

Aan het college van burgemeester en wethouders  
 van de gemeente Montferland  
 Via de heer P.Th.M. Overbeek van de  
 sector Beleid, afdeling Ontwikkeling  
 Postbus 47  
 6940 BA DIDAM

Postbus 234  
 7300 AE Apeldoorn  
 Europaweg 79  
 7336 AK Apeldoorn  
 Tel. 055-548 3000  
 brandweer@vnog.nl  
 www.vnog.nl

<b>Gemeente Montferland</b>	
reg. Nr.	Afd.
<b>ONTW</b>	
Ingekomen: <b>29 NOV. 2016</b>	
GEZIEN	afdoen voor:
Burgem.	archief
weth.	class. Nr.
secr.	ovb.

Datum : **21 NOV. 2016**

Uw brief van : 5 oktober 2016

Ons kenmerk : 16-32046/16-047125

Onderwerp : Advies Bestemmingsplan DocksNL Transportweg 5 te 's Heerenberg (gemeente Montferland)

Bijlage(n) : --

Kopie : Omgevingsdienst Achterhoek, t.a.v. W. Halfman  
 Elderinkweg 2, 7255 KA Hengelo (Gld)  
 Omgevingsdienst Regio Nijmegen, t.a.v. dhr. J van der Schoot  
 Postbus 1603, 6501 BP Nijmegen

Behandeld door : V.R.A. Verburg

Secundus : D. Verver *b.a.* 

Geacht College,

Op woensdag 5 oktober 2016 heeft u mij per e-mail gevraagd te adviseren over de wijziging van het bestemmingsplan van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein DocksNLD te 's-Heerenberg. Op 24 oktober 2016 heeft u eveneens per e-mail een aanvullende documentatie toegezonden.

Het bedrijf Mainfreight aan de Transportweg 5 's-Heerenberg wil zich graag op het bedrijventerrein vestigen, hetgeen een verhoogd risico met zich meebrengt. U wilt graag de ruimte in het bestemmingsplan aanpassen zodat de vestiging van een risico bedrijf mogelijk wordt gemaakt. Om de risico's af te wegen geef ik u in het kader van artikel 13 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) advies.

**Advies**

Ik adviseer u, na aanpassing van uw verantwoording voor het toegenomen omgevingsrisico, in te stemmen met de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan die de vestiging van het risico bedrijf mogelijk maakt. Daarbij adviseer ik u tevens om in het kader van de bevolkingszorg te borgen dat bij een calamiteit de aanwezige personen in het gebied gealarmeerd kunnen worden en deze aanwezige personen het juiste handelingsperspectief geboden wordt.

Ik adviseer u om conform het Bevi de PR-contour van  $10^{-6}$  jr<sup>-1</sup> in het bestemmingsplan vast te leggen op de perceelgrens van de inrichting. Hiermee wordt geborgd dat met toekomstige ontwikkelingen het plaatsgebonden risico te hoog wordt.

Tevens wijs ik u nadrukkelijk op het eerder uitgebrachte advies over het 'Euregionaal Bedrijventerrein fase II' te 's-Heerenberg van 5 februari 2014 met kenmerk 13-156556/14-029142.

Hierna wordt het advies nader toegelicht

### **Toelichting**

Op het momenteel in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein DocksNLD te 's-Heerenberg wil zich een onderdeel van het bedrijf Mainfreight (v/h transportbedrijf Wim Bosman) gaan vestigen. Het bedrijf wenst een aanzienlijke hoeveelheid gevaarlijke stoffen op te slaan, waardoor het binnen het Brzo regime zal komen te vallen. Hierbij worden specifiek opslagen voor gevaarlijke stoffen in emballage groter dan 10 ton aangevraagd (PGS 15). De inrichting zal daarom als zogenaamde 'Bevi-inrichting' worden aangemerkt.

Het bestemmingsplan, 'Euregionaal Bedrijventerrein fase II' van de gemeente Montferland, vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 27 mei 2014, laat Bevi-inrichtingen alleen toe nadat de vestigingslocatie is aangeduid met de aanduiding 'risicovolle inrichting'.

Als college bent u bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen ten behoeve van het opnemen van de aanduiding 'risicovolle inrichting', mits uit onderzoek is gebleken dat de PR-contour van  $10^{-6}$  jr<sup>-1</sup> de perceelgrens van het betreffende bedrijf niet overschrijdt, en:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- b. ingeval van een Bevi-inrichting in de toelichting op het wijzigingsplan een verantwoording wordt gegeven van het groepsrisico in het invloedsgebied van de inrichting;
- c. ingeval van een Bevi-inrichting er wordt voldaan aan het bepaalde in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Bij uw adviesverzoek heeft u het concept wijzigingsplan Transportweg 5 's-Heerenberg [met kenmerk NL.IMRO.1955.Wplgshbbdrtsptwg5-Co01] bijgevoegd. Mijn advies is op de informatie aangereikt in dit document (en de bijlage) gebaseerd.

