bestemmingsplan toch noodzakelijk is, zal die procedure nooit tijdig gereed zijn. Dat is onwenselijk. Hoewel het risico dus bestaat dat de herziening van het bestemmingsplan toch niet nodig blijkt te zijn, wordt geadviseerd die herziening nu toch ter hand te nemen.

Het plangebied bevindt zich (in hoofdzaak) ten westen van de Klapwijkseweg, tussen de wijken Koningshof en Klapwijk, op en rond het bestaande spoor van de RandstadRaillijn.



#### *Procedure*

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Keervoorziening Randstadrail 2020' heeft met ingang van 14 november 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden inspraakreacties worden ingediend en heeft het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna te noemen Bro) plaatsgevonden. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen in het gemeentekantoor in Pijnacker, op de gemeentelijke internetsite ([www.pijnacker-nootdorp.nl](http://www.pijnacker-nootdorp.nl)) en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Binnen voornoemde termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld op het voorontwerpbestemmingsplan te reageren. Dat kon schriftelijk, mondeling en digitaal via de website van de gemeente.

Op het voorontwerp zijn twee inspraakreacties en twee overlegreacties ontvangen. Het (voorlopige) standpunt van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de ingediende reacties is verwoord in voorliggende Nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties. De Nota van beantwoording wordt ter kennisname gebracht aan de gemeenteraad en onder de aandacht gebracht van de indieners van de reacties. Tegen de Nota van beantwoording kunnen geen bezwaren worden ingediend.

Het college van burgemeester en wethouders zal na de beantwoording van de ingekomen overlegreacties een ontwerpbestemmingsplan ter inzage leggen. In dat ontwerp zal het gemeentelijke standpunt naar aanleiding van de reacties zijn verwerkt, alsmede een aantal ambtshalve aanpassingen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan kunnen zienswijzen (bezwaren) worden ingebracht. Vervolgens zal de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststellen en daarbij de ingediende zienswijzen meewegen en beantwoorden. Tegen dit vastgestelde bestemmingsplan kunnen, kort gezegd, door hen die een zienswijze hebben ingediend, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze hoogste bestuursrechter zal de bezwaren in beroep wege en er een oordeel over geven.

### *Leeswijzer*

In de volgende twee hoofdstukken worden de ingediende inspraak- en overlegreacties behandeld. Aan het eind van deze notitie wordt in een staat van wijzigingen beschreven wat de belangrijkste ambtshalve en overige wijzigingen zijn die in het ontwerpbestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan aangebracht zullen worden.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de voorliggende nota een voorlopig standpunt inhoudt en dat het aan de gemeenteraad is om het bestemmingsplan uiteindelijk vast te stellen. Aan de hiernavolgende collegestandpunten kunnen aldus geen rechten worden ontleend.

## INSPRAAKREACTIES

Onderstaand treft u een samenvatting aan van de ingediende inspraakreacties en de beantwoording van het college daarvan. Voor de duidelijkheid is bij zowel de samenvatting als bij de beantwoording van de verschillende onderdelen van de inspraakreacties dezelfde nummering / indeling aangehouden als insprekers hebben gehanteerd.

1.



### Reactie

#### A. Bestemmingsplan

1. De keervoorziening is in strijd met het huidige bestemmingsplan.
2. Het planproces en de uitvoering lopen sneller dan de inspraakprocedures.
3. Voor de tweede keer op rij wordt er begonnen met werkzaamheden terwijl de inspraakprocedures nog niet zijn afgerond.
4. Het bestemmingsplan is niet compleet. De verbeelding toont o.a. niet waar de sporen en wissels komen te liggen, de kadastrale percelen en wat de (nieuwe) afstand tot de Judith Leysterlaan is.
5. In de toelichting ontbreekt een verantwoording waarom is gekozen voor deze locatie en niet voor een andere.
6. Een specificatie van kosten (ramingen) ontbreekt.
7. De economische uitvoerbaarheid is onvoldoende aangetoond en de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt onjuist toegepast.
8. Het bestemmingsplan is dubbelzinnig en gaat uit van verdere groei en frequentieverdichtingen. Hierdoor zal meer geluidhinder optreden.
9. De voorlichting door de gemeente schiet tekort waardoor burgers een informatieachterstand hebben.

#### B. DB Vision Akoestisch onderzoek en geluidsrapporten

1. De gemeente wist al in 2015 dat er een keervoorziening aangelegd zou worden, maar heeft omwonenden daarover niet, althans pas later (in 2017), geïnformeerd. Waarom is er niet eerder openheid van zaken gegeven en welke belangen hebben daarbij gespeeld?
2. Het lopende project is in strijd met de omgevingsvergunning.
3. De geluidrapporten en uitkomsten tonen aan dat er geen geluidsisolatie aangebracht hoeft te worden.
4. De onderzoeken zijn ten onrechte gedaan op doorgaand railverkeer. Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar afbuigend railverkeer, dat zorgt voor slijtage aan wissels. Dit is niet meegenomen in de berekeningen of niet openbaar gemaakt.
5. De railruwheid en slijtage van metrostellen zijn niet meegenomen in de berekeningen ter hoogte van de Judith Leysterlaan.

6. De woningen aan de Judith Leysterlaan zijn gebouwd in 1990. Toen golden er andere normen voor wat betreft de isolatie. De geluidbelasting aan de woning van inspreker is niet onderzocht. Ook de geluidweerkaatsing via de Ontmoetingskerk is niet onderzocht.

C. Milieu, gezond en rechtsbelang

1. De milieuraapporten wijzen op vervuiling en grote hoeveelheden PAKS en PFAS. Door verplaatsing en verzwaring van de grond zal de vervuiling in het grondwater terecht komen.
2. De luchtverontreiniging tijdens de bouw en aanleg zorgt voor onaanvaardbare negatieve effecten op de gezondheid van inspreker en anderen. De geluidseffecten op de woning van inspreker zijn niet meegenomen in het *Actieplan Geluid*. Er hebben geen metingen plaatsgevonden.
3. Inspreker geeft aan dat het bestemmingsplan onvoldoende rekening houdt met de gezondheidseffecten op korte en langere termijn.
4. Door het vaststellen van hogere waarden (geluid) worden het rechtsbelang en het gezondheidsbelang van inspreker onvoldoende gewaarborgd.
5. Er wordt niet aangetoond dat de huidige maatregelen toereikend zijn voor de toekomstige veranderende situaties.
6. De fauna wordt bedreigd door de verplaatsing van de vervuiling.

