



MPGD32012072308570413

GD3 23.07.2012 0413

Gemeente Dordrecht
t.a.v. de heer E. Hoff
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

Noordendijk 250
Postbus 550
3300 AN Dordrecht
T [078] 770 85 85
F [078] 770 85 84
E algemeen@ozhz.nl
www.ozhz.nl
KvK-nummer: 51291010

Uw brief van

Verzenddatum 20 juli 2012

Uw kenmerk

Dossier 10177

Reactie op 2012017158

Zaaknummer 0095270

Onderwerp Milieuadvies bestemmingsplan
Maasterras te Dordrecht

Ons kenmerk 2012017249 / CHK

(Gelieve bij correspondentie dit nummer te vermelden)

Behandeld door mevrouw
J.J. van Dijk - de Bakker

Afdeling Milieu en Ruimte

Geachte heer Hoff,

Hierbij ontvangt u namens de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid het definitieve rapport
"Milieuadvies bestemmingsplan Maasterras te Dordrecht".

Bij deze brief is ook een evaluatieformulier en een antwoordenvelop toegevoegd. Om onze
dienstverlening te kunnen verbeteren verzoeken wij u het ingevulde formulier aan ons terug
te sturen.

Indien u met betrekking tot het voorgaande nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met
mevrouw J.J. van Dijk - de Bakker T [078] 770 2961.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

 Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
hoofd van de afdeling Milieu en Ruimte,
b/a

A.P.M. Crougts

Bijlage: rapport "Milieuadvies bestemmingsplan Maasterras te Dordrecht"
evaluatieformulier
antwoordenvelop

Kopie: Offmgt



Evaluatieformulier

Gemeente	
Project	
Zaaknummer OZHZ	
Contactpersoon gemeente	
Contactpersoon OZHZ	
Datum van invullen	

Wij verzoeken u vriendelijk om dit formulier in te vullen en met de bijgevoegde antwoordenvolp aan ons te retourneren. De geleverde informatie wordt door ons gebruikt

- om onze dienstverlening en de kwaliteit van onze adviezen op peil te houden dan wel te verbeteren;**
- er voor te zorgen dat onze dienstverlening en de kwaliteit aansluit op uw wensen.**

Bent u tevreden over het advies in zijn algemeenheid?	Ja/nee ¹
Bent u tevreden over het advies voor wat betreft:	
• Inhoud	Ja/nee
• Wijze van aanleveren	Ja/nee
• Verhouding prijs/kwaliteit	Ja/nee
• Communicatie	Ja/nee
• Planning	Ja/nee
• Kosten	Ja/nee
Ruimte voor toelichting	

Wilt u nog andere aandachtspunten of verbeterpunten benoemen?	
---	--

Hebt u behoefte aan een aanvullende mondelinge evaluatie over dit project?	Ja/nee
--	--------

Hartelijk dank voor het invullen

¹ Doorstrepen wat niet van toepassing is.



Noordendijk 250

Postbus 550

3300 AN Dordrecht

T [078] 770 85 85

F [078] 770 85 84

E algemeen@ozhz.nl

www.ozhz.nl

KvK-nummer: 51291010

Rapport

Dossier 10117

Zaaknummer 0095270

Kenmerk 2012017158 / EBU

Opsteller mevrouw J.J. van Dijk – de Bakker

Datum 19 juli 2012

Onderwerp Milieuadvies bestemmingsplan Maasterras

Milieuadvies bestemmingsplan Maasterras Dordrecht

Opdrachtgever gemeente Dordrecht

Contactpersoon de heer E. Hoff

Opdrachtnemer Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid

Contactpersoon mevrouw J.J. van Dijk – de Bakker



Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Geluid.....	2
2.1	Wettelijk kader.....	2
2.2	Wegverkeerslawaaï.....	2
2.3	Spoorweglawaaï.....	3
2.4	Industrielawaaï.....	3
2.5	Conclusie.....	5
3	Luchtkwaliteit.....	6
3.1	Wettelijk kader.....	6
3.2	Bronnen van luchtverontreiniging in het plangebied.....	6
3.3	Conclusie.....	7
4	Externe Veiligheid.....	8
4.1	Inleiding.....	8
4.2	Referenties.....	8
4.3	Het externe veiligheidsbeleid.....	8
4.4	Inventarisatie van risicobronnen.....	9
4.4.1	Risicorelevante bedrijven.....	9
4.4.2	Transport gevaarlijke stoffen.....	11
4.4.2.1	Wegtransport.....	11
4.4.2.2	Railtransport.....	14
4.4.2.3	Vaarwegtransport.....	15
4.5	Conclusies en aandachtspunten.....	17
4.6	Advies Veiligheidsregio.....	18
4.6.1	Zelfredzaamheid.....	18
4.6.2	Beheersbaarheid.....	19
4.6.3	Conclusie en aanbevelingen.....	20
5	Bedrijven en milieuzonering.....	21
5.1	Inleiding.....	21
5.2	Uitgangspunten milieuzonering.....	21
5.3	Weeskinderendijk.....	22
5.4	Laan der Verenigde Naties/Dokweg.....	22
5.6	Conclusie.....	23

Bijlage

Bijlage 1: luchtkwaliteit, kaarten met de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂,
over 2011 en 2015

Bijlage 2: geluid

Bijlage 3: veiligheid - Wet- en regelgeving en circularies

1 Inleiding

In het kader van de verplichting in de Wro om per 1 juli 2013 te beschikken over actuele bestemmingsplannen, deze mogen niet ouder zijn dan 10 jaar, is de gemeente Dordrecht voornemens het bestemmingsplan Maasterras te actualiseren. Aan de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (hierna OZHZ) is gevraagd hiervoor een milieud advies op te stellen.

Het bestemmingsplan Maasterras zal overwegend conserverend van aard zijn. De bestemming was en blijft in hoofdzaak bedrijventerrein. Beoogd wordt de actuele status van het gebied vast te leggen. In het gebied zijn in de huidige situatie geen bedrijven gevestigd die vallen in de zwaardere milieucategorie, de zogenoemde 'grote lawaaimakers'. Omdat de vestiging van dit type bedrijven in het vigerende bestemmingsplan niet is uitgesloten maakt het plangebied deel uit van het gezonde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West. Het voornemen is nu om in het te actualiseren bestemmingsplan de vestiging van deze categorie bedrijven uit te sluiten en het plangebied daarmee te onttrekken aan het gezonde industrieterrein.

In dit advies wordt ingegaan op de gevolgen van de beoogde dezoneering voor de woningen en bedrijven gelegen in het plangebied. Deze situatie is evenals de actuele situatie voor de thema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid getoetst aan de relevante regelgeving. Verder is aan de hand van een bedrijfsinventarisatie een voorstel voor milieuzonering uitgewerkt.

De begrenzing van het plangebied is in onderstaande figuur 1 weergegeven.



Figuur 1: plangebied Maasterras

2 Geluid

2.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet Geluidhinder (Wgh) dienen bij de voorbereiding van het ontwerpen en/of wijzigen van een bestemmingsplan voor zover van toepassing de volgende geluidhinderaspecten te worden beschouwd:

- Wegverkeerslawaaï.
- Spoorweglawaaï.
- Industrielawaaï.
- Luchtverkeerslawaaï (voor het betreffende plangebied niet van toepassing).

De grenswaarden met betrekking tot de (maximaal) toelaatbare hoeveelheid geluid afkomstig van een weg, spoorweg of industrieterrein zijn opgenomen in de Wgh en het daarbij behorende Besluit geluidhinder.

De Wgh is alleen van toepassing binnen een conform deze wet geldende geluidszone (onderzoekszone). De grenswaarden bestaan uit de ten hoogste toelaatbare waarde (voorheen beter bekend als voorkeursgrenswaarde) en de maximale ontheffingswaarde uit de Wgh en zijn van toepassing op de gevels van woningen, andere geluidsgevoelige bestemmingen (onder andere scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (woonwagenstandplaats en afhankelijk van het gebruik voor een terrein behorende bij een ander gezondheidszorggebouw).

2.2 Wegverkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder dient bij nieuwbouwplannen of fysieke wijzigingen aan wegen het geluid ten gevolge van (deze) relevante wegen te worden onderzocht. Er moet in eerste instantie worden getoetst aan de geldende voorkeursgrenswaarde (ten hoogste toelaatbare waarde). Voor wegverkeerslawaaï bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Bij een overschrijding van deze waarde kan door burgemeester en wethouders onder voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld. De maximaal toegestane hogere waarde (ontheffingswaarde) voor het wegverkeer is afhankelijk van de situatie (stedelijk of buitenstedelijk) en de soort weg.

Daardoor is de normstelling binnen en buiten de bebouwde kom en voor snelwegen en overige wegen anders. Over het algemeen is de maximaal toegestane hogere waarde voor het wegverkeer voor wegen in het binnenstedelijk gebied 63 dB, behalve wanneer gebieden binnen de zone van een rijksweg zijn gelegen, dan wordt getoetst aan de maximaal toegestane hogere waarde voor buitenstedelijke wegen (53 dB(A)).

Het plangebied Maasterras ligt binnen de invloedssfeer van de rijksweg A16. Binnen het plangebied zijn, buiten de 30 km/h wegen en de woonerven, alle wegen zoneplichtig, met als belangrijkste verkeersaders de Dokweg, Brugweg/Hugo de Grootlaan en de Laan der Verenigde Naties.

Binnen het plangebied zijn op dit moment geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, nieuwe wegen en/of fysieke wijzigingen aan bestaande wegen voorzien. De geluidsbelasting behoeft daarom niet nader te worden onderzocht. Het nieuwe bestemmingplan beoogt uitsluitend de bestaande situatie planologisch vast te leggen. Het geluid ten gevolge van genoemde wegen vormt geen belemmering voor de vaststelling van een conserverend plan.

Op te merken is dat de actuele geluidbelasting vooral hoog is op de gevels richting de drukste wegen, zoals Dokweg, Brugweg/Hugo de Grootlaan en Laan der Verenigde Naties en bedraagt op een (beperkt) aantal bebouwingen zelfs meer dan 63 dB(A). Dit betekent dat wegverkeer een knelpunt kan vormen voor eventueel in de toekomst te ontwikkelen geluidsgevoelige bestemmingen nabij deze wegen. In dat geval zal nader onderzoek naar de geluidssituatie daarover uitsluitsel moeten geven.

2.3 Spoorweglawaai

De regels en normen die gelden voor railverkeerslawaai zijn opgenomen in de Wet geluidhinder. Deze regels en normen gelden binnen de wettelijk vastgestelde zone van een spoorweg. De breedte van de zone van spoorwegen is geregeld in het Besluit geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde (ten hoogst toelaatbare waarde) bij nieuwe woningen binnen de zone van een spoorweg bedraagt 55 dB. De maximale ontheffingswaarde voor woningen bedraagt 68 dB.

Het plangebied ligt binnen de zone en invloedssfeer van de spoorlijn Dordrecht-Zwijndrecht. Binnen het plangebied zijn op dit moment geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, en/of fysieke wijzigingen aan de spoorlijn voorzien. De geluidsbelasting behoeft daarom niet nader te worden onderzocht. Het nieuwe bestemmingplan beoogt uitsluitend de bestaande situatie planologisch vast te leggen. Het geluid ten gevolge van genoemde wegen vormt geen belemmering voor de vaststelling van een conserverend plan.

Op te merken is dat de actuele geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer, druk spoortraject Dordrecht-Zwijndrecht, vooral hoog is op de gevels richting deze spoorlijn. De geluidbelasting zal vooral aan de noordzijde van het plangebied meer dan 55 dB(A) en op de grens van het plan zelfs meer dan 68 dB(A) kunnen bedragen. Dit betekent dat railverkeer een knelpunt kan vormen voor eventueel te ontwikkelen geluidsgevoelige bestemmingen aan de noordzijde van het plan. In dat geval zal nader onderzoek naar de geluidssituatie daarover uitsluitsel moeten geven.

