

Onderstaande tekst is een voorstel hoe de gemeente verantwoording van het groepsrisico kan nemen en kan omgaan met te maken keuzes in veiligheidsverhogende maatregelen.

De verantwoording en keuzes *moeten* door de gemeente als bevoegd gezag (politieke verantwoordelijkheid) gemaakt worden en kunnen niet door een bureau als Oranjewoud gemaakt worden. Onderstaande tekst is dan ook slechts een voorstel.

In het document staan keuzes beschreven in analogie van het bestemmingsplan TPN van Venlo.

Verantwoordingsparagraaf "Klaver 6b"

1. Inleiding

De gemeente Horst a/d Maas is voornemens om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het gebied "Klaver 6b" in het ontwikkelingsgebied TPN. Het bestemmingsplan "Klaver 6b" gelegen is binnen de invloedgebieden van de risicobronnen de spoorlijn Venlo-Eindhoven, de Greenportlane en de Rijksweg A73, dient er in het kader van de besluitvorming over dit plan ook een verantwoording van het groepsrisico (GR) plaats te vinden.

De verantwoording wordt hier beschreven. Bij deze verantwoording horen de onderstaande bijlagen.

Nr.	Naam	Datum
1.	Quicksan Externe veiligheid, trade Port Noord te Venlo; rev 05; Oranjewoud	18 oktober 2011
2.	Plangebied Trade Port Noord; QRA's bestemmingsplan; rev 07	18 oktober 2011
3.	Kwantitatieve risicoanalyse railterminal Venlo; rev 03	6 oktober 2011
4.	Trade Port noord, Klaver 6b te Horst a/d Maas; externe veiligheid, basisrapport verantwoording groepsrisico; rev 00	6 maart 2013

2. Verantwoording Groepsrisico

De verantwoording stoelt op de rapportage "Trade Port noord, Klaver 6b te Horst a/d Maas; externe veiligheid, basisrapport verantwoording groepsrisico; rev 00".

Beschrijving en ligging plan

De gemeente Venlo en de gemeente Horst aan de Maas zijn voornemens om het bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN) te ontwikkelen. Voor het deel van TPN op het grondgebied van de gemeente Venlo is reeds een bestemmingsplan vastgesteld. Voor de delen op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas (nog) niet.

Klaver 6b ligt grotendeel in de gemeente Venlo, voor een klein deel in de gemeente Horst a/d Maas. Om de ontwikkeling van het gehele klaver 6b mogelijk te maken moet daarom een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen voor het deel van Klaver 6b op Horster grondgebied.

Het bestemmingsplan Klaver 6b bestaat voor een belangrijk deel uit de bestemming 'Bedrijventerrein'. Klaver 6b is, als onderdeel van het bedrijventerrein TPN, vooral gericht op logistiek en overslag (vergelijkbaar met Trade Port West). In het bestemmingsplan Klaver 6b worden bedrijven toegestaan uit maximaal categorie 4.2. Bevestigingen (net zoals in de cluster 4 en 6 op Venlose grondgebied). Daarnaast kent het bestemmingsplan de bestemmingen groen, verkeer en railverkeer.

Beschrijving risicobronnen

Uit het onderzoek in de bijlagen is gebleken dat bij het bestemmingsplan de volgende risicobronnen betrokken moeten worden:

- Spoorlijn Eindhoven -Venlo;
- Greenportlane;
- Rijksweg A73.

Plaatsgebonden Risico

Voor nieuwe Bevi-inrichtingen in klaver 6b geldt dat de gemeente ervoor kiest dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} binnen de perceelsgrens van de inrichting moet vallen. Op deze manier kunnen nadien geen saneringssituaties ontstaan. Het oprichten van kwetsbare objecten op naastgelegen percelen veroorzaakt geen probleem omdat de plaatsgebonden risico 10^{-6} niet over deze bestemmingen is gelegen en dus geen saneringssituaties kan ontstaan.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er geen bestemmingen worden gesitueerd binnen de bestaande plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} .

Groepsrisico

Het bestemmingsplan Klaver 6b sluit de vestiging van nieuwe Bevi-inrichtingen niet uit. Deze keuze wordt gemaakt om nieuwe Bevi-inrichtingen te kunnen clusteren in dit deel van TPN. De gemeente Horst neemt in het bestemmingsplan op dat het groepsrisico veroorzaakt door een risicovolle inrichting in klaver 6b de oriënterende waarde niet mag overschrijden.

Voor de A73 geldt dat geen sprake is van toename van het groepsrisico, maar er is wel een overschrijding in de huidige situatie. Voor de spoorlijn en de Greenportlane is sprake van een toename van het groepsrisico, maar ook in de toekomstige situatie blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Voor de exacte hoogte van het groepsrisico wordt verwezen naar bijlage 2.

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen aan de spoorlijn, de GPL en de A73 zijn niet te treffen in de onderhavige ruimtelijke procedure. Voor de GPL en de A73 zijn maatregelen niet te treffen omdat deze buiten het plangebied liggen. De spoorlijn ligt binnen dit bestemmingsplan, maar in het kader van het ruimtelijk besluit zijn geen ruimtelijk relevante bronmaatregelen te treffen.