D. Ontwikkelingen RET

1. De beroepsbevolking neemt vanaf 2020 niet meer toe. Daardoor zal de vraag naar vervoer afnemen.
2. De keervoorziening is over 6-10 jaar overbodig door o.a. de introductie van automatisch rijden.
3. Er is sprake van nieuwe spoorverbindingen, herstructurering en landschapsontwikkeling. Er ontbreekt een lange termijnvisie.
4. De veiligheid is niet gewaarborgd. Er zijn 4 tot 6 weekendbuitengebruikstellingen nodig en het grondlichaam dient te worden uitgebreid (voorbelasting circa 1 jaar). De keervoorziening kan in gebruik worden genomen wanneer de beveiliging is vrijgegeven.

**Beantwoording**

A. Bestemmingsplan

1. Het is correct dat een deel van alle noodzakelijke werkzaamheden in strijd zijn met het thans geldende bestemmingsplan. Ook is het onzeker of de realisatie van het gelijkrichtstation kan geschieden met gebruikmaking van een zogenoemde 'kruimelontheffing'. De thans voorliggende herziening van het bestemmingsplan is dan ook bedoeld of die onderdelen van het project die met het geldende bestemmingsplan in strijd zijn, mogelijk te maken. Dat is overigens een volstrekt normale gang van zaken die omkleed is met voldoende rechtsbescherming.
2. Verscheidene onderdelen van het totale project zijn in overeenstemming met het thans geldende bestemmingsplan die kunnen uitgevoerd worden nadat er vergunning voor is verleend. Dat is het geval en die onderdelen kunnen dus gewoon uitgevoerd worden. Dat geldt ook voor enkele andere werkzaamheden waarvoor geen vergunning vereist is. Daar betreft het feitelijke, niet-vergunningplichtige handelingen in overeenstemming met de ter plaatse geldende bestemming.
3. Dit is hierboven onder punt A2. voldoende toegelicht.

4. De stelling van inspreker dat het bestemmingsplan niet compleet is, wordt niet onderschreven. Het bestemmingsplan geeft weer op welke plaats (binnen welk vlak) een bepaalde bestemming geldt en welke regels daar bij horen. De sporen hoeven derhalve niet ingetekend te worden. De topografische gegevens die als ondergrond zichtbaar zijn, zijn ontleend aan de Basiskaart Grootschalige Topografie (BGT) en dienen ter oriëntatie zonder dat daaraan een juridische betekenis toekomt.
5. In een planstudie die in opdracht van de betrokken partijen is uitgevoerd, zijn diverse alternatieven op haalbaarheid onderzocht. Een verantwoording van de gekozen locatie in Pijnacker zal in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen worden.
6. Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk waarvoor het noodzakelijk is een exploitatieplan vast te stellen of een anterieure overeenkomst te sluiten. Een opgave van de kosten kan derhalve achterwege blijven.
7. De economische uitvoerbaarheid hoeft – met verwijzing naar hetgeen onder punt A6. is geantwoord – niet aangetoond te worden. Van een onjuiste toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking is naar onze mening geen sprake en staat beschreven in paragraaf 3.2.1 van de plantoelichting.
8. Het bestemmingsplan voldoet naar ons oordeel aan de eisen die aan een bestemmingsplan gesteld worden. Het bestemmingsplan moet een frequentieverhoging tot maximaal 12 keer per uur faciliteren.
9. De RET heeft samen met de gemeente uitvoerig over dit project gecommuniceerd door middel van bewonersbijeenkomsten, bewonersbrieven, via de website en in persoonlijke gesprekken met een aantal omwonenden. Vanuit de gemeente wordt betreurd dat inspreker het gevoel heeft dat dit alles onvoldoende is.

#### B. DB Vision Akoestisch onderzoek en geluidsrapporten

1. Over welk moment het meest geschikt is om te communiceren, kan discussie bestaan. Het college van burgemeester en wethouders heeft er echter voor gekozen met omwonenden het gesprek aan te gaan toen duidelijk was welke locatie voor de keurvoorziening de voorkeur heeft. Dat is gebeurd naar beste eer en geweten. Meer openheid en/of meer informatie over welke belangen daarbij hebben gespeeld kan niet worden gegeven.
2. Het bestemmingsplan voldoet naar ons oordeel aan de geldende wet- en regelgeving. Inspreker refereert aan een omgevingsvergunning. Indien inspreker het niet eens is met een verleende omgevingsvergunning, dan staan daar zelfstandige rechtsmiddelen tegen open. Wanneer naar zijn oordeel gehandeld wordt in strijd met een verleende vergunning, dan kan hij een daartoe strekkend verzoek tot handhaving indienen bij het college. Voor het geluidsscherm en het gelijkrichterstation volgen nog aparte aanvragen voor omgevingsvergunning(en).
3. Het klopt dat er geen geluidisolatie aangebracht hoeft te worden vanwege de keurvoorziening. Bij de keurvoorziening is een onderzoek naar het geluidsniveau in de woning alleen nodig indien blijkt dat er sprake is van een wijziging van een spoorweg bij woningen die in een wettelijke geluidszone van het spoor liggen. Het akoestisch onderzoek toont aan dat er geen sprake is van een wijziging van een spoorweg (overeenkomstig Besluit geluidhinder artikel 1.1, lid 1, onder f), zie ook de beantwoording onder punt B4. De gemeente heeft aan de MRDH verzocht om bovenwettelijke maatregelen (geluidsscherm) te treffen voor de woningen aan de westzijde van het spoor. De geluidsbelasting ten gevolge van de Randstadrail is daar hoger.
4. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staan ook

bepalingen hoe om te gaan met wissels. In het akoestisch onderzoek is zowel het doorgaande railverkeer als het kerend railverkeer betrokken (zie ook figuur 4, 6 en 7 en bijlage 1 en 3 van het akoestisch onderzoek). Het doorgaande railverkeer van Rotterdam naar Den Haag gaat over het afbuigende spoor. Het afbuigend railverkeer is wel onderzocht. Aangezien het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zal de conclusie van het onderzoek gelijk blijven.

5. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Dit betekent dat er ook rekening is gehouden met de railruwheid van het spoor en de wielruwheid van de voertuigen.
6. De woning van inspreker is niet gelegen binnen de geluidszone zoals opgenomen in de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder. De geluidsnormen uit de Wet geluidhinder voor railverkeer zijn dan ook niet van toepassing op de woning van inspreker. Bij woningen die buiten de geluidszone liggen, is de geluidsbelasting van het railverkeer doorgaans ook een stuk lager dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor wat betreft de geluidswaerkaatsing via de Ontmoetingskerk kan worden gemeld dat deze verwaarloosbaar is. Er is slechts een klein stukje spoor dat voor reflectie kan zorgen. Dit stukje spoor is op grotere afstand gelegen en is niet maatgevend voor de hoogte van de geluidsbelasting bij de woning van inspreker.

#### C. Milieu, gezond en rechtsbelang

1. Er heeft reeds in de ondergrond een grondverbetering plaatsgevonden, waarbij oude grond is verwijderd (dit betrof deels vervuilde grond) en nieuw zand is aangevoerd. Voor de ophoging is gebruik gemaakt van nieuw zand.
2. E moet vanuit gegaan worden dat de wettelijke normen voor luchtkwaliteit voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid. Daarnaast is een goede openbaar vervoervoorziening van belang voor een betere luchtkwaliteit. De opmerkingen over het Actieplan Geluid 2019-2023 en de gewenste geluidsmetingen zijn naar ons oordeel voldoende besproken met inspreker en worden in deze procedure niet nogmaals ter discussie gesteld.
3. In het akoestisch onderzoek is naar de lange termijn gekeken. Doorgaans wordt een planhorizon van 10 jaar aangehouden.
4. Het bestemmingsplan voorziet niet in het vaststellen van hogere waarden. Deze zijn niet nodig, omdat er geen sprake is van een wijziging van het spoor.
5. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met prognoses waarvan verwacht kan worden dat deze toereikend zijn voor de komende 10 jaar.
6. De werkzaamheden die nodig zijn om het project – en daarmee het bestemmingsplan – tot uitvoering te brengen, zijn onderzocht voor wat betreft de effecten op de flora en fauna. Indien een aantal voorzorgen in acht wordt genomen en voldaan wordt aan een aantal specifieke voorwaarden staat het aspect ecologie de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

#### D. Ontwikkelingen RET

1. De vraag naar (openbaar) vervoer is niet alleen afhankelijk van de omvang van de beroepsbevolking. De RET verwacht dat de vraag in de nabije toekomst met 2-3% per jaar toeneemt
2. Ook in het geval van automatisch rijden behoudt de keervoorziening haar functie. De mogelijkheid kan zich voordoen dat in de toekomst ook metro's naar Den Haag hoog

frequent gaan rijden, waarmee het keerspoor minder gebruikt hoeft te worden. Dit is echter nog onzeker. De MRDH maakt die keuze.

3. De lange termijnvisie wordt bepaald door de MRDH.
4. Aan veiligheid wordt nooit getornd, de termijn voor de voorbelasting is overigens een half jaar.

**2. Overwater Grondbeleid Adviesbureau BV**

[REDACTED]  
Kerkstraat 54  
3291 AM Strijen

namens:

[REDACTED]

**Reactie**

1. Verzocht wordt de locatiekeuze (nader) te onderbouwen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Niet alle relevante criteria zijn afgewogen die tot de keuze voor de thans gekozen locatie hebben geleid. Zo zijn bijvoorbeeld de emissies, de fysieke inpassing, esthetica en de overlast door het gebruik van de keervoorziening niet toegelicht. Inspreker vraagt zich af of de constructieve veiligheid (van de ondergrond en het spoorbed) wel voldoende is onderzocht. De locatiekeuze dient gemotiveerd te worden.
2. Het begrip 'gelijkrichterstation' staat niet omschreven in de begripsbepalingen. Verzocht wordt dit alsnog te doen.
3. Op de verbeelding is geen bouwvlak opgenomen voor het gelijkrichtstation. Aangezien het een hoofdgebouw betreft, wordt verzocht de locatie van het gelijkrichtstation alsnog op de verbeelding van het bestemmingsplan op te nemen.
4. De voorlichting is onzorgvuldig dan wel onjuist geweest. Eerst werd aangenomen dat de uitbreiding van de sporen binnen de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan kon worden gerealiseerd, maar later bleek dit niet het geval te zijn. Verzocht wordt toe te lichten waarom de andere geschikte locaties uit de *Planstudie frequentieverhoging Metrolijn E* niet verder zijn onderzocht.
5. Inspreker trekt in twijfel of het akoestisch onderzoek, dat dateert van medio 2015, wel als correcte onderbouwing kan dienen voor het voorontwerpbestemmingsplan, gelet op het benodigde ruimtebeslag. Verzocht wordt het akoestisch onderzoek opnieuw uit te laten voeren met inachtneming van de juiste gegevens.

**Beantwoording**

1. In een planstudie die in opdracht van de betrokken partijen is uitgevoerd, zijn diverse alternatieven op haalbaarheid onderzocht. De constructieve veiligheid van de ondergrond is uitvoerig onderzocht door de geotechnisch adviseur van de RET,

Movares. Een verantwoording van de gekozen locatie in Pijnacker zal in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen worden.

2. Deze opmerking is terecht. Het begrip gelijkrichterstation zal opgenomen worden in de begripsbepalingen.
3. Ten tijde van het opstellen en de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan was nog niet duidelijk waar binnen het plangebied het gelijkrichterstation gesitueerd wordt. Inmiddels is daar meer duidelijkheid over. De locatie waarbinnen het gelijkrichterstation mag worden gebouwd, zal op de verbeelding opgenomen worden.
4. In een planstudie die in opdracht van de betrokken partijen is uitgevoerd, zijn diverse alternatieven op haalbaarheid onderzocht. Een verantwoording van de gekozen locatie in Pijnacker zal in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen worden.
5. Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd. Deze wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

## OVERLEGREACTIES

### 1. Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

Postbus 3061  
2601 DB Delft

#### Reactie

Het Hoogheemraadschap van Delfland wijst erop dat de waterhuishoudkundige belangen nog onvoldoende zijn geborgd in het bestemmingsplan. Verzocht wordt de toelichting van het bestemmingsplan op de volgende punten aan te passen.