2.4 Industrielawaai

Binnen het plangebied zijn twee gebieden gelegen die deel uit maken van het wettelijk gezoneerde industrieterrein GrooteLindt/Dordt-West (dit zijn 'De Put', Voltastraat en omstreken en 'Weeskinderendijk-Dokweg', in de bijlagen op kaart weergegeven). Deze gebieden maken deel uit van het industrieterrein, omdat de vestiging van zogenoemde 'grote lawaaimakers' niet uitgesloten is in het vigerende bestemmingsplan. Op beide gebieden zijn echter geen grote lawaaimakers gevestigd. Het voornemen is dit type bedrijven in het nieuwe bestemmingsplan uit te sluiten van vestiging. Deze twee gebieden zullen daarmee worden onttrokken aan het gezoneerde industrieterrein.

De binnen deze gebieden gevestigde bedrijven zijn bedrijven die vallen in de lagere milieucategorieën en betreffen met name zogenaamde Barim B bedrijven. In de huidige situatie mogen deze bedrijven ten hoogste 50 dB(A) op 50 meter veroorzaken. Door het onttrekken van genoemde gebieden aan het gezoneerde industrieterrein, wordt nu de geluidsbelasting op de nabij gelegen woningen maatgevend.

Het onttrekken aan het gezoneerde industrieterrein heeft gevolgen voor de gevestigde bedrijven en de aanwezige woningen in het plangebied. Die woningen die voorheen op het gezoneerde industrieterrein lagen en niet werden beschermd tegen geluid van industrie, komen nu binnen de zone van het totale industrieterrein te liggen omdat de zone zelf niet wordt aangepast. Deze woningen dienen nu beschermd te worden.

Voor woningen op een bedrijventerrein wordt een norm van 55 dB(A) acceptabel geacht. De geluidsbelasting veroorzaakt door een individueel bedrijf mag niet meer dan 55 dB(A) op woningen bedragen. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening biedt eventueel de mogelijkheid af te wijken tot 65 dB(A).

De gevolgen voor woningen en bedrijven worden per gebied hieronder inzichtelijk gemaakt.

De Put

Volgens de door de gemeente aangeleverde informatie aangaande de functie en het gebruik rust op het adres Edisonstraat 5b een woonfunctie. Ter plaatse bedraagt de geluidsbelasting circa 55 dB(A) aan de oostgevel en 62 dB(A) aan de westgevel.

De geluidbelasting als gevolg van een individueel bedrijf op een woning mag 55 dB(A) bedragen. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening biedt zonodig de mogelijkheid af te wijken tot 65 dB(A).

In de feitelijke situatie is/likt hier geen sprake (meer) te zijn van een woonfunctie.

Wellicht gaat het om een voormalige bedrijfswoning. Op te merken is dat voor het handhaven van de woonfunctie op dit adres een zogenaamde *hogere waarde* zal moeten worden vastgesteld. Daarbij dient te worden gerealiseerd dat in dat geval ook een onderzoek naar gevelwering met mogelijke gevelmaatregelen noodzakelijk zal zijn.

Gezien de feitelijke situatie is ook het veranderen van woonfunctie naar winkel- of industriefunctie, vergelijkbaar met de omliggende panden, te overwegen.

De omliggende bedrijven zijn zogenaamde Barim B bedrijven en vallen in de lagere milieucategorieën. De daarvoor te hanteren richtafstand tot gevoelige bestemmingen bedraagt 10 of in het uiterste geval 25 meter. Dit vormt in de huidige situatie geen beperking voor de betreffende bedrijven. Om deze situatie ook voor de toekomst te bestendigen volgt nadere uitwerking in de paragraaf 'Bedrijven en Milieuzonering'.

Weeskinderendijk-Dokweg

Binnen dit deel van plangebied is een groot aantal woningen gelegen. Uit een quickscanberekening is gebleken dat de geluidsbelasting bij deze woningen circa 55 dB(A) bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van een individueel bedrijf op deze woningen mag 55 dB(A) bedragen met een afwijkingsmogelijkheid tot 65 dB(A).

De nabij de woningen gelegen bedrijven zijn zogenaamde Barim B bedrijven en vallen in de lichtere milieucategorieën. De meeste bedrijven liggen op circa 20-25 meter van de woningen. Dit vormt in de huidige situatie geen beperking voor de betreffende bedrijven. Om deze situatie ook voor de toekomst te bestendigen is het wenselijk om grenzend aan de woonbebouwing uitsluitend bedrijven in de laagste milieucategorie toe te staan. Een nadere voorstel volgt in de paragraaf 'Bedrijven en Milieuzonering'.

Een uitzondering vormt de woning Weeskinderendijk 207, gelegen op kortere afstand naast het pand Weeskinderendijk 213. Dit laatste pand heeft momenteel een industrie functie. Volgens het bedrijfsregistratiesysteem van OZHZ is hier het bedrijf International Hout B.V. gevestigd en is het een "prognose Barim B" bedrijf. De afstand tot aan de naastgelegen woning bedraagt circa 3,5 meter. Gezien de gesloten gevel van het bedrijf aan de kant van de woning wordt echter geen hinder bij de woning verwacht, of leidt dit tot een beperking voor de huidige bedrijfsactiviteiten.

Om te kunnen vaststellen of en welke *hogere waarden* voor de betreffende woningen nodig zijn zal aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden. Dit onderzoek valt vooralsnog buiten de scope van deze opdracht.

Nabij de Zwijndrechtse brug bevindt zich een aantal woningen aan de Dokweg. Deze woningen liggen in de huidige situatie niet op het gezoneerde industrieterrein, echter wel binnen de zone van het industrieterrein. Voor deze woningen heeft het onttrekken van bovengenoemde delen van het plangebied geen gevolgen. De geluidbelasting als gevolg van een individueel bedrijf op deze woningen mocht en mag ook in de nieuwe situatie 55 dB(A) bedragen met een afwijkingsmogelijkheid tot 65 dB(A). De geluidssituatie bij deze woningen zal niet noemenswaardig wijzigen met dit nieuwe bestemmingsplan. Deze vormt zowel in de huidige als in de nieuwe situatie geen beperking voor de betreffende bedrijven. Een nadere uitwerking volgt in de paragraaf 'Bedrijven en Milieuzonering'.

2.5 Conclusie

Het aspect geluid vormt, met medeneming van de gevolgen voor het onttrekken van delen van het plangebied aan het gezoneerde industrieterrein GrooteLindt/Dordt-West, geen belemmering om de actuele situatie vast te leggen in het nieuwe conserverende bestemmingsplan Maasterras. Wel dienen er *hogere waarden* te worden vastgesteld voor de bedrijfswoning en de woningen die voorheen op het industrieterrein lagen. Het benodigde nader onderzoek daartoe valt buiten de scope van deze opdracht.

3 Luchtkwaliteit

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten bij het nemen van een ruimtelijk besluit de gevolgen voor de luchtkwaliteit in acht worden genomen. In dit advies wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit ten behoeve van het planologisch vastleggen van de actuele situatie in een nieuw conserverend bestemmingsplan Maasterras.

3.1 Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor een aantal stoffen, waaronder stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Uiterlijk in 2011 moet worden voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof en uiterlijk in 2015 aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂).

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten deze grenswaarden in acht worden genomen bij het nemen van een ruimtelijk besluit op grond van artikel 3.1, 3.26 of 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening.

Voor deze procedure wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid die artikel 5.16 lid 1 sub b van de Wet milieubeheer biedt. Uit dit wetsartikel volgt dat een bestemmingsplan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen, wanneer wordt aangetoond dat na het nemen van het ruimtelijke besluit de concentratie in de buitenlucht van de stoffen per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft.

3.2 Bronnen van luchtverontreiniging in het plangebied

Binnen het plangebied zijn voornamelijk bedrijven en een aantal woningen aanwezig.

De bedrijven behoren in hoofdzaak tot de milieucategorieën 1, 2 en 3, als bedoeld in de circulaire "bedrijven en milieuzonering" van de VNG (de lichtere categorieën). Een aantal bedrijven (onder andere de Praxis) kennen een hoge verkeersaantrekkende werking. De woningen betreffen eengezinswoningen en appartementen.

In het algemeen kan worden opgemerkt dat in geval van een conserverend plan waarin geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt het aannemelijk is dat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert.

Om een indruk te krijgen van de luchtkwaliteit in het plangebied is gebruik gemaakt van de monitoringstool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (<http://mt2011.nsl-monitoring.nl/>). Uit deze monitoringstool blijkt dat er over het jaar 2011 ter plaatse van het plangebied geen overschrijdingen worden verwacht, voor de grenswaarden van fijn stof (PM₁₀).

In 2015 wordt de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ naar verwachting op een enkele plaats overschreden. Deze overschrijdingen bevinden zich nabij de tunnelmond van de A16, zijn (in 2015) beperkt van omvang en treden op in een gebied dat niet toegankelijk is voor personen. Conform de daarvoor geldende rekenregels hoeft op die locatie niet aan de jaargemiddelde grenswaarden te worden voldaan.

In de bijlage Luchtkwaliteit zijn de kaarten met de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂, over 2011 en 2015 opgenomen.

Uit een vergelijk van de concentraties over 2011 en 2015 voor deze beide stoffen blijkt dat een afname wordt verwacht. Deze wordt met name veroorzaakt door het introduceren van schonere motorvoertuigen. De verwachting is dat die trend zich verder zal doorzetten, in ieder geval tot het jaar 2022.

3.3 Conclusie

De luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering om de actuele situatie vast te leggen in het nieuwe conserverende bestemmingsplan Maasterras.

4 Externe Veiligheid

4.1 Inleiding

In het kader van het voornemen tot het vaststellen van een nieuw actueel bestemmingsplan Maasterras is de externe veiligheidssituatie in en rondom het plangebied onderzocht. Beoogd wordt de actuele situatie planologisch vast te leggen. Hoewel het plan conserverend van aard is dient in de beoordeling van het aspect externe veiligheid het plan te worden beschouwd als een nieuwe situatie.

Navolgend wordt ingegaan op de geïnventariseerde risicogegevens van de relevante risicobronnen, bedrijven en transportassen.

4.2 Referenties

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende informatie:

- Kaartje met plangrens (figuur 1) verstrekt door de gemeente Dordrecht.
- Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS).
- Provinciale Risicokaart.
- Bedrijven informatiesysteem Omgevingsdienst (Squit XO).

4.3 Het externe veiligheidsbeleid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op de risico's van het vervoer en gebruik van gevaarlijke stoffen. Doel hiervan is voor burgers een acceptabel veiligheidsniveau te waarborgen. Het risico wordt bepaald door de kans op en het effect van een incident met gevaarlijke stoffen. Binnen het externe veiligheidsbeleid staan twee begrippen centraal, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR geeft de kans weer dat een enkele onbeschermde persoon komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen (24 uur per dag gedurende een jaar).

Voor deze kans worden grens- en richtwaarden toegepast waarbij een grenswaarde een harde norm is die niet overschreden mag worden. Dit is voor nieuwe situaties de zogenaamde PR 10^{-6} /jaar contour waarbinnen geen kwetsbare objecten (zoals woningen, kinderdagverblijven, zorgcentra et cetera) aanwezig mogen zijn. Dit geldt in principe ook voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoren), zie bijlage 3.

Het GR schetst de kans per jaar dat een groep van 10, 100, 1000 enzovoort personen komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Dit wordt logaritmisch weergegeven. Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en de lijn waar 1% sterfte optreedt. Bij de beoordeling van een berekend GR en de vraag of deze acceptabel is, geldt de zogenaamde oriëntatiewaarde als ijk- en afweegpunt.