### **Plaatsgebonden risico (PR)**

Hoewel het qua activiteit een categoriale inrichting betreft, waarvoor uitgegaan moet worden van de standaard afstanden, betreft het hier een Brzo-bedrijf waarvoor een QRA uitgevoerd mag worden.

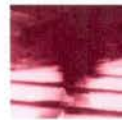
Aan de hand van de QRA is aangetoond dat de PR-contour van  $10^{-6}$  jr<sup>-1</sup> de perceelgrens niet zal overschrijden.

Ik adviseer u de PR-contour van  $10^{-6}$  jr<sup>-1</sup> op de perceelgrens in het bestemmingsplan vast te leggen. Hiermee kan worden voldaan aan de intentie van het Bevi en wordt tevens geborgd dat bij wijziging van activiteiten van het bedrijf de risico's niet alsnog ontoelaatbaar toenemen.

### **Aangrenzende gronden**

Er moet voorkomen worden dat er een onevenredige aantasting plaatsvindt van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de omgeving van het bedrijf.





Het bouwvlak van het te bouwen object grenst vrijwel direct aan het westelijk aangrenzend perceel. Dit westelijke perceel heeft Mainfreight in optie voor toekomstige uitbreiding.

Voor de brandveiligheid is een brandwerendheid tussen tot verschillende inrichtingen behorende objecten aan te bevelen. Gezien de omvang van de gebouwen moet hierbij aan bijvoorbeeld 10 meter rondom gedacht worden. Geadviseerd wordt om te borgen dat mocht naastgelegen perceel voor derden beschikbaar komen, alsnog voldoende afstand in acht wordt gehouden.

### **Verkeer**

De aanrijdende hulpverleningsvoertuigen zullen hinder of vertraging kunnen ondervinden van het vele vrachtverkeer in de nabijheid van het object, gezien de aard van de bedrijvigheid in de omgeving. Het is in dit kader ook van belang om in goed overleg met de bedrijven tot een werkbare en veilige verkeerscirculatie te komen. Doodlopende straten dienen hierbij vermeden te worden.

### **Bereikbaarheid**

Het geprojecteerde object van Mainfreight is niet rondom bereikbaar met hulpverleningsvoertuigen. Het geprojecteerde object is überhaupt slecht bereikbaar voor hulpverlening aan binnen-, zij- en achterkant. De brandweer zal mede door de slechte bereikbaarheid en de grote afstanden in het object bij calamiteiten waarschijnlijk een defensieve strategie hanteren. De gebruiker van het object dient hier rekening mee te houden. Zo kan dit door op een andere wijze de risico's af te dekken gecompenseerd worden, bijvoorbeeld met gebouw specifieke installaties en/of een adequate bedrijfsnoodorganisatie.

### **Bluswatervoorziening**

Het verdient de voorkeur dat maatregelen die worden genomen om calamiteiten te voorkomen of te beperken (de zogenaamde Lines of Defence, LoD) onafhankelijk van elkaar te laten functioneren. Daarom is het belangrijk dat de brandweer als laatste LoD een eigen onafhankelijke bluswatervoorziening heeft.

Ik adviseer dat u deze onafhankelijke bluswatervoorziening, bijvoorbeeld in de vorm van voldoende geboorde putten (waarschijnlijk circa 5), in het plan waarborgt.

### **Verantwoording**

Voor de wijziging van het bestemmingsplan moet u als bevoegd gezag verwoorden waarom het toegenomen risico voor groepen mensen binnen het invloedsgebied van de inrichting toch verantwoord is. De locatie lijkt wat betreft omgevingsveiligheid, gezien de verwachte scenario's, relatief gunstig gelegen. In paragraaf 3.3 van het concept wijzigingsplan wordt gesuggereerd dat het groepsrisico wordt verantwoord. Er wordt echter niet aangetoond dat het toegenomen omgevingsrisico op een maatschappelijk verantwoorde wijze wordt afgewogen.

Want hoewel het groepsrisico met de verhoging met deze ontwikkeling nog steeds laag blijft, is de toename van het risico een bestuurlijke keuze. De redenen om tot deze keuze te komen en de maatregelen die bestuurlijk genomen worden om de toename van het risico te beperken, worden onvoldoende verwoord. Maatregelen zouden kunnen zijn dat er eisen worden gesteld aan de risicobronnen en aan de omgeving.

In de bepaling van de hoogte van het groepsrisico is (conform de berekeningsmethodiek) geen rekening gehouden met cumulatie van risico's, of stapeling van calamiteiten (domino effecten). Als bestuur bent u eindverantwoordelijk voor de uiteindelijk resulterende omgevingsveiligheid. De risicobronnen in de omgeving, zoals de hoge druk aardgasleiding (op 500 meter), overstromingsrisico's,



windmolencontouren (uit Duitsland) en risicobedrijven in de nabije omgeving (onder meer van Mainfreight zelf), kunnen daarbij in een brede visie meegewogen worden. Overigens kan in de verantwoording duidelijker worden geformuleerd dat de PR-contour van  $10^{-6} \text{ jr}^{-1}$  geheel los staat van de hoogte van het groepsrisico. (§ 3.3 pagina 9).