1. De tweede zin van paragraaf 2.1 dient aangevuld te worden.
2. Op pagina 36 onder 'Huidige situatie Algemeen' wordt aangegeven dat er in het peilgebied een klein overschot aan waterberging aanwezig is. Gevraagd wordt aan te geven waarop deze informatie gebaseerd is.
3. In de laatste zin onder 'Waterkeringen' (pagina 36) staat dat de watergang geen beschermingszone heeft. Dat is niet juist. Teneinde misverstanden te voorkomen, dient deze zin verwijderd te worden.
4. De toename van de verharding (onder 'Waterkwantiteit'; pagina 36) dient inzichtelijk gemaakt te worden en te worden geborgd in de planregels.
5. Het verdient aanbeveling onder 'Waterkwaliteit' reeds aan te geven welke maatregelen zullen worden genomen. Berminfiltratie wordt sterk aanbevolen.
6. Onder het kopje 'Onderhoud en bagger' dient aangegeven te worden wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de watergangen, welke effecten op het onderhoud voortvloeien uit de nieuwe ontwikkelingen en hoe onderhoud ook in de toekomst mogelijk blijft.
7. In de waterparagraaf dient ook het thema 'Bodem en grondwater' aan de orde komen. Geadviseerd wordt dit thema op te nemen en te beschrijven welke effecten er als gevolg van de ontwikkeling (kunnen) optreden en welke maatregelen eventueel getroffen moeten worden.
8. Ook aan het thema 'Afvalwater en riolering' dient in de waterparagraaf aandacht besteed te worden. Er moet beschreven worden hoe het afstromend hemelwater wordt verwerkt. Delfland dringt erop aan het water zoveel mogelijk vertraagd af te voeren.

#### Beantwoording

De waterparagraaf (paragraaf 4.9) alsmede paragraaf 2.1 van de plantoelichting zullen worden geactualiseerd naar aanleiding van en in overeenstemming met de reactie van Delfland. Voorts zal – door de toename van de hoeveelheid verharding – in de planregels worden opgenomen dat de toename aan verhard oppervlak elders gecompenseerd dient te worden.

**2. Gasunie Transport Services B.V.**

[Redacted address line]

**Postbus 181**

**9700 AD Groningen**

**Reactie**

Verzocht wordt aandacht te besteden aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleidingen. Dat is wettelijk verplicht. Het rekenpakket CAROLA kan daarvoor gebruikt worden.

**Beantwoording**

Naar aanleiding van de opmerking van de Gasunie is een externe veiligheidsparagraaf opgesteld. Daarin wordt aandacht besteed aan alle mogelijke risicobronnen, waaronder ook de aardgastransportleidingen. Dat met behulp van het rekenpakket CAROLA de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse (hoge druk) aardgastransportleidingen berekend kunnen worden, is ons bekend. Voor dit bestemmingsplan zijn en worden geen berekeningen gemaakt, omdat het bestemmingsplan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maakt. Er zal derhalve geen sprake zijn van een toename van het groepsrisico. Het huidige groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet.

## STAAT VAN WIJZIGINGEN

| betreft                                   | wijziging                                                                                                                                                                         | wijziging is gebaseerd op |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>Toelichting</b>                        |                                                                                                                                                                                   |                           |
|                                           |                                                                                                                                                                                   |                           |
| Algemeen                                  | Kleine tekstuele aanpassingen en verschrijvingen                                                                                                                                  | Ambtshalve aanpassing     |
| Planidentificatie                         | De planidentificatie wordt gewijzigd in:<br>NL.IMRO.1926.bp100190126-3001                                                                                                         | Ambtshalve aanpassing     |
| Nieuwe (sub)paragraaf                     | Een verantwoording van de gekozen locatie in Pijnacker zal in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen worden.                                                                        | Inspraakreactie 1 + 2     |
| Paragraaf 4.9 en paragraaf 2.1            | De waterparagraaf (paragraaf 4.9) alsmede paragraaf 2.1 van de plantoelichting zullen worden geactualiseerd.                                                                      | Overlegreactie 1          |
| Bijlage (akoestisch onderzoek)            | Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. Deze geactualiseerde versie zal in het ontwerpbestemmingsplan de versie vervangen die bij het voorontwerpbestemmingsplan was gevoegd. | Inspraakreacties 1 + 2    |
| Nieuwe tekst paragraaf externe veiligheid | In de plantoelichting wordt een geactualiseerde tekst over externe veiligheid opgenomen, zoals vermeld onder deze staat van wijzigingen.                                          | Ambtshalve aanpassing     |
|                                           |                                                                                                                                                                                   |                           |
| <b>Regels</b>                             |                                                                                                                                                                                   |                           |
|                                           |                                                                                                                                                                                   |                           |
| Algemeen                                  | Kleine tekstuele aanpassingen en verschrijvingen                                                                                                                                  | Ambtshalve aanpassing     |
| Planidentificatie                         | De planidentificatie wordt gewijzigd in:<br>NL.IMRO.1926.bp100190126-3001                                                                                                         | Ambtshalve aanpassing     |
| Begripsbepalingen                         | Het begrip gelijkrichterstation zal opgenomen worden in de begripsbepalingen.                                                                                                     | Inspraakreactie 2         |
|                                           |                                                                                                                                                                                   |                           |
| <b>Verbeelding</b>                        |                                                                                                                                                                                   |                           |
|                                           |                                                                                                                                                                                   |                           |
| Planidentificatie                         | De planidentificatie wordt gewijzigd in:<br>NL.IMRO.1926.bp100190126-3001                                                                                                         | Ambtshalve aanpassing     |
| Locatie gelijkrichterstation              | De locatie waarbinnen het gelijkrichterstation mag worden gebouwd, zal op de verbeelding opgenomen worden. De planregels worden hiermee in overeenstemming gebracht.              | Inspraakreactie 2         |
|                                           |                                                                                                                                                                                   |                           |

## 1 EXTERNE VEILIGHEID

### 1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de externe veiligheid in beschouwing is genomen bij dit bestemmingsplan. De externe veiligheid gaat over de beoordeling van de risico's die verband houden met het gebruik van gevaarlijke stoffen. Tijdens de productie, de opslag, het gebruik en het transport kunnen er zich calamiteiten voordoen, waar door de veiligheid van de omgeving in het geding is. Dit houdt daarom een risico in voor de omgeving van dergelijke activiteiten. Externe veiligheid heeft geen betrekking op mogelijke gezondheidsschade door langdurige blootstelling aan gevaarlijke of schadelijke stoffen. Het gaat om plotseling optredende schadelijke effecten en de directe gevolgen van die effecten.