Het groepsrisico als gevolg van een omgevingsplan dient in het betreffende plan verantwoord te worden. Voor de aspecten die in een verantwoording van het groepsrisico aan de orde moeten komen wordt verwezen naar bijlage 3.

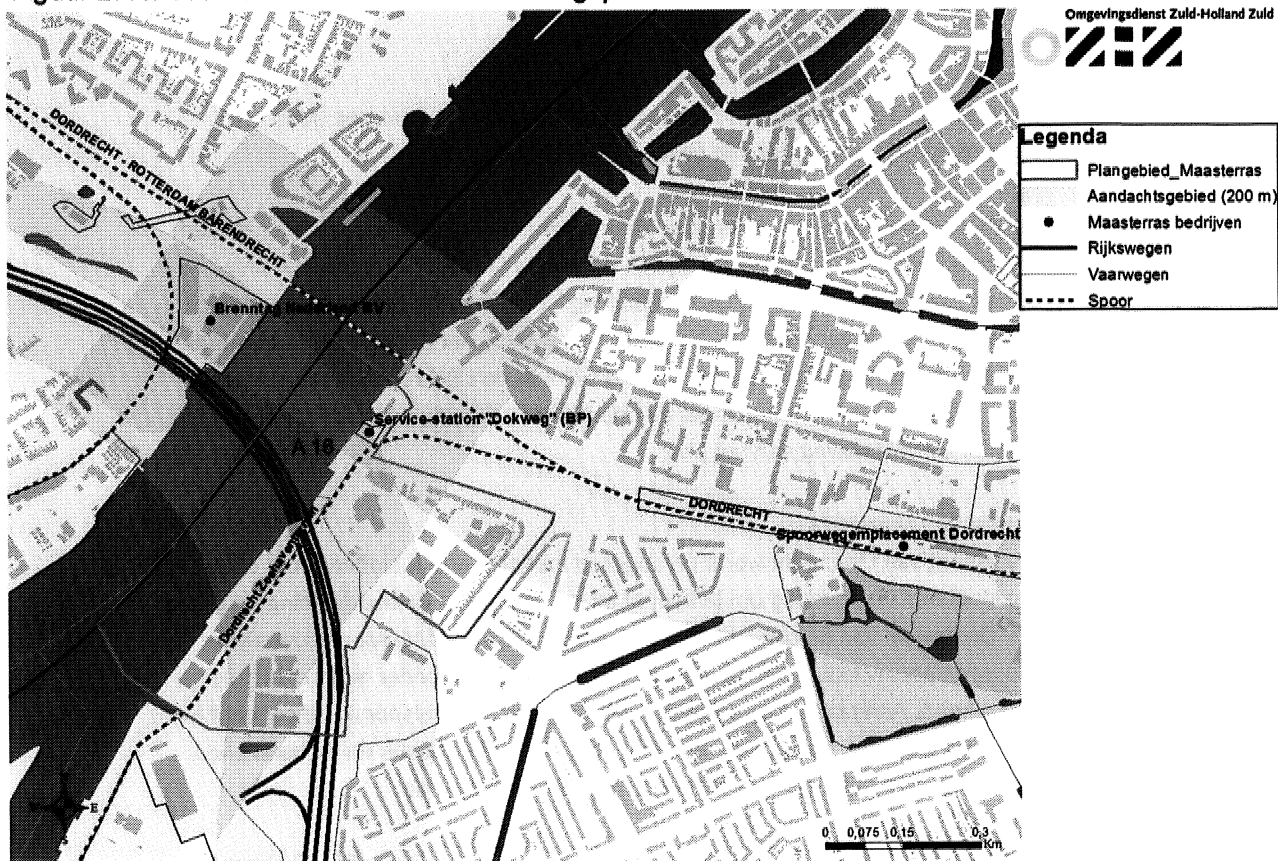
De verantwoording kan uitgebreid of beperkt zijn afhankelijk van de mate van toename en- of hoogte van het groepsrisico. Ook voor een beperkte verantwoording is advies van de Veiligheidsregio verplicht.

In bijlage 3 wordt het voor dit advies relevante landelijke beleid en de relevante wet- en regelgeving toegelicht.

4.4 Inventarisatie van risicobronnen

De risicobronnen die in het plangebied en in de directe omgeving ervan liggen zijn weergegeven in figuur 2.

Figuur 2. Relevante risicobronnen bestemmingsplan Maasterras



4.4.1 Risicorelevante bedrijven

In het plangebied en de directe omgeving daarvan liggen drie risicorelevante bedrijven, zie figuur 2. Hieronder worden deze kort beschreven.

Brenntag Lindtsedijk 2 Zwijndrecht

Brenntag Nederland BV is een inrichting voor de op- en overslag, het behandelen en verpakken van organische vloeibare- en vaste gevaarlijke stoffen voor de farmaceutische-, voedingsmiddelen en chemische industrie. Het bedrijf valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo).

Op 12 mei 2010 is een vergunning Wet milieubeheer aan het bedrijf verleend waarbij in een risicoanalyse de externe veiligheidsrisico's zijn bepaald¹. Hieruit blijkt dat de PR 10^{-6} /jaar contour niet over het plangebied ligt en daarom geen belemmering vormt voor de vaststelling van het plan.

Het invloedsgebied van het bedrijf, van belang voor de bepaling van het groepsrisico, reikt tot circa 400 meter van de voor het GR maatgevende opslagloods van het bedrijf, maar reikt niet tot de Maasoever in het westelijke deel van het plangebied. Het groepsrisico vormt geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

¹ Kwantitatieve Risicoanalyse Brenntag BV revisie A, Tebodin 11 juni 2009

Service Station "Dokweg" Dokweg 19a, Dordrecht

Dit LPG tankstation van BP heeft een in de milieuvergunning gelimiteerde doorzet tot 1000 m³ per jaar en een verplaatst LPG-vulpunt, waardoor aan de afstandscriteria voor nieuwe situaties wordt voldaan:

- 35 meter gemeten vanaf het LPG-vulpunt.
- 25 meter gemeten vanaf het LPG-reservoir.
- 15 meter gemeten vanaf de LPG-afleverzuil.

Binnen deze contouren liggen geen kwetsbare bestemmingen en is daarmee geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

De grens van het invloedsgebied is 150 meter gemeten vanaf het LPG-vulpunt. Hier binnen zijn 11 woningen en een aantal bedrijfsgebouwen aanwezig (totale vloeroppervlak circa 2600 m²). Uitgaande van vuistregels in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico blijft de geschatte populatie ver onder de 308 personen waarbij het GR de oriëntatiewaarde mogelijk kan bereiken. Er is geen noodzaak om het GR met de LPG rekentool nog nader te berekenen. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriënterende waarde en vormt geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

NS emplacement van Dordrecht

Op het emplacement van Dordrecht wordt gerangeerd met gevaarlijke stoffen. Voor dit emplacement loopt een vooroverleg om te komen tot een nieuwe revisievergunning op grond van de Wabo. Onderdeel van de conceptaanvraag vormt een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) van de rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen². Hierin is onder andere de huidige situatie doorgerekend. Aangezien de vergunningaanvraag zich vooralsnog in de conceptfase bevindt, dient thans uitgegaan te worden van de huidig vergunde situatie en de berekende risicocontouren die representatief zijn voor die huidig vergunde situatie.

De uitkomst van deze concept-QRA is dat er voor de huidige situatie geen PR 10⁻⁶/jaar contour is en dat het groepsrisico net onder de oriëntatiewaarde blijft. De conclusie is dan dat er in de huidige situatie geen belemmering is om het plan vast te stellen.

Op te merken is dat de concept-QRA is gebaseerd op de aanname dat een zogenoemde warme BLEVE* op het emplacement feitelijk is uitgesloten. Deze situatie wijkt echter af van de huidig vergunde situatie omdat warme BLEVE-treinen in de huidige vergunning (nog) niet daadwerkelijk zijn uitgesloten. De in de concept-QRA berekende risicocontouren zijn daarom niet representatief voor de huidig vergunde situatie.

² Concept Kwantitatieve risicoanalyse Emplacement Dordrecht. Save, revisie 02 22 september 2011

Pas op het moment dat uitsluiting van warme BLEVE-treinen geborgd is in de milieuvergunning kan definitief worden gesteld dat er ook voor de toekomst geen belemmering is om het plan vast te stellen. Het op afzienbare termijn verlenen van een revisievergunning of het intrekken van de betreffende activiteit uit de huidige milieuvergunning is hiervoor het geschikte instrument.

- * *Een warme BLEVE (Boild Liquid Expanding Vapour Explosion) kan ontstaan wanneer een wagon met brandbaar gas, waaronder LPG, onder druk openscheurt als gevolg van aanstraling door een brand in de directe nabijheid van de gasketelwagon, en er vervolgens een gasexplosie ontstaat. De kans dat een dergelijk incident zich voordoet is groter wanneer wagons met zeer brandbare vloeistoffen en brandbare gasen in één trein worden vervoerd. Het kabinet en provinciale overheden oefenen sterke druk uit op het bedrijfsleven om voor deze zogenaamde 'warme BLEVE-treinen' over te schakelen naar het 'BLEVE-vrij' rijden. Wagons met brandbare gasen en brandbare vloeistoffen zouden door schutwagons moeten worden gescheiden.*

Verder is hier te betrekken dat naar onze informatie Prorail overweegt de rangeeractiviteiten voor gevaarlijke stoffen (uitgezonderd brandbare vloeistoffen) op dit emplacement te willen stoppen. (Een overleg met de vergunninghouder kan hierin wellicht uitsluitsel bieden.) Als daadwerkelijke beëindiging van deze activiteiten op afzienbare termijn wordt beoogd dan reikt de invloed van het spooreplacement niet meer tot het plangebied. Ook dan is de conclusie dat er geen belemmering is om het plan vast te stellen.

Ook hier vormt de borging van de beëindiging van de betreffende activiteiten een aandachtspunt en is het binnen afzienbare tijd verlenen van een revisievergunning of het intrekken van de betreffende activiteit uit de huidige milieuvergunning het daarvoor geschikte instrument.

Conclusie

Het is voldoende aannemelijk dat het NS emplacement zowel in de feitelijk actuele als in de toekomstige situatie niet leidt of zal leiden tot een verhoogd groepsrisico in het plangebied of tot een toename van het groepsrisico. Het spooreplacement vormt in die zin geen belemmering om deze actuele situatie in dit conserverende bestemmingsplan vast te leggen. Aandachtspunt daarbij is de nog noodzakelijke borging van de huidige situatie in de milieuvergunning.

4.4.2 Transport gevaarlijke stoffen

In figuur 2 zijn de transportassen vervoer gevaarlijke stoffen weergegeven gelegen in en op minder dan 200 meter van het plangebied Maasterras. De externe veiligheidsrisico's hiervan dienen te worden beschouwd bij de vaststelling van het plan.

4.4.2.1 Wegtransport

Het wegtransport van gevaarlijke stoffen van en naar het plangebied Maasterras verloopt via de Laan der Verenigde Naties en de Dokweg. Daarnaast wordt het plangebied doorkruist met (doorgaand) vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16.

A16

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit deel van de A16 is beperkt vanwege verbodsbepalingen voor de Drechtunnel.

De veiligheidzone (is PR 10^{-6} contour van het vervoermaximum volgens het Basisnet) ligt op 26 meter uit het hart van de A16. Binnen deze zone zijn in het plangebied geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd. Hiermee wordt voldaan aan de norm voor het PR.

In het kader van het vast te stellen Basisnet moet tevens rekening worden gehouden met een plasbrandaandachtgebied (PAG) van 30 meter vanaf de rand van de weg. In het plangebied zijn hier geen bouwvlakken geprojecteerd. Bovendien zullen ter hoogte van het plangebied de effecten van een plasbrand zich in de praktijk, vanwege de verdiepte ligging van de A16, tot de weg zelf beperken. Het PAG van de A16 vormt geen belemmering voor het vastleggen van de actuele situatie in het bestemmingsplan.