Ruimtelijke maatregelen

In het bestemmingsplan is sturing van het groepsrisico mogelijk, door het scheiden van de risicobron en de ontvanger, het beperken van de omvang van de ontwikkeling en de voorziene functies die het bestemmingsplan mogelijk gaat maken. In de procedure is een tweetal maatregelen genomen.

In het bestemmingsplan wordt zowel bij de spoorlijn Eindhoven - Venlo als de GPL een afstand van tenminste 30 meter aangehouden tot bestemmingen die (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maken.

Kwetsbare objecten zijn niet mogelijk in het bestemmingsplan Klaver 6b, waardoor grotere personenconcentraties niet mogelijk worden gemaakt. Onder meer kantoren $> 1.500 \text{ m}^2$ en huisvesting van seizoenarbeiders worden dus geheel niet mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan.

Bestrijdbaarheid/Beheersbaarheid

Hulpverleningscapaciteit

Ondanks maatregelen zal niet zal worden voldaan aan de eerder door het Bestuur van de Veiligheidsregio vastgestelde beleidslijn ter beperking van risico's tot Maatramp III. Dit impliceert dat een situatie kan ontstaan waarop de hulpverleningscapaciteit van de Veiligheidsregio niet is voorbereid. Dit is echter een (steeds) terugkerend probleem dat uitstijgt boven onderhavige ontwikkeling.

Het accepteren dat de hulpverleningscapaciteit onvoldoende is, is een bestuurlijke keuze ten aanzien van restrisico.

Bereikbaarheid en opstelplaatsen

Voor de bereikbaarheid van de spoorlijn voor hulpdiensten is bij de gebiedsontwikkeling TPN een fietspad langs de noordelijke zijde van spoorlijn voorzien (op deze 'Groen'-bestemming) die geschikt is voor de brandweer. De aanleg van het fietspad is opgenomen in het exploitatieplan van het bestemmingsplan TPN Venlo.

Voor de bestrijding van een calamiteit op de GPL is de indeling van het plangebied niet belang. De bestrijding van een calamiteit op de GPL vindt plaats vanaf de weg zelf.

De bereikbaarheid voor de brandweer van de Klaver 6b kent geen knelpunten, omdat deze via de Dorperdijk goed en tweezijdig kan plaatsvinden.

Aanrijdtijden en zorgnorm

De berekende opkomsttijd voor klaver 6B bedraagt circa 10:46 minuten (eerst aangestuurde tankautospuit). Hierbij is gerekend vanaf de nieuwe Brandweerpost Venlo aan de Ariënsstraat. Het algemene profiel van TPN is een gemengd industriegebied. Voor bijbehorende objecten geldt een opkomsttijd van 10 minuten. Deze wordt licht overschreden. De veiligheidsregio heeft in het kader van het bestemmingsplan TPN aangegeven geen probleem het hebben met deze overschrijding.

Bluswatervoorziening bestaande risicobronnen en plangebied TPN

Langs de spoorlijn zijn geen bluswatervoorzieningen aanwezig. In het verantwoordingsbesluit Greenportlane is door de provincie Limburg aangegeven dat langs het tracé alléén ter hoogte van de Floriade/Greenpark aanvullende bluswatervoorzieningen geregeld worden, dus niet ter hoogte van Klaver 6b.

In het kader van dit bestemmingsplan voor een beperkt gebied, kiest de gemeente ervoor geen aanvullende maatregelen voor bluswater te nemen langs de spoorlijn en de GPL.

Voor klaver 6b en TPN zelf, constateert de brandweer dat het technisch gezien niet mogelijk is de voorgeschreven bluswatercapaciteit (gemeentelijke beleidsregels "Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid") te realiseren met alleen brandkranen of geboorde putten. De brandweer adviseert daarom waterpartijen binnen het plangebied aan te leggen teneinde dit knelpunt op te heffen. Deze bluswatervoorzieningen kunnen bestemd worden als "Water". Deze maatregel is planologisch te borgen en dus een te nemen maatregel in de verantwoordingsplicht bij het bestemmingsplan.

De gemeente en DCGV zorgen voor de borging van de aanleg van voldoende bluswatervoorzieningen. Voor Trade Port Noord is een inrichtingsplan opgesteld waarin voorwaarden zijn opgenomen ten aanzien van bluswatervoorzieningen. In geval van een bouwvergunning wordt getoetst aan het bouwbesluit en het inrichtingsplan. Eventuele maatregelen die voortvloeien uit het inrichtingsplan worden meegenomen in de uitgiftevoorwaarden. In het bestemmingsplan zijn binnen de bestemmingen bedrijventerrein, groen en (rail)verkeer waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk.

WAS dekking

Primair gaat NL-Alert de basis vormen voor alarmering van personen in een bepaald gebied. Daarnaast kan nog gebruik gemaakt worden van het bestaande systeem van Waarschuwing Alarmerings Systeem (WAS) palen.