### 1.2 Normstelling en beleid

#### 1.2.1 Twee sleutelbegrippen: plaatsgebonden risico en groepsrisico

De risico's bij de externe veiligheid worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Waarom worden er twee begrippen gebruikt? Het rijksoverheidsbeleid maakt onderscheid tussen het risico waaraan het individu is blootgesteld en het risico waaraan een groep mensen is blootgesteld. Het gaat om het risico op overlijden. Voor de beoordeling van het risico waaraan het individu is blootgesteld gebruikt men het plaatsgebonden risico. Dit is de maatstaf voor de persoonlijke veiligheid. De maatstaf voor de kans dat een groep van mensen in een keer overlijdt, is het groepsrisico.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico (PR) is de overlijdenskans per jaar die op een bepaalde afstand aanwezig is door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt voor de berekening uitgegaan van een fictieve burger. Deze burger is 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op de plaats aanwezig waarvoor het plaatsgebonden risico wordt berekend. Verder zal de burger geen aanstalten maken zich in veiligheid te brengen (vlucht- of schuilgedrag) gedurende de maximaal 30 minuten blootstelling aan het optredende effect. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (de zogeheten risicocontour).

#### *Groepsrisico*

Het groepsrisico (GR) is de kans op het overlijden in één keer van een groep mensen (juridisch is de minimum omvang gesteld op 10 doden om van een groepsrisico te kunnen spreken) als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting, een transportroute gevaarlijke stoffen of een buisleiding en als gevolg van een ongewoon voorval in dit invloedsgebied waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het invloedsgebied is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het groepsrisico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1.000 slachtoffers tegelijk vallen. Bij transportrisico's geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op 10 slachtoffers gelijk aan één op de tienduizend ( $10^{-4}$ ). De kans op 100 slachtoffers gelijk aan één op de miljoen ( $10^{-6}$ ) enzovoorts. Bij stationaire risicobronnen geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico een factor 10 kleiner ligt. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is geen wettelijke norm, het is bedoeld als een ijkpunt. Er kunnen redenen zijn dat een gemeente meer of juist minder risico's accepteert. De gemeente is verplicht om voor iedere situatie een belangenafweging te maken (verantwoording groepsrisico). Daarbij spelen onder anderen de zelfredzaamheid van bewoners, vluchtwegen, economische en maatschappelijke belangen een rol.

#### 1.2.2 Beperkt kwetsbare objecten, kwetsbare objecten en zeer kwetsbare objecten

##### *Beperkt Kwetsbare objecten*

Onder beperkt kwetsbare objecten worden onder andere verstaan woningen, hotels, restaurants, kantoren, winkels en sport- en kampeerterreinen, voor zover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren. In

artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is een definitie opgenomen van een beperkt kwetsbaar object.

#### *Kwetsbare objecten*

Kwetsbare objecten zijn onder ander woningen (met uitzondering van verspreid liggende woningen met een dichtheid van maximaal twee per hectare en dienst- of bedrijfswoningen), kantoren met meer dan 1.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak en andere objecten waar zich gedurende een groot deel van de dag grote groepen mensen bevinden of (een deel van de dag) kwetsbare groepen mensen. De kwetsbare objecten staan gedefinieerd in Bevi artikel 1 sub I. Na inwerkingtreding van het Bevi is de definitie van kwetsbare objecten nog verduidelijkt.

#### *Zeer kwetsbare objecten*

Zeer kwetsbare objecten zijn tevens kwetsbare objecten, ze vormen een subcategorie van de categorie kwetsbare objecten uit het Bevi. Zeer kwetsbare objecten zijn objecten waarin mensen verblijven die zichzelf niet goed in veiligheid kunnen brengen, bijvoorbeeld door een geestelijke of lichamelijke beperking. Voorbeelden hiervan zijn: verzorgingstehuizen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven.

#### *Waarom onderscheid?*

Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is van belang om te bepalen of de PR 10<sup>-6</sup> een grenswaarde is of een richtwaarde. De zeer kwetsbare objecten vormen een nieuwe categorie ten opzichte van het Bevi en spelen een rol in de modernisering van het Omgevingsveiligheidsbeleid (Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de externe veiligheid).

#### 1.2.3 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen, al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) verplicht het bevoegde gezag bij ruimtelijke plannen vanuit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstanden aan te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Voor de toepassing van het Bevi wordt een nieuw ruimtelijk besluit (waaronder ook een conserverend bestemmingsplan) gezien als een nieuwe situatie. De Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) geeft uitvoering aan het Bevi.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het BEVI gaat bij het plaatsgebonden risico uit van:

- \* Het in acht nemen van een grenswaarde van 10<sup>-6</sup> voor kwetsbare objecten.  
Dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarde.
- \* Rekening houden met een richtwaarde van 10<sup>-6</sup> voor beperkt kwetsbare objecten.  
Dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van de richtwaarde.

#### *Groepsrisico*

Bij inrichtingen geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10<sup>-5</sup> per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10<sup>-7</sup> per jaar en met de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10<sup>-9</sup> per jaar;

#### *Wanneer verantwoording groepsrisico*

Alleen bij een toename van het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht is van toepassing op:

- \* De vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 3.1 Wro);
- \* Inpassingsplan van een project met een provinciaal belang (artikel 3.26, lid 1 Wro);
- \* Inpassingsplan van een project met een landelijk belang (artikel 3.28, lid 1 Wro);
- \* Ontheffing van een voorschrift uit de bouwverordening (artikel 11 Woningwet);
- \* Omgevingsvergunning, als bedoeld in artikel 2.1, lid, onder c, Wabo, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 of 3, of tweede lid, van de Wabo van het bestemmingsplan of de

beheerverordening wordt afgeweken. De omgevingsvergunning vervangt het projectbesluit uit artikel 3.10 van de Wro.

#### 1.2.4 Basisnet

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten). Aangezien er in Pijnacker-Nootdorp geen sprake is van transport van gevaarlijke stoffen via hoofdwaterwegen en hoofdspoorwegen zal in het planspecifieke deel alleen aandacht worden besteed aan transport van gevaarlijke stoffen via de hoofdwegen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt.

Het Basisnet stelt regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant) en om mensen die dicht bij deze hoofdwegen wonen of verblijven minimaal een bepaald beschermingsniveau te bieden.