Het groepsrisico blijft volgens de vuistregels van bijlage 1 van de (concept)

Handreiking Risicoanalyse Transport als gevolg van het aantal transporten per jaar volgens het Basisnet onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

De voor dit bestemmingsplan op te stellen verantwoording van het Groepsrisico kan beperkt blijven tot³ :

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen.
- De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de risicobron, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Hiervoor geldt de wettelijke verplichting om advies te vragen aan de Veiligheidsregio.

Laan der Verenigde Naties/ Dokweg

De bestemmingen van gevaarlijke stoffen binnen het plangebied Maasterras en de hiermee samenhangende vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen zijn bekend. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid is het transport van LPG- en motorbrandstoffen naar het tankstation BP Dokweg 19a relevant. Daarnaast is er vervoer van huisbrandolie naar de binnenstad van Dordrecht. Voor deze stoffen is door de gemeente Dordrecht ontheffing van de routeplicht verleend.

Uitgaande van de beperkte doorzet van LPG van < 1000 m³ per jaar voor het tankstation wordt in een conservatieve benadering rekening gehouden met de volgende schatting van het lokale vervoer van gevaarlijke stoffen door het plangebied:

Stof	omschrijving	Geschat aantal transporten/jaar
LF1	Brandbare vloeistoffen	200
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	100
GF3	Licht ontvlambare gassen (LPG)	66

In bijlage 1 van de (concept) Handreiking risicoanalyse transport zijn vuistregels toegepast voor de betreffende wegen (binnen bebouwde kom, maximale snelheid 50 kilometer per uur).

³ Artikel 7 concept Besluit transport externe veiligheid, november 2008

De aard en omvang van het lokale transport van gevaarlijke stoffen blijft (ruimschoots) beneden de waarden uit de vuistregels, waaruit volgt dat er geen sprake is van een $PR 10^{-6}$ per jaar contour.

Voor de hoogte van het groepsrisico is de omvang van de vervoersstroom GF3 en de populatiedichtheid (mensen/ha) langs de lokale wegen bepalend.

Voor de gegeven vervoersstroom GF3 zal, op basis van de genoemde vuistregels, het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijven bij een populatiedichtheid aan weerszijden van de weg van minder dan 350 personen/ha. De populatiedichtheid ligt in het plangebied ver beneden deze grens. Vanwege de conserverende aard van het plan zal er geen sprake zijn van een toename van het aantal mensen in het invloedsgebied en zal het groepsrisico niet toenemen. Dit betekent dat een beperkte verantwoording van het groepsrisico volstaat voor dezelfde punten als genoemd bij A16. Ook hier geldt de wettelijke verplichting om advies te vragen aan de Veiligheidsregio.

Drechtunnelmond

Deze in/uitgang van de Drechtunnel ligt midden in het plangebied. Hierdoor en vanwege het feit dat het om een concentratiepunt gaat, vormt dit een aandachtspunt. Voor tunnelmonden is een apart risicomodel opgezet (RWSQRA). Op dit moment zijn nog geen rekenresultaten beschikbaar. Rijkswaterstaat heeft aangegeven in de komende periode voor alle tunnels een QRA op te zullen stellen. Opgemerkt moet worden dat deze analyses zich met name richten op de risico's in de tunnels en niet op de risico's voor de omgeving. Die zullen, indien relevant, in een aanvullend EV-onderzoek nader moeten worden bepaald.

Vooralsnog is niet bekend of en hoe groot de risico's zijn rond de Drechtunnelmond.

De verwachting is dat deze niet binnen zeer afzienbare termijn bekend zullen zijn. Gezien het conserverend karakter van het plan zal er geen sprake zijn van een toename van het groepsrisico. In die zin vormt de tunnelmond op dit moment geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

Indien voor de risico's rond de tunnelmond relevante gegevens bekend worden, kan indien gewenst, hierover door OZHZ een nader advies worden verstrekt. Dit onderzoek valt buiten de scope van deze opdracht.

4.4.2.2 Railtransport

Raccordementslijn Dordrecht – Zeehaventerrein

Het spoorvervoer over deze spoorlijn naar het Zeehavengebied kan afgeleid worden uit de concept risicoanalyse van de huidige vergunde situatie voor het spooreplacement Dordrecht⁴, die in het kader van een nog te starten procedure voor een revisievergunning door Prorail is geleverd. Hieruit komt het volgende beeld naar voren:

Stofcategorie	Omschrijving	Aantal wagons per jaar*
C3	Brandbare vloeistoffen	332
D4	Zeer giftige vloeistoffen	159

* gebaseerd op concept QRA⁴ huidige situatie spooreplacement Dordrecht

Bovengenoemde aantallen zijn gebaseerd op de feitelijke situatie in worst case waarin deze transporten alle ook daadwerkelijk zullen plaatsvinden. In de praktijk zal dit echter niet het geval zijn. Zo blijkt uit het bedrijven- en vergunningenbestand van OZHZ niet dat opslag van zeer giftige vloeistoffen in het Zeehavengebied in de praktijk voorkomt. De conclusie kan daarom zijn dat het niet aannemelijk is dat transport van deze stoffen in de actuele situatie daadwerkelijk plaatsvindt.

Om deze situatie ook in de toekomst te bestendigen vormt de uitsluiting van het vervoer van zeer giftige stoffen over de raccordementslijn een aandachtspunt in de vergunningverlening voor zowel het emplacement als voor bedrijven in het Zeehavengebied.

In de vuistregels van bijlage 1 van de (concept) Handreiking risicoanalyse transport is aangegeven dat er voor een dergelijk spoorvervoer met een geldende maximum snelheid van 40 kilometer per uur geen sprake is van een PR 10^{-6} per jaar. Daarmee wordt voldaan aan de norm voor het PR en vormt dit geen aandachtspunt of belemmering voor het vaststellen van het plan.

In de 200 meter zone uit het hart van de spoorlijn zijn de woningen aan de Dokweg en enkele woningen aan de Weeskinderendijk gelegen. Met behulp van planinformatie en het populatiebestand groepsrisico is bepaald dat ter hoogte van het plangebied de populatiedichtheid in deze zone 12 personen/ ha is. Daarmee blijft volgens bovengenoemde vuistregel voor het gegeven vervoer het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Er is daarom geen belemmering om deze actuele situatie in dit conserverende bestemmingsplan vast te leggen.

Wel dient het groepsrisico als gevolg van dit spoorvervoer gevaarlijke stoffen te worden (beperkt) verantwoord. De verantwoording dient zich te richten op de volgende aspecten.

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen.
- De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de risicobron, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Hiervoor geldt de wettelijke verplichting om advies te vragen aan de Veiligheidsregio.

⁴ Concept Kwantitatieve risicoanalyse emplacement Dordrecht, Save, 22 september 2011, revisie 2

Doorgaand spoor Kijfhoek – Lage Zwaluwe

Op circa 60 meter ten noorden van de plangrens loopt de spoorlijn Kijfhoek – Lage Zwaluwe waarover substantieel vervoer met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor de beoordeling van de externe veiligheidsrisico's hiervan dient rekening gehouden te worden met het volgende (Basisnetplafond) vervoer:

Stofcategorie	Omschrijving	Aantal transporten/jaar
A	Brandbaar gas	16560
B2	Toxisch gas	4760
B3	Zeer toxisch gas	50
C3	Zeer brandbare vloeistof	22220
D3	Toxische vloeistof	6810
D4	Zeer toxische vloeistof	1990

De veiligheidszone verband houdend met dit vervoer (PR 10^{-6} contour Basisnet) ligt op 31 meter uit het hart van het spoor en reikt niet tot in het plangebied Maasterras. Het PR vormt geen belemmering voor de vaststelling van het plan. Ook het PAG raakt slechts aan de plangrens en is daarmee geen aandachtspunt of vormt een belemmering voor de vaststelling van de actuele situatie in het plan.

Voor de vaststelling van het groepsrisico als gevolg van het spoorvervoer gevaarlijke stoffen ter hoogte van het plangebied Maasterras is door OZHZ reeds eerder een risicoanalyse uitgevoerd⁵. Het hierbij vastgestelde groepsrisico bedraagt circa 2,7 maal de oriëntatiewaarde.

Hiervoor dient in het bestemmingsplan een goed onderbouwde verantwoording van het groepsrisico te worden opgenomen, waarbij ook advies aan de Veiligheidsregio gevraagd dient te worden betreffende de onder raccordementslijn genoemde punten.

4.4.2.3 Vaarwegtransport

Over de Oude Maas dient, overeenkomstig de Circulaire RNVGS met het volgende vervoer van gevaarlijke stoffen rekening te worden gehouden:

Stofcategorie	Omschrijving	Aantal transporten/jaar Oude Maas *
LF1	Brandbare vloeistoffen	9882
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	13958
LT1	Toxische vloeistoffen	146
GF2	Brandbare gassen	0
GF3	Licht ontvlambare stoffen	2135
GT3	Toxische gassen	196

* CEMT klasse VI c - vaarweg

⁵ QRA-doorgaand spoorvervoer GS basisnetplafond Maasterras, Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 20 maart 2012

Uit indicatieve risico analyses voor de Oude Maas⁶ komt naar voren dat de PR 10^{-6} /jaar de oever niet bereikt en dus geen belemmering voor het plan vormt.

Naast deze analyses is op basis van bovenstaande vervoerscijfers en de vuistregels in bijlage 1 van de (concept) Handleiding Risicoanalyse Transport een inschatting gemaakt. Voor de Oude Maas reikt de PR 10^{-6} /jaar niet tot de oever. Het PR is daarmee niet relevant voor het plan.

Verder moet rekening worden gehouden met een PAG van 25 meter vanaf de oeverlijn, waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden geprojecteerd tenzij aangetoond wordt dat door te treffen maatregelen de effecten van een plasbrand tot een acceptabel niveau zijn teruggebracht.

In het geval bouwvlakken in het bestemmingsplan binnen dit gebied liggen, wordt aanbevolen in de planregels met deze beperking in het gebruik rekening te houden.

Tevens blijkt uit de indicatieve berekening dat er geen relevant groepsrisico is ($< 0,1$ oriëntatiewaarde) ter hoogte van het plangebied. Hierbij is uitgegaan van een scheepsschade frequentie van $7.0E-07$ per vaartuigkilometer voor het aangrenzende deel van de Oude Maas.

Naast deze analyses is op basis van bovenstaande vervoerscijfers en vuistregels een inschatting gemaakt. Het groepsrisico bedraagt, gelet op de klasse vaarweg en het ontbreken van het vervoer van de stofcategorie LT2 en GT3, minder dan $0,1$ maal de oriëntatiewaarde.

De verantwoording van het groepsrisico kan zich op basis van het bovenstaande beperken tot:

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen.
- De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de risicobron, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Hiervoor geldt de wettelijke verplichting om advies te vragen aan de Veiligheidsregio.

Op te merken is dat bij de berekening en de inschatting op basis van vuistregels geen rekening is gehouden met de ongevalskans op specifieke locaties van de vaarweg (Monding Krabbegeul – Oude Maas respectievelijk de stads- en spoorbrug over de Oude Maas).

Op basis van generieke ongevalsgegevens voor de Oude Maas is de inschatting dat hierdoor het groepsrisico niet zal toenemen tot de oriëntatiewaarde.

De locatiespecifieke ongevalskansen zijn bij Rijkswaterstaat opgevraagd maar op dit moment nog niet bij OZHZ beschikbaar. Mocht echter bij het beschikbaar komen van de gegevens er sprake zijn van sterk verhoogde ongevalskansen op genoemde specifieke locaties kan indien gewenst, door OZHZ hiervoor een aanvullende berekening worden uitgevoerd. Dit onderzoek valt buiten de scope van deze opdracht.