### **Zelfredzaamheid**

Het is correct dat er nu weinig mensen in het plangebied aanwezig zijn. Het is niet duidelijk op welke wijze geborgd is, dat met de toekomstige ontwikkelingen de aantallen mensen beperkt blijven. Het is voorzienbaar dat met de ontwikkeling van het gebied het aantal mensen in het gebied zal toenemen.

De gemeente heeft een specifieke taak als het gaat over de bevolkingszorg en de acute bescherming van gewassen en levende have. Daarbij zou in dit geval ook specifiek aandacht moeten komen voor het aangrenzende Duitsland.

Vanwege het ontbreken van een adequaat waarschuwingssysteem voor de aanwezige populatie in het gebied, is het maar de vraag of deze aanwezige populatie in staat wordt gesteld zichzelf in veiligheid te brengen. Het gebied valt immers buiten het bereik van het Waarschuwing- en AlarmeringsSysteem (de zogenaamde WAS-palen), die op termijn gaan vervallen.

Overigens is het niet altijd verstandig om in tegengestelde richting van de risicobron te vluchten, zoals in de concept verantwoording wordt geschetst. Dit hangt geheel van het scenario af.

Het beoordelen van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid (in de zin van zelf redding) is complex. Een generiek beoordelingskader is (nog) niet beschikbaar. Toch zijn er wel factoren te benoemen die inzicht kunnen verschaffen in de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Deze zijn:

1. de waarschuwing- of alarmeringstijd van de betreffende personen;
2. de mentale mogelijkheden van de aanwezige populatie om juist te handelen;
3. de fysieke mogelijkheden van de aanwezige populatie om te kunnen gaan vluchten (mobiliteit) of schuilen (aanwezige constructies);
4. de voorzieningen in het gebied waarmee vluchten en of schuilen mogelijk wordt gemaakt (infrastructurele mogelijkheden);
5. de mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of schuilen of hiertoe tijdig instructies kan ontvangen (oefeningen).

#### *Ad. 1. Waarschuwing*

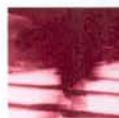
Zolang mensen niet bewust zijn van het feit dat er gevaar dreigt, zal men niet handelen. Door het ontbreken van een adequaat waarschuwing- en/of alarmeringssysteem is het de vraag of de bedreigde populatie tijdig wordt geïnformeerd.

#### *Ad. 2. Juist handelen*

Bij de inrichting zelf en de omgeving zijn werknemers werkzaam. De personen met een normaal werkzaam bestaan kunnen zelfstandig handelen en kunnen dus primair als zelfredzaam worden aangemerkt. Zij zijn mentaal in staat om juist te handelen en fysiek in staat om zelfstandig te vluchten of te schuilen. Overigens kunnen deze mensen wel verminderd mobiel zijn.

#### *Ad. 3. Mogelijkheden tot vluchten of schuilen*

De omgeving van de inrichting bestaat uit vergelijkbare bedrijvigheid en verder open agrarisch gebied. De bestaande wegen bieden voldoende mogelijkheden



om te vluchten, mits deze niet doodlopend zijn. Voor de mensen in de gebouwen die niet betrokken zijn bij een calamiteit, zou schuilen mogelijk zijn, als bijvoorbeeld de mechanische ventilatie uit te schakelen is.

**Ad. 4. Infrastructuur**

Er lijkt voldoende infrastructuur aanwezig om de mogelijkheden om (tweezijdig) te vluchten te benutten. Het is van belang goede afspraken te maken over verkeerscirculatie in een geval van een calamiteit. De wegen kunnen gemakkelijk geblokkeerd raken vanwege het vele vrachtverkeer en de vluchtende populatie, terwijl de hulpverleningsvoertuigen het object proberen te bereiken.

**Ad. 5. Voorbereiding/Oefenen**

Ter voorbereiding van een calamiteit bij deze inrichting is het preparatieniveau van een rampenbestrijdingsplan van toepassing. In het rampenbestrijdingsplan van het Brzo-bedrijf dient aandacht te zijn besteed aan risicocommunicatie en aan zelfredzaamheid van het eigen bedrijf en de omgeving.

Ik adviseer aandacht te besteden aan risicocommunicatie gericht op dit gebied en om in overleg met de bedrijven en eventuele bewoners van het gebied de wijze van alarmering en oefening af te stemmen.

**Afsluiting**

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd. Heeft u vragen over het advies of wilt u overleggen? Neem dan gerust contact op met Vincent Verburg. Hij is te bereiken via telefoonnummer 06 23 62 76 22 of per e-mail: [v.verburg@vnog.nl](mailto:v.verburg@vnog.nl).

Fijn als u ons laat weten wat u doet of gedaan heeft met onze adviezen. Dan kunnen we daar rekening mee houden in het geval er opgetreden moet worden bij een calamiteit.

Met vriendelijke groet,

drs. M.C.M. Mulder  
Teamleider Risico & Regie