Het Basisnet is een heel stelsel van wetten en regels dat op verschillende gebieden haar oorsprong heeft liggen. Vanuit de vervoerskant is er de *Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs)*. De Wvgs is in de afgelopen tijd al aangepast aan het Basisnet. De gewijzigde Wvgs (Stb. 2013, nr. 307) is per 1 april 2015 in werking getreden. Voor de ruimtelijke ordeningskant is er het *Besluit Externe Veiligheid Transportroutes*. Dit besluit vindt haar grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer. Dit besluit vervangt de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en vindt haar grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer. Het Bevt is per 1 april 2015 in werking getreden. In de Regeling Basisnet (Stcrt. 2014, nr. 8242, sinds 1 april 2015 in werking) wordt aangegeven waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. Het Bevt is ook van toepassing op transportassen die niet onder het basisnet vallen. Het plaatsgebonden risico kan worden berekend of worden bepaald met toepassing van de vuistregels uit de Handleiding risicoanalyse transport (Hart).

In het Basisnet zijn grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico, richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet, kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de basisafstanden in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet. De basisnetafstanden vormen een veiligheidszone hierbinnen mag het plaatsgebonden risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan  $10^{-6}$  per jaar.

Het gewijzigde Bouwbesluit (Stcrt. 2014, nr. 4057, sinds 1 april 2015 in werking) bevat regels rondom bouwen binnen Plasbrandaandachtsgebieden (PAG). Een PAG is een gebied tot 30 meter vanaf de rechterrاند van de rechterijstrook (excl. vluchtstrook) waarin, bij realisatie van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

Aan het bouwen van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object in een veiligheidszone of een PAG zijn eisen gesteld op grond van artikel 2.3 eerste respectievelijk tweede lid van de Regeling Bouwbesluit 2012. Paragraaf 2.3 van deze regeling is eveneens op 1 april 2015 in werking getreden (Stb. 2015, 92). In beide gevallen moet zijn voldaan aan de artikelen 2.5 t/m 2.9 van voornoemde regeling. Aanvullend moet het mechanisch ventilatiesysteem van een, als beperkt kwetsbaar object aan te merken, bouwwerk binnen een veiligheidszone zijn uitgerust met een voorziening waarmee dat systeem bij een calamiteit handmatig kan worden uitgeschakeld (artikel 2.10 van de regeling). Deze bepalingen gelden niet voor bouwwerken met een hoge infrastructurele waarde als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (bijvoorbeeld telefoon- of elektriciteitscentrale).

#### *Plaatsgebonden risico*

Het Bevt gaat bij het plaatsgebonden risico uit van:

- \* Het in acht nemen van een grenswaarde van  $10^{-6}$  voor kwetsbare objecten.  
Dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarde.
- \* Rekening houden met een richtwaarde van  $10^{-6}$  voor beperkt kwetsbare objecten.  
Dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van de richtwaarde.

### *Groepsrisico*

Bij transportroutes geldt vanuit het Bevt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-4}$  per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-6}$  per jaar en met de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-8}$  per jaar.

### *Wanneer verantwoording groepsrisico?*

Verantwoording is van toepassing op de volgende besluiten:

- \* De vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 3.1 Wro);
- \* Inpassingsplan van een project met een provinciaal belang (artikel 3.26, lid 1 Wro);
- \* Inpassingsplan van een project met een landelijk belang (artikel 3.28, lid 1 Wro);
- \* Omgevingsvergunning, als bedoeld in artikel 2.1, lid, onder c, Wabo, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 of 3, of tweede lid, van de Wabo van het bestemmingsplan of de beheerverordening wordt afgeweken.

Het Bevt schrijft voor dat voor alle bovenstaande ruimtelijke plannen binnen het invloedsgebied van een transportroute in ieder geval aandacht moet worden geschonken aan:

- 1 Mogelijkheden tot voorbereiding van het bestrijden en het beperken van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- 2 Zelfredzaamheid ten aanzien van nog niet gerealiseerde (beperkt) kwetsbare objecten.

Hierbij dient niet alleen het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3: brandbaar gas) te worden beschouwd, maar ook van overige stoffen die over het wegvak worden vervoerd.

Een ruimtelijke ontwikkeling op een afstand groter dan 200 meter levert echter een geringe bijdrage aan de hoogte van het groepsrisico. Daarom is het niet effectief om in het gebied op een grotere afstand dan 200 meter van een transportroute uitgebreid de mogelijkheden voor ruimtelijke maatregelen te onderzoeken om het groepsrisico te verkleinen.

Alleen wanneer een ruimtelijk plan binnen 200 meter van een transportroute gelegen is, dient een volledige verantwoording afgelegd te worden waarin ook de volgende aspecten worden behandeld:

- 3 Dichtheid van personen en de verwachte veranderingen;
- 4 Hoogte van het groepsrisico;
- 5 Maatregelen ter beperking van het groepsrisico (zowel bronmaatregelen als ruimtelijke maatregelen);
- 6 Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen (alternatieve locaties) met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Een volledige verantwoording mag ook 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.

### 1.2.5 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Sinds 1984 wordt er getoetst aan circulaire Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen (1984) en vanaf 1991 ook aan de circulaire Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie. Sinds 1 januari 2011 zijn beide circulaire vervangen door het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende regeling. Vanaf 1 juli 2014 vallen ook de chemicaliënleidingen onder dit besluit. Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het Bevb is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en transport. Ook bij buisleidingen geldt dat de hoogte van het groepsrisico en de mate van toename van het groepsrisico bepalen of een volledige verantwoording moet worden opgesteld of dat een beperkte verantwoording volstaat.

### *Plaatsgebonden risico*

Het Bevb gaat bij het plaatsgebonden risico uit van:

- \* Het in acht nemen van een grenswaarde van  $10^{-6}$  voor kwetsbare objecten.  
Dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarde.
- \* Rekening houden met een richtwaarde van  $10^{-6}$  voor beperkt kwetsbare objecten.  
Dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van de richtwaarde.

#### *Groepsrisico*

Bij buisleidingen geldt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overeen komt met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-4}$  per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-6}$  per jaar en met de kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste  $10^{-8}$  per jaar;

#### *Wanneer verantwoording groepsrisico?*

De verantwoordingsplicht van het groepsrisico is van toepassing bij de vaststelling van een bestemmingsplan (mede inbegrepen een inpassingsplan), op grond waarvan de aanleg van een buisleiding of de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten. Echter, ook als de verantwoordingsplicht niet van toepassing is kan in het kader van goede ruimtelijke ordening (artikel 10 Wro) een verantwoording noodzakelijk zijn.

