

Omgevingsvisie externe veiligheid Deventer 2015



AkzoNobel Safety Testing & Modeling Deventer

Vooraf

Voor u ligt de opvolger van de Omgevingsvisie externe veiligheid Deventer 2007. In deze nota wordt het externe veiligheidsbeleid op gemeentelijk niveau geactualiseerd.

De kern van deze nota bestaat uit een aantal beleidsuitspraken in hoofdstuk 4. Deze is gebaseerd op het hoofddoel van ons externe veiligheidsbeleid zoals verwoord in hoofdstuk 2.

De beleidsuitspraken zijn nodig om besluitvorming bij omgevingsvergunningen en ruimtelijke besluiten voor het onderdeel externe veiligheid te vereenvoudigen. Door een aantal zaken op beleidsniveau gedetailleerd vast te leggen, kan op het uitvoeringsniveau efficiënter gewerkt worden. De beleidsuitspraken zijn dan ook ingegeven door ervaringen bij de uitvoering van het voorgaande beleidsvisie. De lezer met kennis van het vakgebied kan zich beperken tot de beleidsuitspraken in hoofdstuk 4.

De overige hoofdstukken dienen voor het begrip en de motivering van het voorgestane beleid.

In hoofdstuk 1 worden de begrippen rondom externe veiligheid toegelicht. In het veiligheidsbeleid hebben de begrippen “plaatsgebonden risico” (PR) en “groepsrisico” (GR) een belangrijke plaats. Hoofdstuk 3 geeft de juridische en ruimtelijke ontwikkelingen weer sinds 2007 die van belang zijn voor het bijgestelde beleid.

In de bijlages vindt u onder andere kaarten met risicobronnen en invloedsgebieden, en een overzicht van bereikte resultaten in de afgelopen beleidsperiode. De samenhang van wet- en regelgeving rond externe veiligheid is schematisch weergegeven in bijlage 4.

Inhoud

1. Inleiding.....	4
1.1 Begrippen.....	4
1.2 Risicobronnen binnen de gemeente Deventer.....	5
2. Doelen externe veiligheidsbeleid	7
3. Aanleiding vernieuwing externe veiligheidsbeleid	8
3.1. Overige ontwikkelingen.....	9
3.2. Nadere toelichting	10
3.2.1. Veranderingen in het risicobeeld en de ruimtelijke ontwikkelingen.....	10
3.2.2. Nieuwe risicobronnen zonder wettelijk kader	14
3.2.3. Vereenvoudiging besluitvorming groepsrisico.....	14
4. Beleid	16
4.1 Bronaanpak	16
4.2 Omgaan met externe veiligheid in planprocessen	16
4.2.1 Groepsrisicoberekeningen	19
4.3 Actuele overschrijdingen oriënterende waarde van het groepsrisico	20
4.4 Nieuwe risicobronnen.....	20
4.5 Extra bescherming Deventer Ziekenhuis als bijzonder kwetsbaar object	20
4.6 Uitgangspunten externe veiligheid ten behoeve van de Omgevingsvisie	20
5. Bijlages	22
Bijlage 1 Actuele risicosituatie.....	22
Bijlage 2 Ambitieniveaus en kaartbeeld uit Omgevingsvisie externe veiligheid 2007	24
Bijlage 3 Evaluatie 2007-2014	26
Bijlage 4 Wet- en regelgeving externe veiligheid	28
Bijlage 5 Kaarten	29

1. Inleiding

Het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op het landelijke beleid zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, Besluit externe veiligheid transport en Besluit externe veiligheid buisleidingen. Dientengevolge zijn ook de begrippen en het normenstelsel uit het landelijke beleid overgenomen. Een belangrijk deel van het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid is ontleend aan de in de wet verankerde afwegingsruimte die de gemeente heeft op het gebied van het groepsrisico. Bij besluitvorming over een risicobron of in de omgeving van een risicobron heeft het bevoegd gezag de plicht om over de verandering van het groepsrisico ten gevolge van het besluit een verantwoording af te leggen. Om deze verantwoording consistent te laten verlopen wordt in deze nota richting gegeven aan die verantwoording.