Uit figuur 5.7 blijkt voor Klaver 6b geen dekking door het Waarschuwing Alarmerings Systeem (WAS) is. Het ontbreken van WAS-dekking betekent dat personen niet op deze wijze kunnen worden gealarmeerd voor een (driegend) toxisch scenario. Extra WAS-palen worden door de Rijksoverheid niet meer geplaatst nu het systeem van NL-Alert landelijk wordt uitgerold.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid van de bevolking gaat over de mogelijkheden van personen die zich in het invloedsgebied bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen door te vluchten of te schuilen in een gebouw.

Mogelijkheden voor ontvluchting van gebied

Voor de ontvluchtingmogelijkheden is het van belang dat personen snel van de risicobronnen af kunnen vluchten, dus in dit geval van de GPL en de spoorlijn af. Ontvluchting van het gebied over de Dorperdijk in twee

richtingen mogelijk.

In de gebiedsontvluchtingsmogelijkheden is geen knelpunt gesignaleerd.

Mogelijkheden voor schuilen

Zelfredzaamheid bestaat uit een goede mogelijkheid tot schuilen te creëren. Een gebouw kan bouwkundig worden uitgerust om schuilen bij een (dreigende) calamiteit mogelijk te maken.

Gezien het veiligheidsverhogende effect in relatie tot de beperkte meerkosten kiest de gemeente ervoor initiatiefnemers aan te zetten tot het nemen van maatregelen tegen een toxisch scenario. Deze maatregel is niet in het ruimtelijk plan te borgen. De maatregel houdt in dat ramen en deuren goed en snelgesloten moeten kunnen worden en dat de mechanische ventilatie eenvoudig uitschakelbaar moet zijn.

Gezien het kostenverhogende effect en de beperkte veiligheidswinst kiest de gemeente er niet voor bouwkundige maatregelen te nemen tegen een BLEVE scenario.

Mobiliteit van de aanwezigen

Over het algemeen is de mobiliteit van de aanwezigen als normaal mobiel te beschouwen.

Restrisico

Het plangebied ligt het invloedsgebied van een brandbare vloeistoffen, een gasexplosie en een toxische wolk. Personen in het plangebied worden aan een externe veiligheidsrisico blootgesteld, ook na maatregelen.

Samenvattend

Uit het bovenstaande worden de volgende relevante conclusies getrokken:

- Het groepsrisico veroorzaakt door een nieuwe risicovolle inrichting in klaver 6b mag de oriënterende waarde niet overschrijden.
- In het ruimtelijke plan zijn twee maatregelen genomen, afstand van 30 meter tot de spoorlijn en het uitsluiten van kwetsbare objecten.
- Ten aanzien van de beschikbaarheid van bluswater geldt langs de spoorlijn en langs de Greenportlane ter hoogte van het plangebied geen bluswater beschikbaar is. In het kader van dit bestemmingsplan voor dit beperkte gebied, kiest de gemeente ervoor geen aanvullende maatregelen voor bluswater te nemen langs de spoorlijn en de GPL.
- Voor bluswater in het plangebied klaver 6b zelf geldt dat de gemeente en DCGV zorgen voor de borging van de aanleg van voldoende bluswatervoorzieningen. Voor het ontwikkelingsgebied Trade Port Noord is een inrichtingsplan opgesteld waarin voorwaarden zijn opgenomen ten aanzien van bluswatervoorzieningen. In geval van een bouwvergunning wordt getoetst aan het bouwbesluit en het inrichtingsplan. Eventuele maatregelen die voortvloeien uit het inrichtingsplan worden meegenomen in de uitgiftevoorwaarden.
- Het bestemmingsplan gebied valt niet binnen de dekking van WAS-palen. Vanwege de ontwikkeling van NL-Alert worden geen WAS-palen meer bijgeplaatst.
- Gezien het veiligheidsverhogende effect in relatie tot de beperkte meerkosten kiest de gemeente ervoor initiatiefnemers aan te zetten tot het nemen van maatregelen tegen een toxisch scenario. Deze maatregel is niet in het ruimtelijk plan te borgen. De maatregel houdt in dat ramen en deuren goed en snelgesloten moeten kunnen worden en dat de mechanische ventilatie eenvoudig uitschakelbaar moet zijn. Gezien het kostenverhogende effect en de beperkte veiligheidswinst kiest de gemeente er niet voor bouwkundige maatregelen te nemen tegen een BLEVE scenario.
- Ondanks maatregelen zal niet zal worden voldaan aan de eerder door het Bestuur van de Veiligheidsregio vastgestelde beleidslijn ter beperking van risico's tot Maatrap III. Dit impliceert dat een situatie kan ontstaan waarop de hulpverleningscapaciteit van de Veiligheidsregio niet is voorbereid. Dit is echter een (steeds) terugkerend probleem dat uitstijgt boven onderhavige ontwikkeling.

In achtneming van bovenbeschreven veiligheidsverhogende maatregelen neemt de gemeenteraad de verantwoording van het groepsrisico.