Een volledige verantwoording mag buiten toepassing 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.

De beperkte verantwoording dient in ieder geval in te gaan op de volgende onderdelen:

- I de aanwezige en de te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding;
- II de omvang van het groepsrisico;
- III de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- IV de mogelijkheden van personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen.

#### 1.2.6 Overige voor Pijnacker-Nootdorp relevante besluiten op het gebied van externe veiligheid

**Activiteitenbesluit** Dit besluit en de bijbehorende regeling zijn de opvolger van een groot aantal AMvB's. In het Activiteitenbesluit staan algemene regels voor verschillende milieuaspecten, waaronder veiligheidsafstanden (voor bijvoorbeeld propaantanks, ammoniak koelinstallaties en gasontvangststations) waaraan voldaan moet worden.

**Vuurwerkbesluit** Dit besluit reguleert de gehele keten rondom vuurwerk. In bijlage 3 van het Vuurwerkbesluit zijn veiligheidsafstanden tot kwetsbare en geprojecteerde kwetsbare objecten opgenomen. De aan te houden afstand is afhankelijk van het type vuurwerk en de hoeveelheid vuurwerk dat wordt opgeslagen.

De regels voor het vervoer van vuurwerk zijn een uitwerking van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs).

### **EXTERNE VEILIGHEID BESTEMMINGSPLAN KEERVOORZIENING RANDSTADRAIL 2020**

#### Risicovolle bedrijven binnen/nabij het plangebied

Binnen/nabij het plangebied zijn geen risicovolle bedrijven met een plaatsgebonden risicocontour die buiten de inrichting valt.

#### Transport gevaarlijke stoffen binnen/nabij het plangebied

##### Transport gevaarlijke stoffen over rijkswegen

Uit de risicokaart blijkt dat de A4 een PR  $10^{-6}$  contour heeft van 23 meter. De A4 heeft een plasbrandaandachtsgebied. Uit de risicokaart blijkt dat de A12 een PR  $10^{-6}$  contour heeft van 0 meter. De A12 heeft geen plasbrandaandachtsgebied. Uit de risicokaart blijkt dat de A13 een PR  $10^{-6}$  contour heeft van 17 meter. De A13 heeft ook een plasbrandaandachtsgebied. Het plangebied ligt niet binnen deze contouren.

Het plangebied ligt ook niet binnen het invloedsgebied van de rijkswegen A4, A12 of A13.

| KEERVOORZIENING                   | RANDSTADRAIL |
|-----------------------------------|--------------|
| <b>RIJKSWEGEN</b>                 |              |
| Binnen invloedsgebied A4 (4000m)  | nee          |
| Afstand A4 - Deelgebied           | ±6900 m      |
| Afstand = meer dan 200m           | ja           |
| Binnen invloedsgebied A12 (880m)  | nee          |
| Afstand A12 - Deelgebied          | ± 4000 m     |
| Afstand = meer dan 200m           | ja           |
| Binnen invloedsgebied A13 (4000m) | nee          |
| Afstand A13- Deelgebied           | > 4000 m     |
| Afstand = meer dan 200m           | ja           |

Tabel invloedsgebieden Rijkswegen

#### Transport gevaarlijke stoffen over provinciale wegen

Een klein deel van de N470 is aangewezen als gemeentelijke route voor het transport van gevaarlijke stoffen (zie paragraaf 2.2.3). Over dit gedeelte wordt voornamelijk LNG vervoerd, naar een locatie op het bedrijvenpark Ruyven. Op basis van de vergunde jaarlijkse doorzet zijn er 260 transportbewegingen te verwachten. Het overige deel van de N470 is niet aangewezen als route transport gevaarlijke stoffen. Er kan incidenteel wel transport van gevaarlijke stoffen plaats vinden, via een ontheffing. Dit zal met name de bevoorrading van (kleine) propaantanks in het buitengebied betreffen. De tankstations binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp verkopen geen LPG, ook ESSO aan de Rijksweg A13 niet.

In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid geanalyseerd moeten worden. In HART zijn vuistregels opgenomen ten aanzien van de noodzaak om te rekenen aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het gebruik van deze handleiding is verplicht.

De vuistregels uit de HART geven aan dat voor een weg buiten de bebouwde kom (zoals de N470) geldt dat er geen PR-10<sup>-6</sup> contour aanwezig is als het aantal tankauto's van de stofcategorie GF3 (propaan, LPG, LNG) lager is dan 500. Voor de N470 binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp zijn geen tellingen beschikbaar, wel voor het deel in Delft (GF3: 75) en in Zoetermeer (GF3: 73). Gezien het feit dat in Pijnacker-Nootdorp geen LPG geleverd wordt maar alleen propaan zal het aantal transporten GF3 op het niet aangewezen deel van de N470 vergelijkbaar of lager zijn. Op het aangewezen deel van de N470 komen daar de transporten LNG bij (260). Opgeteld zal het totaal aantal transporten GF3 beduidend lager zijn dan 500. Daarmee wordt voldaan aan de vuistregels voor het plaatsgebonden risico.

Er is ook gekeken of er voor de N470 sprake is van overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Om dit te bepalen is getoetst of het aantal GF3 transporten onder de drempelwaarden in tabel 1-6 (overschrijding 10% van de oriëntatiewaarde voor wegen buiten de bebouwde kom, eenzijdige bebouwing) en tabel 1-7 (overschrijding 10% van de oriëntatiewaarde voor wegen buiten de bebouwde kom, tweezijdige bebouwing) zit en of met dit plan ook onder deze drempelwaarde wordt gebleven.

Van belang is de afstand tussen de bebouwing en de N470, het aantal personen per hectare en het aantal transporten GF3 over de N470. Ter hoogte van dichte en tweezijdige bebouwing (Emerald en Ruyven) is de afstand tussen de as van de weg en de bebouwing minimaal 30 meter. Hier is ook het aantal transporten het hoogst, vanwege het bevoorraden van het LNG-tankstation op Ruyven: 260. Tabel 1-7 laat zien dat de drempelwaarde voor de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt pas overschreden bij een bevolkingsdichtheid van 90 personen per hectare. Dat is daar niet aan de orde. Elders langs de N470 ligt de bebouwing wel dichterbij (minimaal 15 meter) maar daar is sprake van eenzijdige bebouwing. Hiervoor wordt gekeken naar tabel 1-6. Over dit deel van de N470 wordt alleen sporadisch propaan vervoerd. In combinatie met de lagere bevolkingsdichtheid zal ook hier de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet worden overschreden.