1.1 Begrippen

Het begrip externe veiligheid

Opslag, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee. Indien incidenten met deze gevaarlijke stoffen direct slachtoffers kunnen opleveren buiten de terreingrenzen van een bedrijf of een vervoersmodaliteit, wordt gesproken van "externe veiligheid".

(Beperkt)kwetsbare objecten

Bij de toetsing van het plaatsgebonden risico wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn objecten waar personen doorgaans langere tijd verblijven en/of grote groepen mensen bijeenkomen en/of een slechtere mobiliteit kennen. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen en ziekenhuizen. Beperkt kwetsbare objecten zijn overige objecten waar personen kunnen verblijven, zoals (kleinere) kantoren, winkels en sportterreinen. Voor kwetsbare objecten geldt de norm als grenswaarde; voor beperkt kwetsbare objecten is het een richtwaarde, waarvan met een zwaarwegend motief kan worden afgeweken.

Plaatsgebonden risico

Ter bescherming van de burger is er een normstelling voor de kans dat personen overlijden ten gevolge van een dergelijk incident. Deze normstelling wordt aangeduid als het plaatsgebonden risico (PR). Het plaatsgebonden risico is het risico, uitgedrukt in kans per jaar, dat één persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. De norm voor die kans is wettelijk vastgesteld op eens in de miljoen jaar. Dit wordt genoteerd als $PR10^{-6}$ en is ruimtelijk weer te geven door een contour rond gevaarlijke installaties of zones langs transportassen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Risicogevoelige bestemmingen kunnen op die wijze getoetst worden aan de normstelling.

Groepsrisico

Naast het plaatsgebonden risico is er een maat voor de kans dat een groep van 10 personen of meer als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen overlijdt. Dit wordt aangeduid als het groepsrisico. Het overlijden van een groep mensen bij een zwaar ongeval heeft een groter effect in de maatschappij dan het overlijden van een individu. Daarbij geldt, hoe groter de groep die bij een ongeval is betrokken, hoe groter de maatschappelijke ontwrichting is. Om dit gegeven te kunnen wegen in het veiligheidsbeleid is de "oriëntatiewaarde (OW) van het groepsrisico" bedacht. Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat een groep van ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Het groepsrisico is dus afhankelijk van de aard van de risicobron en de ruimtelijke constellatie en dient in principe dus voor elke situatie te worden berekend. Het berekende groepsrisico wordt vervolgens getoetst aan de oriëntatiewaarde (OW), die telkens een factor 10 strenger wordt naarmate het aantal slachtoffers een factor 10 toeneemt.

Een cruciaal onderscheid met het plaatsgebonden risico is dat de oriënterende waarde geen wettelijke norm is. Het bestuur heeft de beleidsvrijheid om op grond van een afweging van deze oriëntatiewaarde af te wijken. Bij deze afweging is het wettelijk verplicht de veiligheidsregio om advies te vragen.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico moet bij besluitvorming over bestemmingen nabij risicobronnen of bij besluiten over nieuwe of gewijzigde risicobronnen worden beoordeeld. Het veiligheidsbelang van groepen omwonenden wordt afgewogen tegen andere belangen zoals het ruimtelijk en economisch belang. In die afweging worden factoren meegenomen die de mate van veiligheid beïnvloeden. Dit betreft de bereikbaarheid van de ongevalslocatie, de mate van zelfredzaamheid van de mensen in het gebied en de bestrijdbaarheid van een incident. Bij die afweging wordt wettelijk verplicht advies ingewonnen bij een deskundige op dit gebied, de regionale brandweer. Dit is in ons geval de Veiligheidsregio IJsselland. Deze afweging vormt de verantwoordingsplicht van het groepsrisico, waardoor de hoogte van het groepsrisico bij een besluit goed gemotiveerd wordt.