⁶ QRA-water plangebied Groote Lindt Zwijndrecht, Omgevingsdienst ZHZ, 6 juni 2011 en QRA Oude Maas Dordrecht – Zwijndrecht, AVIV, maart 2012

4.5 Conclusies en aandachtspunten

Bedrijven

De risicorelevante bedrijven zijn Brenntag (Zwijndrecht), LPG tankstation 'Servicestation Dokweg' (Dordrecht) en het spooreplacement Dordrecht. Alleen het spooreplacement Dordrecht vormt hier een aandachtspunt.

Op grond van de gegevens met betrekking tot het GR in de huidige actuele situatie is de conclusie dat er geen belemmering is om deze actuele situatie vast te leggen in dit conserverende bestemmingsplan. Wel is het uitsluiten van BLEVE-treinen een nadrukkelijk aandachtspunt in de milieuvergunning van het spooreplacement. Zo ook het beëindigen van rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen. Het voorkomen van incidenten waarbij zich een warme BLEVE voordoet is vooralsnog niet volledig geborgd. Dit geldt ook voor de beëindiging van rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen.

Wegtransport

Voor wegtransport over de A16 en Laan der Verenigde Naties/ Dokweg geldt dat er geen belemmeringen zijn voor het plangebied. Wel is een beperkte verantwoording van het groepsrisico verplicht:

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen.
- De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de risicobron, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Hiervoor geldt de wettelijke verplichting advies te vragen bij de Veiligheidsregio.

Vooralsnog is niet bekend of en hoe groot de risico's zijn rond de Drechtunnelmond.

Gezien het conserverend karakter van het plan zal hier geen sprake zijn van een toename van het groepsrisico. In die zin vormt de tunnelmond op dit moment geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

Mochten bij het vrijkomen van gegevens over de risico's rond de tunnelmond blijken dat deze relevant zijn voor de hoogte van het groepsrisico is het wenselijk dit nader te onderzoeken.

Railtransport

Voor de spoorlijn naar het zeehavengebied blijkt - uitgaande van indicatieve transportaantallen uit een concept aanvraag voor de huidige situatie van spooreplacement Dordrecht - dat PR geen aandachtspunt vormt en dat voor het groepsrisico een beperkte verantwoording nodig is.

Voor het doorgaand spoor Kijfhoek naar Lage Zwaluwe blijkt uit een door OZHZ uitgevoerde risicoanalyse dat het groepsrisico circa 2,7 maal de oriëntatiewaarde bedraagt.

Hiervoor dient in het bestemmingsplan een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico te worden opgenomen, waarbij een verplicht advies van de Veiligheidsregio dient te worden betrokken.

Vaarwegtransport

Voor transport over de Oude Maas vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

Het indicatief bepaalde groepsrisico is minder dan 10% van de oriëntatiewaarde. Op dit moment lijkt een beperkte verantwoording van het groepsrisico te volstaan, met dien verstande dat in geval de locatiespecifieke ongevalskansen, die op dit moment nog niet beschikbaar zijn, substantieel toenemen, aanbevolen wordt nader te onderzoeken.

Voorts dient rekening te worden gehouden met een Plasbrandaandachtsgebied van 25 meter vanaf de oeverlijn. Voor bouwvlakken in het bestemmingsplan binnen dit gebied wordt aanbevolen in de planregels een beperking in het gebruik op te nemen.

4.6 Advies Veiligheidsregio

Vooruitlopend op het formele advies in het kader van het bestemmingsplan is aan de Veiligheidsregio te adviseren over de aspecten zelfredzaamheid en beheersbaarheid.

4.6.1 Zelfredzaamheid

De functie van het plangebied impliceert dat het gebruik voornamelijk is toegesneden op zelfredzame personen. Voorkomen moet worden dat verminderd zelfredzame zich kunnen vestigen of langdurig kunnen verblijven in de directe omgeving van de genoemde risicobronnen. Daarbij dienen de gebruikers bij een optredend incident op het spoor, de weg of op het water te vluchten van de risicobron af.

In het effectgebied dient daartoe het waarschuwings- en alarmeringssysteem, middels de sirenes, goed hoorbaar te zijn. De dekking van het systeem binnen het plangebied is goed. Ook zullen mensen van nature niet graag in rook blijven staan, hetgeen de zelfredzaamheid ten goede komt.

De functie-indeling, de infrastructuur en nieuw te realiseren bebouwing kan op verschillende manieren op de zelfredzaamheid inspelen.

- Gebouwen zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen.
- Mechanische ventilatie die centraal buiten werking kan worden gezet.
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde.
- Aan de risicozijden het toepassen van splinterwerend glas.
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuisen aan de gevaarszijde zijn geplaatst.
- Gebouwen loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobronnen.

Voor de bestaande gebouwen in het plangebied zijn de bovengenoemde aandachtspunten minder relevant en dienen er andere compenserende maatregelen getroffen te worden ten aanzien van beheersbaarheid (zie paragraaf 4.6.2). Voor het uitschakelen van de mechanische ventilatie in kantoorpanden en dergelijke kan het Ventilatie Uitschakel Systeem worden toegepast. Daarnaast speelt risicocommunicatie een belangrijke rol.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen zijn de volgende organisatorische maatregelen noodzakelijk:

De omwonenden, gebruikers en andere betrokkenen dienen geïnformeerd te worden over een drietal zaken. Ten eerste over de plannen/bestemming in hun directe omgeving en de mogelijke risico's als gevolg. Vervolgens over de maatregelen die de overheid treft om de risico's te beperken. Tot slot over de handelingsperspectieven voor de burger zelf om zich zo goed mogelijk voor te bereiden op een eventueel incident. Dit kan door middel van het publiceren van teksten op de website of in de gemeenterubriek. Maar hiertoe kunnen ook andere communicatie middelen worden ingezet. Wettelijk is de gemeente verantwoordelijk voor risicocommunicatie. De regionaal risicocommunicatie adviseur, werkzaam bij de Veiligheidsregio, kan hierbij ondersteunen.

4.6.2 Beheersbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten en de vraag in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren om verdere escalatie van een incident te voorkomen.

Hierbij moet worden gedacht aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm dient hieronder te worden geschaard.

Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorziening hanteert de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid de richtlijnen zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid". In overleg met het lokale brandweerkorps van de gemeente Dordrecht zijn de volgende aspecten naar voren gekomen:

- Bereikbaarheid

Het plangebied is door de lokale brandweer goed bereikbaar binnen de daarvoor gestelde zorgnorm. Binnen het plangebied dienen wel alle gebouwen tweezijdig bereikbaar te zijn voor de hulpverleningsdiensten.

- Bluswatervoorziening

Er liggen diverse brandkranen in het plangebied. Daarnaast zijn er voldoende mogelijkheden tot secundaire bluswatervoorziening aanwezig in het plangebied.

- Zorgnorm

De brandweezorgnorm is een door het bestuur vastgestelde maximale opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen.

De opkomsttijd is de tijd vanaf het moment dat de meldkamer de melding in ontvangst neemt tot aan het moment dat de brandweer bij de brand arriveert. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.

4.6.3 Conclusie en aanbevelingen

Ter verbetering van de veiligheidssituatie in en rond de het plangebied Maasterras, gelet op de externe en interne veiligheid, kan het volgende worden geconcludeerd en aanbevolen.

Het plangebied Maasterras ligt in een gebied dat begrensd wordt door diverse risicobronnen, te weten Rijksweg A16, de rivier de Oude Maas, het spoortracé Rotterdam-Breda, het spooreplacement Dordrecht en een LPG-tankstation.

In het geval van ontwikkelingen in het plangebied waarbij sprake is van een toename van het groepsrisico, zal in de besluitvorming het groepsrisico moeten worden verantwoord. Geadviseerd wordt daarbij te anticiperen op de in het Basisnet Water, Weg en Spoor voorgestelde bebouwingsafstanden.

Wanneer binnen de bebouwingsvrije zone gebouwd gaat worden, dienen de panden aan de risicozijde een verhoogde brandwerendheid tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) te hebben.

Voorkomen dient te worden dat verminderd zelfredzamen zich vestigen in de directe omgeving van de genoemde risicobronnen.

De in- en uitgangen van de te projecteren gebouwen dienen te worden gesitueerd aan de niet-risicobron zijde.

Geadviseerd wordt rekening te houden met de eisen ten aanzien van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen.

Ten aanzien van de (bouw)voorschriften is het advies vroegtijdig in overleg te treden met de afdeling bouw en woningtoezicht en de afdeling preventie van de gemeentelijke brandweer te Dordrecht.

5 Bedrijven en milieuzonering

5.1 Inleiding

Binnen het plangebied Maasterras is in de huidige situatie voornamelijk bedrijvigheid in de lichtere categorie aanwezig. Zoals reeds vermeld in de geluidparagraaf worden in het vigerende bestemmingsplan bedrijven in de zwaardere categorie waaronder ook, de zogenoemde 'grote lawaaimakers', niet uitgesloten. Door het onttrekken van het plangebied aan het gezoneerde industrieterrein GrooteLindt/Dordt-West zal de vestiging van bedrijven met een hogere milieucategorie echter niet meer mogelijk zijn.

Daarbij is het wenselijk om ook de lichtere categorie bedrijfsactiviteiten die relevante milieuhinder kunnen veroorzaken zo veel mogelijk te weren uit de zone rondom gevoelige bestemmingen.

De actualisatie van bestemmingsplan Maasterras beoogt zowel de uitsluiting van bedrijven in de zware milieucategorie, als de fysieke scheiding van de meest milieuhinderlijke bedrijfsactiviteiten ten opzichte van gevoelige bestemmingen.

De hiervoor relevante gevoelige bestemmingen zijn de woningen gelegen aan de uiterste grenzen aan de noord- en de westzijde van het gebied, aan respectievelijk de Dokweg en de Weeskinderendijk, en het enkele adres met woonfunctie aan de Edisonweg. Gezien de actuele situatie is reeds ter overweging gegeven deze woonfunctie 'weg te bestemmen' (paragraaf 2.4).

5.2 Uitgangspunten milieuzonering

In de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" worden voor de verschillende milieucategorieën richtafstanden gegeven tot gevoelige bestemmingen gelegen in of in de nabijheid van het plangebied. Daarbij is onderscheid gemaakt in gevoelige bestemmingen die aan te duiden zijn als 'rustige woonwijk' of als 'gemengd gebied'.

Aan de hand van het bedrijfsregistratiesysteem van OZHZ is voor het plangebied een bedrijfsinventarisatie uitgevoerd waarmee inzicht is verkregen in de ter plaatse gevestigde of geregistreerde bedrijfsactiviteiten en de daarbij behorende milieucategorieën.

De te beschouwen gevoelige bestemmingen zijn de woningen gelegen aan de Weeskinderendijk en de Dokweg. Het omgevingstype is hier te duiden als 'gemengd gebied'. Te hanteren richtafstanden zijn 10 meter voor een categorie 2 bedrijf, 30 meter voor categorie 3.1 en een afstand van 50 meter voor een categorie 3.2 bedrijf.

In het kader van een uit te werken milieuzonering is het plangebied te verdelen in drie te onderscheiden gebieden. Dat is in de eerste plaats het deelgebied Weeskinderendijk. De meest nabij gelegen bedrijven liggen hier op circa 20-25 meter van de woningen. Als tweede wordt beschouwd het gedeelte Laan der Verenigde Naties/Dokweg, waar ook een aantal woningen en bedrijven zijn gelegen. Het derde deel beslaat het resterende gebied Laan der Verenigde Naties/De Put. Hier zijn behoudens de eerder genoemde bedrijfswoning, geen woningen of andere gevoelige bestemmingen aanwezig.