De N470 ligt op ongeveer 750 meter van het plangebied. Tabellen 1-6 en 1-7 gaan tot een afstand van 200 meter. Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de HART (paragraaf 2.1) hoeven namelijk geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in een gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Een berekening van (de toename van) de hoogte van het groepsrisico is dan niet aan de orde. Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen

het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. Voor GF3 geldt een invloedsgebied van 355 meter. Het plangebied ligt op ongeveer 750 meter. Bovendien wordt er geen (beperkt) kwetsbaar object mogelijk gemaakt of gerealiseerd. Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is in dit geval ook niet aan de orde.

#### Gemeentelijke route voor transport gevaarlijke stoffen

Het transport van alle gevaarlijke stoffen rust op een belangrijk basisprincipe: diegene die met een voertuig via de weg gevaarlijke stoffen vervoert is, op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), verplicht als zodanig de bebouwde kommen van gemeenten te vermijden. Als het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden en lossen of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is, mag de chauffeur van dit basisprincipe afwijken. Op deze manier wordt het transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom geminimaliseerd.

De gemeente Pijnacker-Nootdorp beschikt over een aangewezen wegennet voor routeplichtige stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De route voor gevaarlijk transport is gelegen op bedrijventerrein Ruijven (zie paragraaf 2.2.2) en ligt op ruime afstand (op ruim 3.100 meter) van het plangebied.

#### Transport gevaarlijke stoffen over spoor en water

Het spoor (NS Den Haag - Gouda; Randstadrail Den Haag - Rotterdam) wordt niet gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen. Rondom deze spoorbanen bevindt zich daarom geen risicocontour in het kader van externe veiligheid. Ook vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen over water plaats.

#### Buisleidingen binnen/nabij het plangebied

| KEERVOORZIENING                          | RANDSTADRAIL |
|------------------------------------------|--------------|
| BUISLEIDINGEN                            |              |
| Aardgas - Binnen 100%?                   | nee          |
| Aardgas - Binnen 1%?                     | nee          |
| Aardgas - Afstand tot deelgebied         | ± 40 m       |
| CO <sub>2</sub> - Binnen 100%?           | nee          |
| CO <sub>2</sub> - Binnen 1%?             | nee          |
| CO <sub>2</sub> - Afstand tot deelgebied | ± 960 m      |
| K <sub>2</sub> - Binnen 100%?            | nee          |
| K <sub>2</sub> - Binnen 1%?              | nee          |
| K <sub>2</sub> - Afstand tot deelgebied  | ± 970 m      |

Tabel invloedsgebieden buisleidingen

#### Aardgas

Het plangebied ligt binnen de 100% letaliteitsgrens en binnen de 1% letaliteitsgrens van een hoge druk aardgasleiding. De PR-10<sup>-6</sup> contour ligt op de leiding, de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden. Met dit bestemmingsplan wordt de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object niet toegelaten. Een nieuwe berekening en een verantwoording van het groepsrisico is daarom niet aan de orde. De buisleiding vormt geen belemmering.

#### Brandbare vloeistoffen

Er loopt een brandstofleiding (K<sub>2</sub>) van Defensie Pijpleidingorganisatie (DPO) door de gemeente Pijnacker-Nootdorp. PR-10<sup>-6</sup> contour ligt op de leiding. Omdat er maximaal 'minder dan 1 slachtoffers' kunnen vallen is er dus, conform art. 1 van het Bevb, formeel geen sprake van een groepsrisico voor de K<sub>2</sub>-leiding. De leiding ligt bovendien op ruime afstand (ongeveer 970 meter) van het plangebied en vormt daarom geen belemmering.

#### CO<sub>2</sub>

Er loopt een CO<sub>2</sub>-leiding door de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Naar aanleiding van ontwikkelingen nabij dezelfde CO<sub>2</sub>-leiding in Zoetermeer is in 2007 door RIVM en TNO uitgebreid onderzoek gedaan naar de risico's en effecten van vrijkomend CO<sub>2</sub> bij leidingbreuk. Hierbij is door het RIVM geconcludeerd dat de risico's en letale effecten zich niet voordoen buiten een afstand van 4 meter van de buisleiding. VROM onderschrijft dit onderzoek en deze conclusie (brief VROM, datum 24 augustus 2007, kenmerk DGM/EV2007082989). Ook recent onderzoek aan de leiding De CO<sub>2</sub> leiding (Tebodin, documentnummer 3413682, 7 april 2014) bevestigt dit. De rapportage van Arcadis "QRA Vervoersknoop Bleizo (1 februari 2016, kenmerk D04011.000122) stelt

“De ondergrondse leidingdelen leiden niet tot externe veiligheidsrisico.” De buisleiding ligt ook op ruime afstand (ongeveer 970 meter) van het plangebied en is dan ook geen belemmering in het kader van externe veiligheid.

### **Conclusie**

Alle aspecten van externe veiligheid zijn beschreven en beoordeeld. Het plangebied en de directe omgeving zijn beschouwd op de aanwezigheid van risicobronnen voor wat betreft de opslag, het transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Het plangebied ligt alleen binnen het invloedsgebied van een aardgastransportleiding. Het plaatsgebonden risico van deze leiding ligt op de leiding zelf, de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Het bestemmingsplan laat de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object niet toe. Een verantwoording van het groepsrisico is daarom niet aan de orde. De buisleiding vormt ook geen belemmering.

In het kader van de adviesrol van de Veiligheidsregio is getoetst aan de notitie van de Veiligheidsregio Haaglanden: “ADVISING EV - VEILIGHEIDSREGIO HAAGLANDEN invulling van de adviesrol bij ruimtelijke plannen”. Hierin geeft de VRH aan in welke gevallen (dit wordt bepaald door het type en de omvang van de ontwikkelingen die met het plan gerealiseerd (mogen) worden) de VRH een advies opstelt en wanneer kan worden volstaan met de maatregelen, zoals deze in de bijlage van de notitie van de VRH per risicobron staan opgenomen. Bij een hoge druk aardgastransportleiding staan de volgende maatregelen genoemd: Vluchtweg, voorbereiding interne organisatie en risicocommunicatie.