Invloedsgebied en effectgebied

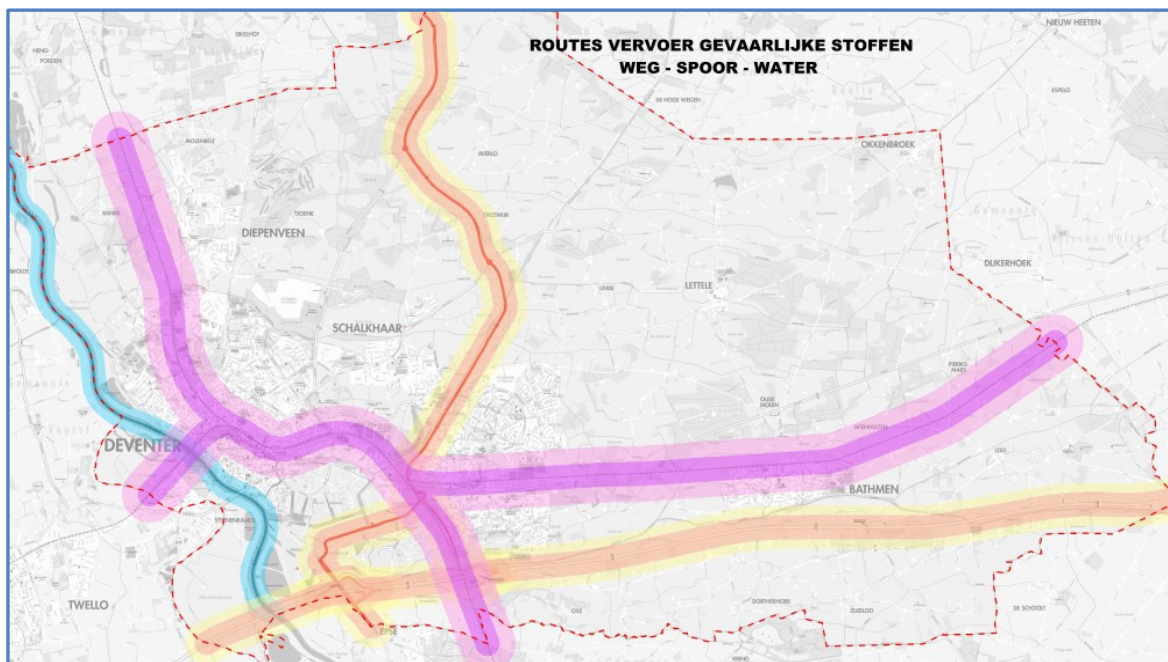
Indien een zwaar ongeval plaatsvindt met gevaarlijke stoffen reiken de effecten mogelijk tot grote afstand van de risicobron. Om de hoogte van het groepsrisico te kunnen berekenen wordt een invloedsgebied, ofwel een afstand vanaf de risicobron beschouwd tot waar maximaal 1% van de binnen dat gebied aanwezige mensen overlijdt. Dit wordt aangeduid met 1% letaliteit.

Het effectgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen kunnen verder reiken. Bij ontplofbare stoffen is er tot op grote afstand rondvliegend glas. En reiken de effecten bij het vrijkomen van giftig gas tot kilometers vanaf de bron. Er is dan bijvoorbeeld nog sprake van ademhalingsmoeilijkheden. Het effectgebied van het meest waarschijnlijke ongeval duidt op het ongevalsscenario waarvoor de grootste kans van optreden geldt.