Als algemeen uitgangspunt geldt het voornemen dat activiteiten die vallen onder milieucategorie 4 of hoger in het nieuwe bestemmingsplan Maasterras zullen worden uitgesloten van vestiging.

Het uitgangspunt voor milieuzonering is vervolgens het consoliderend karakter van het bestemmingsplan. De huidige categorieën van bedrijvigheid dienen in principe te kunnen worden voortgezet tenzij niet voldaan wordt aan de voor die categorie geldende richtafstand tot de beschouwde woningen. In dat geval kan met het afgeven van een maatbestemming en/of door middel van gericht vestigingsbeleid voor nieuwe bedrijven de betreffende categorie op termijn worden uitgesloten.

5.3 Weeskinderendijk

Aan de Weeskinderendijk zijn bedrijven gevestigd of geregistreerd die voornamelijk vallen in de milieucategorieën 1 en 2. Voorbeelden zijn een autowasserij en een groothandel in auto onderdelen of bouwmaterialen. In een enkel geval gaat het om een bedrijfsactiviteit die valt in categorie 3.2. Een voorbeeld is de inmiddels gesloten knaagdierenfokkerij. Ook blijkt dat bedrijven geregistreerd staan onder een zwaardere milieucategorie dan van toepassing is op de huidig bekende activiteiten.

Voor zover het inzicht in de actuele situatie strekt, blijkt niet dat er sprake is van bedrijfsactiviteiten milieucategorie 3 in de directe nabijheid van de woningen. Het instellen van een bufferzone van ten minste 30 meter, respectievelijk 50 meter tussen de woningen en eventuele categorie 3.1 en 3.2 bedrijfsactiviteiten lijkt hier daarom zonder meer mogelijk. Een dergelijke zone kan bijvoorbeeld rechtstreeks op de plankaart worden weergegeven en is dan uitsluitend bestemd voor (de vestiging van) bedrijven in de milieucategorie 1 en 2.

Overigens verdient het nog aanbeveling om in geval een nieuw bedrijf zich in het gebied Weeskinderendijk in de directe nabijheid van de woningen wil vestigen, in de afweging daartoe het aspect ontsluiting te betrekken. Gezien de beperkte toegangsmogelijkheden is het niet wenselijk hier de vestiging van bedrijven toe te staan die veel vervoersbewegingen vergen.

5.4 Laan der Verenigde Naties/Dokweg

Aan de Dokweg is een benzinestation (BP) gelegen dat in het bedrijfsregistratiesysteem van OZHZ geregistreerd staat als 'benzineservicestation voor wegverkeer inclusief aflevering LPG'. Betreffende activiteit valt onder milieucategorie 3.1 voor zover de doorzet van LPG < 1000 m³ per jaar bedraagt. Dat is hier het geval. De richtafstand tot gevoelige bestemmingen bedraagt 30 meter. In de paragraaf over externe veiligheid is voor de nabij gelegen woningen aan de Dokweg reeds vastgesteld dat deze zich niet binnen de voor veiligheid relevante zone van 35 meter vanaf het vulpunt LPG bevinden. Gezien de afstand tot de meest nabij gelegen woningen (< 50 meter) verdient het aanbeveling voor deze locatie een maatbestemming in het bestemmingsplan vast te leggen.

Concreet gaat het om:

Servicestation Dokweg BP

Dokweg 19a

Benzineservicestation voor wegverkeer inclusief aflevering LPG <1000 m³ per jaar.

Milieucategorie 3.1

5.5 Laan der Verenigde Naties/De Put

De bedrijven aan de Laan der Verenigde Naties zijn alle te duiden als categorie 2 bedrijven. Het betreft onder andere autoverkoop en –reparatiebedrijven, maar met name ook een aantal kantoren. Op 'De Put' staan naast categorie 2 bedrijven ook enkele categorie 3 bedrijven geregistreerd.

Behoudens de bedrijfswoning aan de Edisonstraat zijn er geen woningen in de nabijheid van genoemde bedrijven gelegen. Voor de betreffende bedrijfswoning wordt geadviseerd deze 'weg te bestemmen'. De uitsluiting van activiteiten die vallen onder categorie 4 of hoger vormt geen belemmering voor het voortzetten van de huidige activiteiten of de vestiging van bedrijven met een vergelijkbare milieucategorie in de toekomst.

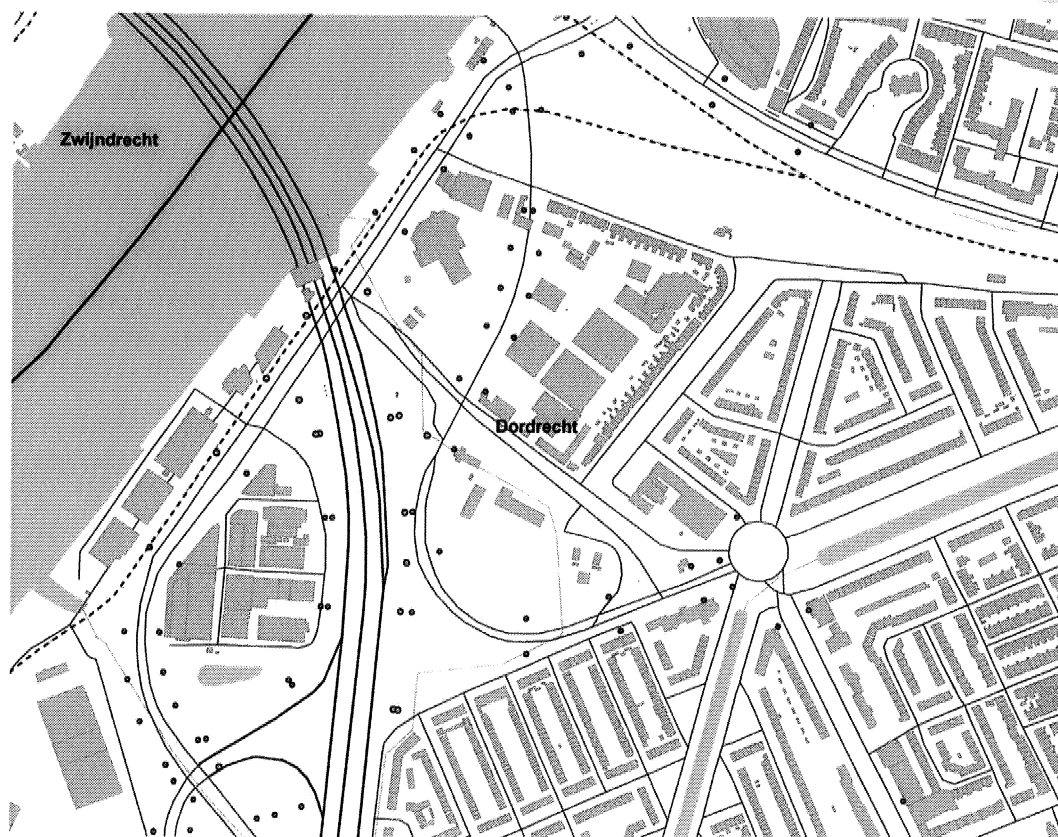
5.6 Conclusie

Met de uitsluiting van bedrijvigheid met milieucategorie 4 en hoger is er in zijn algemeenheid geen belemmering voor de voortzetting van de huidige bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied Maasterras. Ook de aanwezigheid van de bestaande woningen vormen in de huidige situatie geen belemmering. Om deze situatie ook in de toekomst te bestendigen wordt aangeraden in het gebied Weeskinderendijk de zone direct grenzend aan de woonbebouwing uitsluitend te bestemmen voor categorie 1 en 2 bedrijven. Activiteiten die vallen in categorie 3.1 kunnen vanaf 30 meter en categorie 3.2 vanaf 50 meter afstand van de woonbebouwing worden toegestaan.

Bijlage 1: luchtkwaliteit, kaarten met de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂, over 2011 en 2015

Maasterras Dordrecht
Concentraties langs wegen

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

Fijn stof (als PM10) in 2011
 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Jaargemiddeld

- < 27,5
- 27,5 - 32,4
- 32,4 - 40
- > 40,5

Titel: Maasterras Dordrecht
Datum: 6 maart 2012
Adviseur: PHA

Zaaknummer: 95272

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

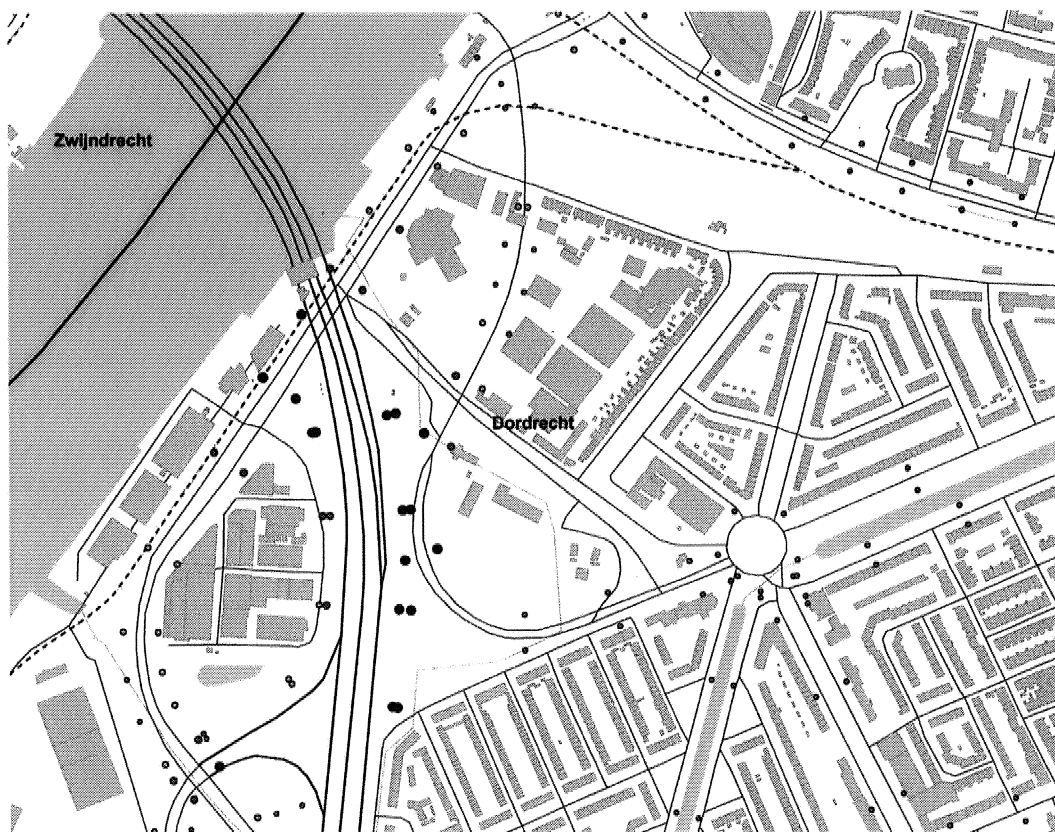
Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl



0 0,03 0,06 0,12 Km

Maasterras Dordrecht
Concentraties langs wegen

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

Stikstofdioxide (NO₂) in 2011
µg/m³ jaargemiddeld

- < 36
- 36 - 38
- 38 - 40,5
- > 40,5

Titel: Maasterras Dordrecht
Datum: 6 maart 2012
Adviseur: FHA

Zaaknummer: 95272

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

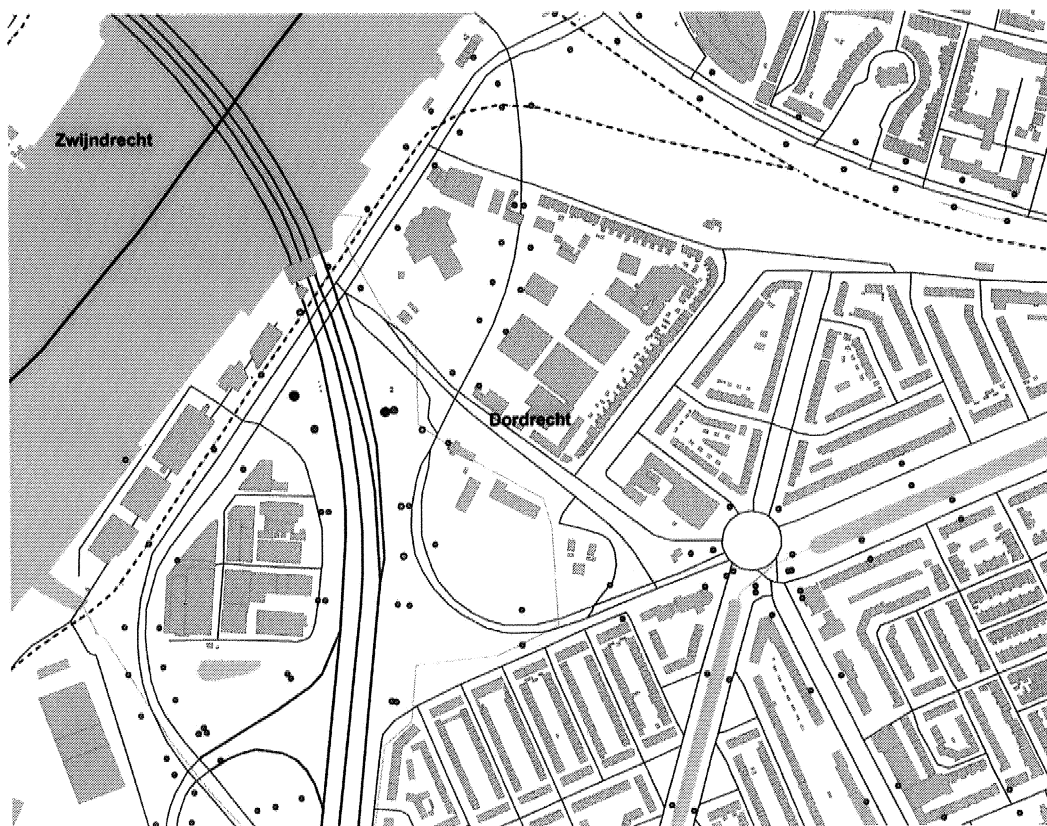
Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl



0 0,03 0,06 0,12 Km

Maasterras Dordrecht
Concentraties langs wegen

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda
Stikstofdioxide (NO₂) in 2015
µg/m³ jaargemiddeld

- < 36
- 36 - 38
- 38 - 40,5
- > 40,5

Titel: Maasterras Dordrecht
Datum: 8 maart 2012
Adviseur: FHA

Zaaknummer: 95272

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

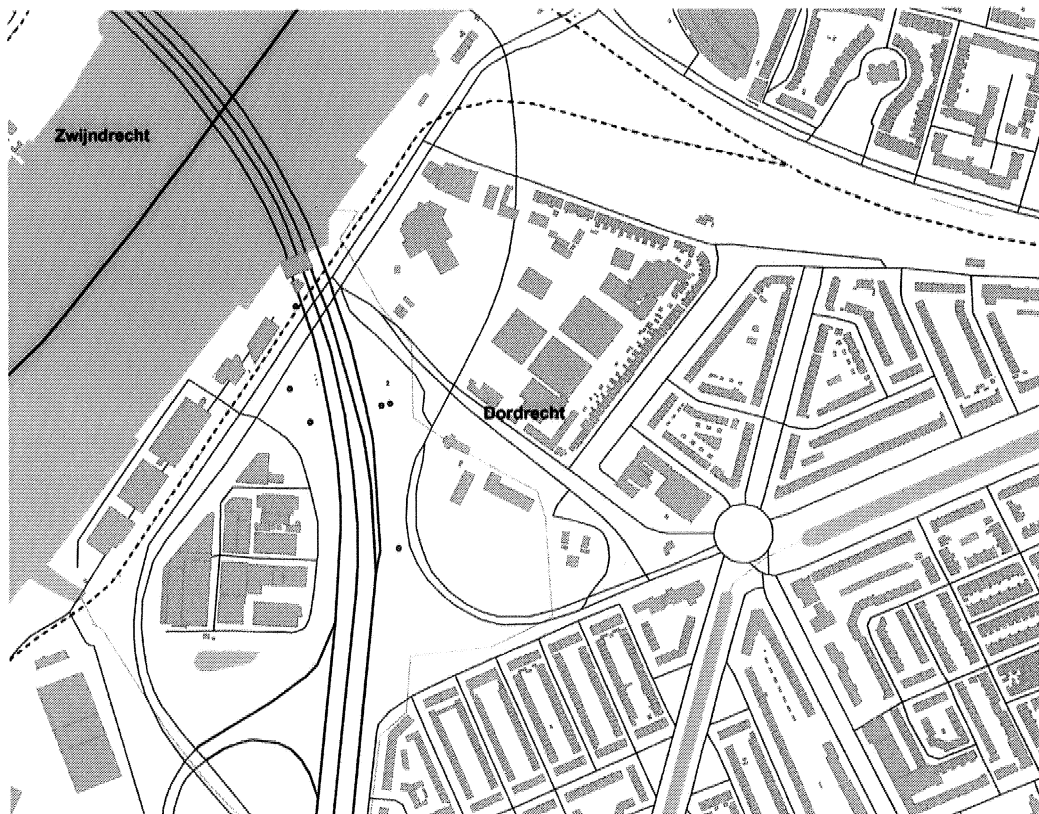
Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl



0 0,03 0,06 0,12
Km

Maasterras Dordrecht
Concentraties langs wegen

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

Fijn stof (als PM10) in 2016
µg/m³ jaargemiddeld

- < 27,5
- 27,5 - 32,4
- 32,4 - 40
- > 40,5

Titel: Maasterras Dordrecht
Datum: 6 maart 2012
Adviseur: FHA

Zaaknummer: 95272

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

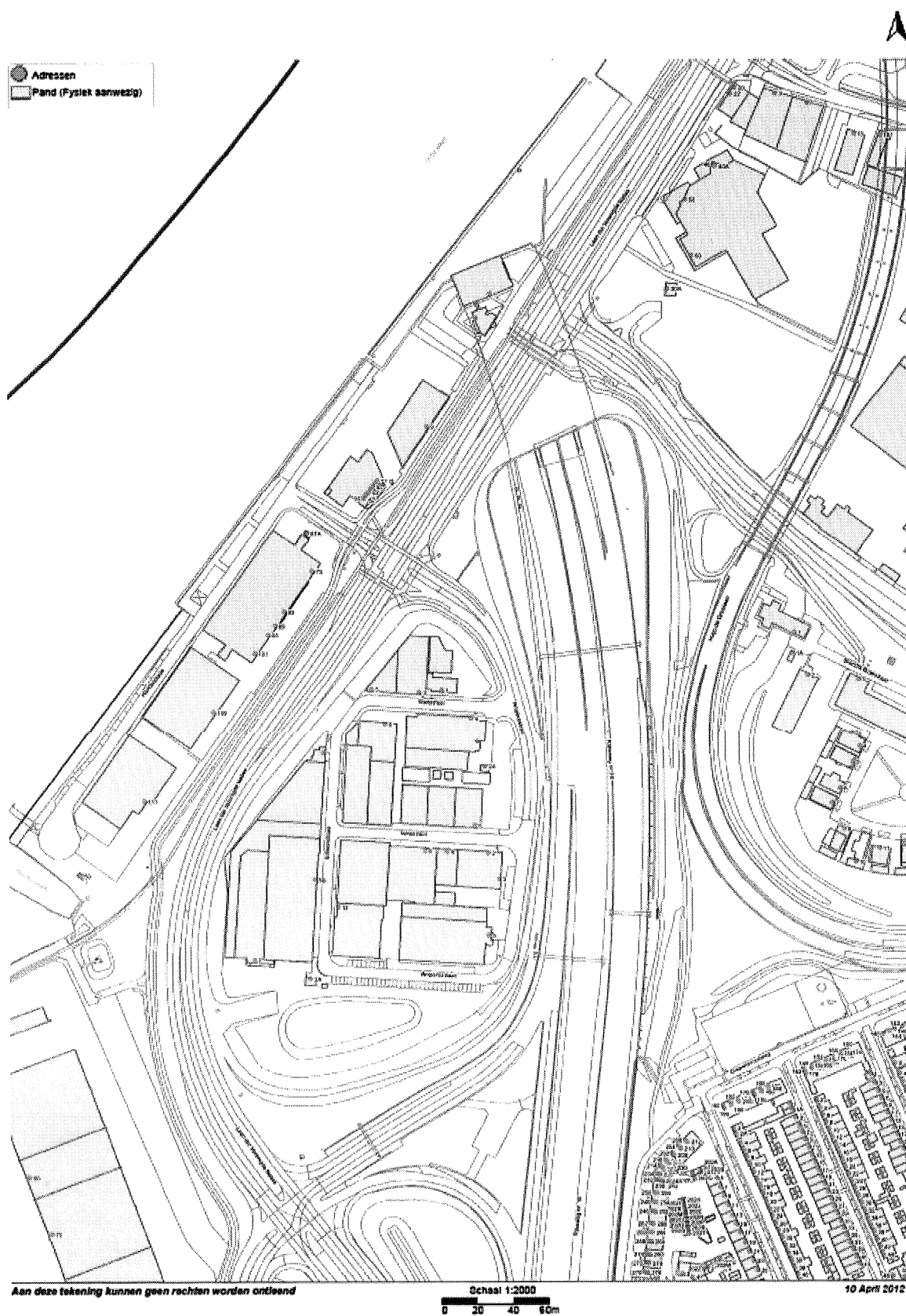
Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl



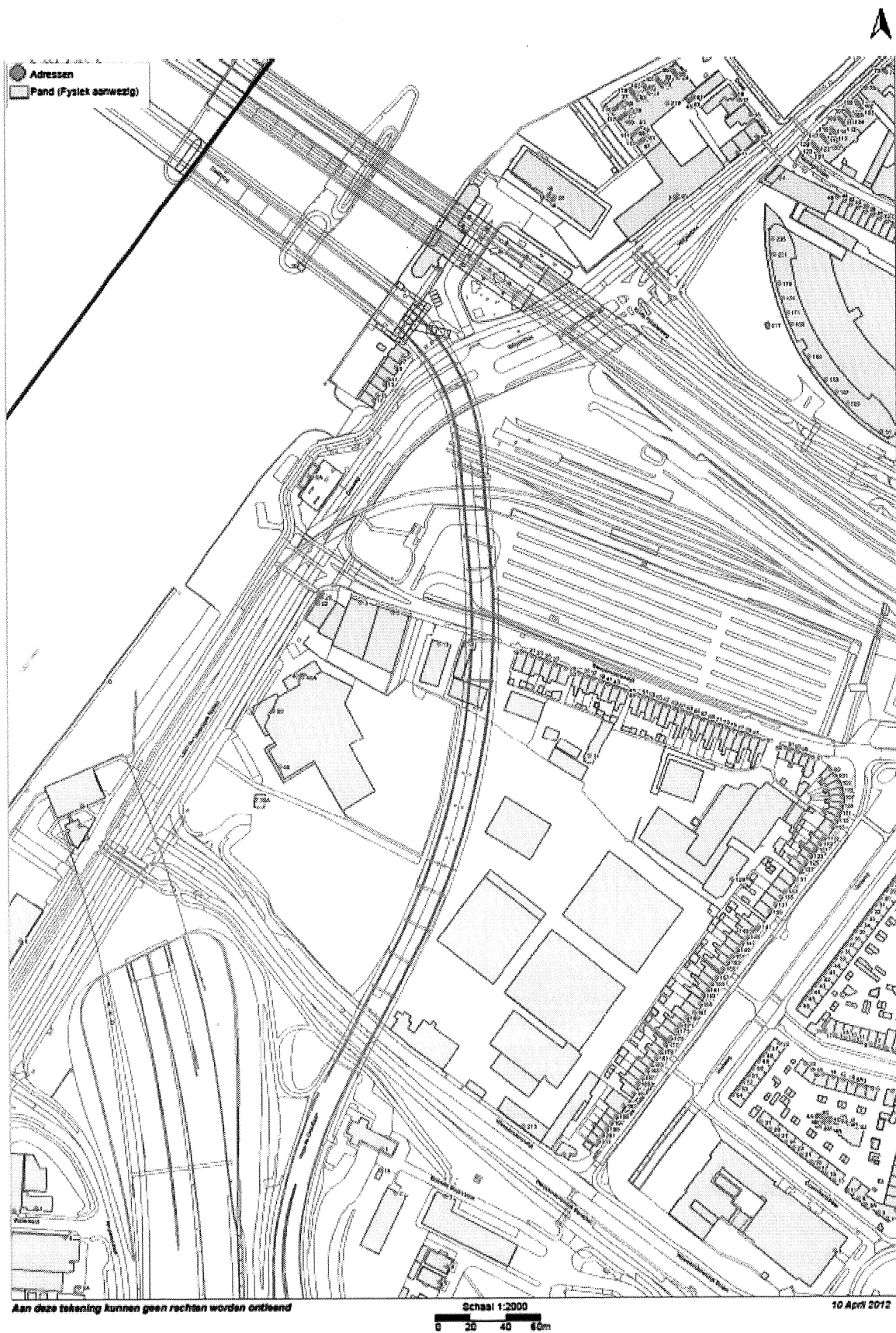
0 0,03 0,06 0,12 Km

Bijlage 2: geluid

Figuur G1: omgeving 'De Put'



Figuur G2: Omgeving Weeskinderendijk-Dokweg



Bijlage 3: veiligheid - Wet- en regelgeving en circulaire

Wet- en regelgeving en circulaire

Het externe veiligheidsbeleid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op de risico's van het vervoer en gebruik van gevaarlijke stoffen. Doel is hierin voor burgers een acceptabel veiligheidsniveau te waarborgen (dus geen nulrisico). Het risico wordt hierbij bepaald door de kans op en het effect van een incident met gevaarlijke stoffen.

Bij het hanteerbaar maken en beheersen van risico's staan binnen het externe veiligheidsbeleid twee begrippen centraal. Het betreft het zogenaamde plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Het PR schetst de kans dat een enkele onbeschermd persoon komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Voor deze kans worden grens-, richt- en streefwaarden toegepast waarbij een grenswaarde een harde norm is die niet overschreden mag worden. Dit is voor nieuwe situaties de zogenaamde PR 10^{-6} contour waarbinnen geen kwetsbare objecten⁷ en bij voorkeur ook geen beperkt kwetsbare objecten¹ aanwezig mogen zijn.

Het GR schetst de kans dat een groep van 10, 100, 1000 enzovoort personen komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen.

Het GR wordt berekend binnen het invloedsgebied dat ligt tussen de risicobron en lijn waar 1% sterfte optreedt. Bij de beoordeling van een berekend GR en de vraag of deze acceptabel is wordt de zogenaamde oriënterende waarde gehanteerd als ijk- en afweegpunt.

Een geaccepteerde toename of overschrijding van de oriënterende waarde als gevolg van een omgevingsplan dient in het betreffende plan verantwoord te worden.

In de verantwoording van het groepsrisico dienen de volgende externe veiligheidsaspecten aan de orde te komen:

- Het aantal personen in het invloedsgebied.
- De omvang van het groepsrisico.
- De mogelijkheden tot risicovermindering.
- De alternatieven.
- De mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken.
- De mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Hierbij wordt verder extra aandacht aan de bescherming van bijzonder kwetsbare groepen geschonken.

Naast het belang van de externe veiligheid spelen bij deze verantwoording ook ruimtelijke en economische belangen een rol.

Naast het binnen acceptabele grenzen houden van risico's wordt binnen het externe veiligheidsbeleid ingezet op het (proactief) voorkomen van het ontstaan van niet acceptabele risico's. Omgevingsplannen kunnen hier mede aan bijdragen door risicovolle functies en activiteiten waar mogelijk ruimtelijk te scheiden van kwetsbare functies en bevolkingsconcentraties.

⁷ Kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen

Tot slot wordt binnen het externe veiligheidsbeleid aandacht besteed aan het beperken van de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen mocht dit toch optreden. Dit door bij bedrijfs-, vervoers- of omgevingsplannen (proportioneel) aandacht te besteden aan bron-, bouwkundige- en bestrijdingsmaatregelen en aan zelfredzaamheid in relatie tot de omvang van het Groepsrisico.

Wet- en regelgeving en circulaire

De meest relevante bestaande en in ontwikkeling zijnde Wet- en regelgeving en circulaire worden hieronder kort geschetst. Voor het GR wordt hierbij de bovengeschetste lijn gevolgd.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi-besluit, Staatsblad 2004, 250)

Via dit besluit wordt een te ontwikkelen en voor de omgeving risicovolle bedrijfsactiviteit dan wel ontwikkelingen in de omgeving van een risicovolle bedrijfsactiviteit getoetst aan het externe veiligheidsbeleid. Het resultaat hiervan wordt overeenkomstig Awb-procedures in een Wm/Wro-besluit vastgelegd en gehandhaafd. De hierbij gehanteerde PR-normering ziet er als volgt uit:

Situatie	Type object	$PR \geq 10^{-5}$	$10^{-5} > PR > 10^{-6}$
Bestaand	Kwetsbaar	Saneren binnen 3 jaar na inwerkingtreding Bevi-besluit	Saneren per 2010
	Beperkt kwetsbaar	Mag blijven	Mag blijven
Nieuw	Kwetsbaar	Verboden	Verboden
	Beperkt kwetsbaar	Verboden, tenzij	Verboden, tenzij

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Interim-beleid voor weg-, rail- en watervervoer van gevaarlijke stoffen en haar omgeving tot inwerkingtreding Besluit transportroutes externe veiligheid.

De hierbij gehanteerde PR-normering ziet er als volgt uit:

Situatie	Type object	$PR \geq 10^{-5}$	$10^{-5} > PR > 10^{-6}$
Bestaand	Kwetsbaar en Beperkt kwetsbaar	Knelpunt	Knelpunt
Nieuw	Kwetsbaar	Verboden	Verboden
	Beperkt kwetsbaar	Verboden, tenzij	Verboden, tenzij

Daarnaast bepaalt de Circulaire RNVGS met welke veiligheidszones en vervoerscijfers rekening gehouden moet worden vooruitlopend op de inwerkingtreding van het onderstaande besluit.

Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev, concept nov 2008)

Via dit besluit wordt een te ontwikkelen en voor de omgeving hiervan risicovolle transportactiviteit over de weg, het water of rail dan wel ontwikkelingen in de omgeving van een risicovolle transportactiviteit getoetst aan het externe veiligheidsbeleid. Het resultaat hiervan wordt overeenkomstig Awb-procedures in een Vervoers-/WRO-besluit vastgelegd en gehandhaafd. De PR-normering volgt de Circulaire RNVGS.

Voor het vervoer over de weg en het water is min of meer duidelijk hoe dit uit gaat pakken. Het besluit geeft tevens aan hoe en in welke mate in een gekozen planontwikkeling aandacht moet worden geschonken aan het groepsrisico, de toename hierin en aan de motivering waarom dit acceptabel geacht wordt (verantwoording groepsrisico).

Dit besluit treedt uiterlijk in 2012 in werking.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Wetgeving waarbinnen gemeenten, om redenen van externe veiligheid routes voor het wegvervoer van gevaarlijke stoffen kunnen aanwijzen waarover dit vervoer, bij uitsluiting van andere wegen, moet plaatsvinden. Alleen via ontheffingen kan van deze aangewezen wegen afgeweken worden.

Daarnaast zullen de risicoplafonds plaatsgebonden risico van het landelijke basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen welke in acht moeten worden genomen deel gaan uitmaken van deze Wet.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Via dit besluit wordt een te ontwikkelen en voor de omgeving hiervan risicovol transport door een buisleiding dan wel ontwikkelingen in de omgeving van een risicovolle buisleiding getoetst aan het externe veiligheidsbeleid. Het resultaat hiervan wordt overeenkomstig Awb-procedures in een Vervoers-/Wro-besluit vastgelegd en gehandhaafd. Het besluit hanteert de onderstaande PR-normering:

Situatie	Type object	PR>10-5	10-5>PR>10-6
Bestaand	Kwetsbaar en	Knelpunt	Knelpunt
	Beperkt kwetsbaar	Toegestaan	Toegestaan
Nieuw	Kwetsbaar	Verboden	Verboden
	Beperkt kwetsbaar	Verboden, tenzij	Verboden, tenzij

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, inpassingsplan of projectbesluit op grond waarvan de aanleg van een buisleiding of de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, wordt in een dergelijk besluit tevens het groepsrisico in het invloedsgebied van de buisleiding verantwoord.

In de toelichting bij het besluit wordt vermeld:

- a. de aanwezigheid en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken;
- b. het groepsrisico per kilometer buisleiding op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de lijn die de kans weergeeft op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-4} per jaar en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-6} per jaar;
- c. indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door de exploitant van de buisleiding die dat risico mede veroorzaakt;
- d. andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan;
- e. de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;
- f. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- g. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan stelt het voor dat besluit bevoegde gezag het bestuur van de Veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop dat besluit betrekking heeft, in de gelegenheid om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.

De bovengenoemde onderdelen c tot en met e, zijn niet van toepassing indien:

- a. een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% of bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is;
- b. het groepsrisico of de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan een bij regeling van Onze Minister gestelde waarde, welke waarde voor verschillende categorieën van buisleidingen verschillend kan worden vastgesteld; indien de verantwoording van het groepsrisico achterwege is gelaten, vermeldt de toelichting bij het bestemmingsplan de reden daarvan.

Een bestemmingsplan geeft de ligging weer van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. De belemmeringenstrook bedraagt ten minste vijf meter aan weerszijden van een buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

Een bestemmingsplan waarbij aan gronden de bestemming wordt toegewezen die de aanwezigheid van een buisleiding toelaat, bevat in elk geval voor de belemmeringenstrook:

- a. geen nieuwe bestemmingen die het oprichten van bouwwerken toestaan;
- b. een vergunningenstelsel als bedoeld in artikel 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening, voor werken of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de buisleiding, niet zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.

Voor zover in een bestemmingsplan de bevoegdheid wordt opgenomen om in afwijking daarvan bij omgevingsvergunning het oprichten van bouwwerken in de belemmeringenstrook toe te staan, wordt daarbij bepaald dat de omgevingsvergunning uitsluitend kan worden verleend voor zover de veiligheid met betrekking tot de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.

Dit besluit van 24 juli 2010 is begin 2011 in werking getreden voor buisleidingen voor het transport van aardgas en brandbare vloeistoffen. Voor transportleidingen voor het transport van andere gevaarlijke stoffen zal het Besluit later in werking treden.

Structuurvisie Buisleidingen (vaststelling 2012)

In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland.

De leidingstroken zullen doorvertaald moeten worden in bestemmingsplannen om een onbelemmerde doorgang bij de toenemende ruimtedruk te garanderen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (aanpassing 2012?)

In dit besluit zal de doorwerking van de vastgestelde risicoplafonds plaatsgebonden risico van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke reserveringen van de Structuurvisie buisleidingen in Wro-besluiten verankerd worden.