1.2 Risicobronnen binnen de gemeente Deventer

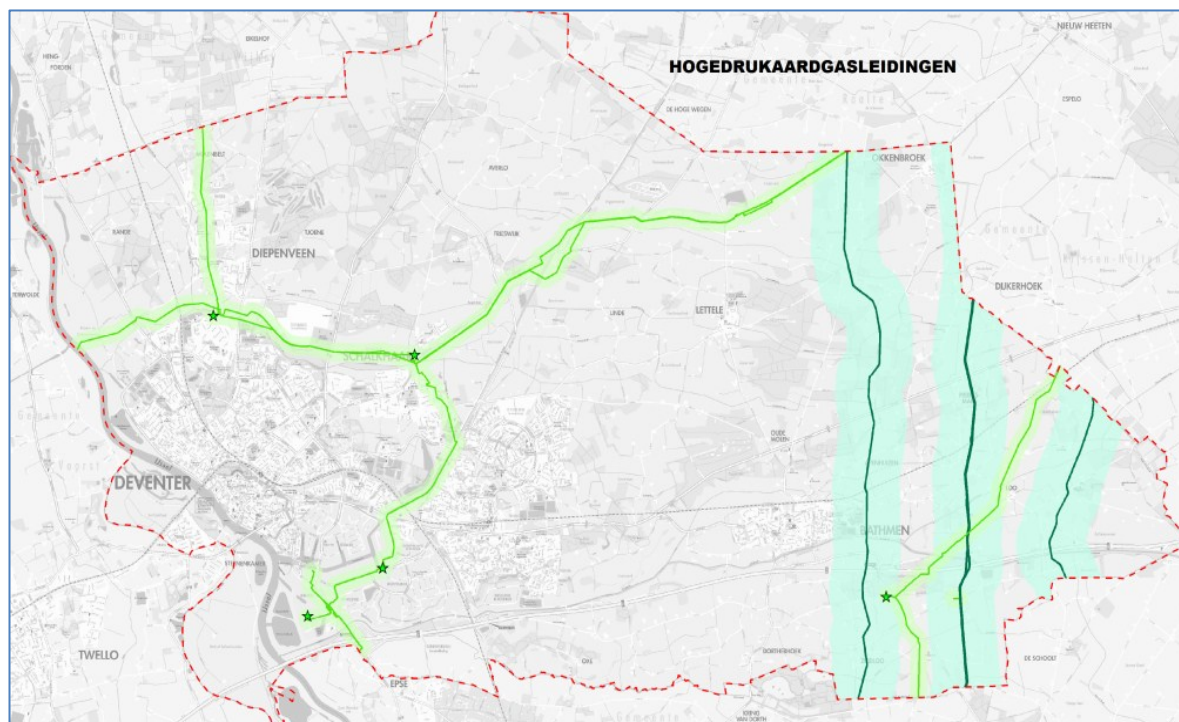
In de landelijke regelgeving (zie bijlage4) is bepaald welke risicobronnen bedoeld worden. In onze gemeente gaat het om de volgende risicobronnen:

Vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Er vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de IJssel, de snelweg A1 en via de beide op- en afritten van de snelweg over de gemeentelijke route gevaarlijke stoffen vanaf afslag Deventer-Oost over de N348 (de Sallandroute) naar Raalte en vanaf de afslag Deventer richting Zutphen en door Deventer over de Zweedsestraat, aansluitend op de Sallandroute. Over alle sporen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Een deel van deze stoffenstroom wordt van rijrichting veranderd op het emplacement. Dit “kopmaken” van treinen vindt plaats om de ketelwagens met gevaarlijke stoffen, komend vanuit Zutphen richting Almelo verder naar Duitsland te vervoeren.



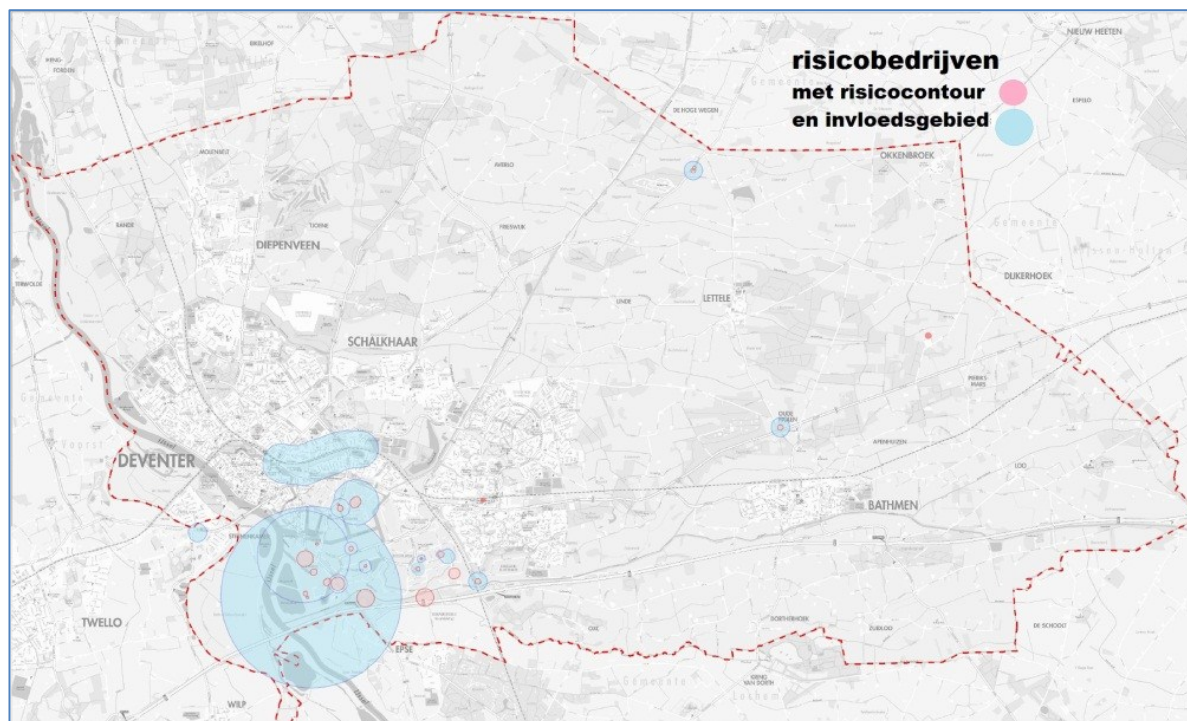
Figuur 1. Routes vervoer gevaarlijke stoffen

Distributie van aardgas door hogedrukaardgasbuisleidingen van de Nederlandse Gasunie. Niet alle gasleidingen worden daartoe gerekend. Het betreft hoofdleidingen met een druk hoger dan 16 bar.



Figuur 2. Ligging hogedrukaardgasleidingen met hoofdgasdrukmeet- en regelstations

De **opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen** bij een aantal bedrijven en installaties die risico's buiten de terreingrenzen veroorzaken.



Figuur 3. Locatie risicobedrijven met risicocontouren en invloedsgebieden

Voor een totaaloverzicht van de risicobronnen binnen Deventer grondgebied zie bijlage 5. De risicobronnen zijn ook te vinden op de landelijke risicokaart (risicokaart.nl).

2. Doelen externe veiligheidsbeleid

Hoofddoelen van het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid zijn:

1. het voorkomen van onacceptabele risicosituaties ten gevolge van gevaarlijke stoffen,
2. het voorkomen van nieuwe risicobronnen met invloedsgebieden in woongebieden,
3. het bieden van een beleidskader voor de verantwoordingsplicht van groepsrisico's waarbij onderscheid is gemaakt tussen woongebieden, bedrijventerreinen en transportassen,
4. het borgen van het risicobeleid ten behoeve van ruimtelijke besluiten.

Ad 1 Het gaat hier om ruimtelijke ontwikkelingen waarbij een risicobron wordt toegevoegd met in de omgeving (beperkt) kwetsbare objecten, bv. een nieuw LPG-tankstation aan de Holterweg. Maar ook om de bouw van een school langs het bestaande spoor. Beide ontwikkelingen vergen een ruimtelijk besluit waarbij getoetst wordt aan de PR-contour en (de toename van) het groepsrisico verantwoord moet worden. Immers er worden meer mensen blootgesteld aan risico's door gevaarlijke stoffen in een bedrijf resp. op het spoor.

Ad 2 Het risiconiveau in woongebieden mag niet verslechteren door nieuwe risicobronnen en als het even kan houden we verbeteringen van een risicosituatie vast. Als bijvoorbeeld een LPG-tankstation in een woonomgeving wordt gesaneerd dan mag de ontstane risicoruimte niet weer worden opgevuld door een nieuwe risicobron. Voorbeeld is de ontmanteling van de LPG-installatie aan de Diepenveenseweg. Overigens wordt ook de risicosituatie rond twee LPG-stations op bedrijventerreinen in de komende jaren verbeterd.

Ad 3 Bij ruimtelijke besluiten als een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingswijziging of een omgevingsvergunning, waarbij risicobronnen worden overwogen, dient voldaan te worden aan de norm voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico verantwoord te worden. Afhankelijk van de functie van het betrokken gebied is er meer of minder afwegingsruimte voor het groepsrisico.

Ad 4 In het verlengde van 3 biedt dit externe veiligheidsbeleid ook een borging zodat bij genoemde ruimtelijke besluiten teruggerepen kan worden op vastgesteld beleid. Ook wordt de wijze waarop met name het groepsrisico wordt afgewogen, uitgewerkt. Afhankelijk van de aard en omvang van het invloedsgebied van een risicobron wordt het groepsrisico verantwoord, rekening houdend met het advies van de Veiligheidsregio. Zo wordt hun advies in een aantal (lichtere) risicosituaties gestandaardiseerd of kan zelfs achterwege blijven, bijvoorbeeld indien het groepsrisico bijzonder laag is ($OW < 0,1$).

3. Aanleiding vernieuwing externe veiligheidsbeleid

Hieronder worden de belangrijkste aanleidingen genoemd voor een geactualiseerd externe veiligheidsbeleid in de gemeente Deventer, in hoofdstuk 3.2 gevolgd door een nadere toelichting.

1) Veranderingen in het risicobeeld en de ruimtelijke ontwikkelingen

De risico's ten gevolge van gevaarlijke stoffen zijn in de afgelopen beleidsperiode gewijzigd. Naast een afname van de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (m.n. op het spoor) en wijzigingen bij risicovolle installaties, is er ook sprake van nieuwe risicobronnen. Daarnaast is er in de omgeving van bestaande of nieuwe risicobronnen gebouwd. Verder is er sprake van veranderende regelgeving. Er wordt inmiddels anders tegen ruimtelijke ontwikkelingen aangekeken. De gemeente voert minder regie over planontwikkelingen. Er is nu sprake van uitnodigingsplanologie. Dit alles geeft aanleiding om de ambitieniveaus uit 2007 te herijken. De omgevingsvisie externe veiligheid 2007 was afgestemd op het Structuurplan Deventer 2025 uit 2004. Dit externe veiligheidsbeleid 2015 is kaderstellend voor de opvolger van dit plan dat nu in voorbereiding is: de Omgevingsvisie Deventer.

2) Nieuwe risicobronnen waarvoor nog geen wetgeving voorhanden is

In de afgelopen beleidsperiode is gebleken dat er nieuwe risicobronnen ontstaan waarop de regelgeving op het gebied van externe veiligheid nog niet is aangepast. Doordat deze risicobronnen buiten de juridische definitie van risicobron valt, kunnen deze zich vestigen op plaatsen waar dat ruimtelijk ongewenst is. Als nieuwe risicobronnen zich vestigen op een te korte afstand van woningen of kantoren ontstaan onaanvaardbare risico's die gesaneerd moeten worden. Tot op heden zijn die situaties nog niet ontstaan. Voorbeelden van nieuwe risicobronnen waarvan in het werkveld regelmatig sprake is, zijn LNG-tankstations voor het vrachtverkeer, waterstoftankstations en biogasinstallaties.

In deze nota is een beleidsuitspraak opgenomen dat risicobronnen die nog niet door wetgeving voldoende gereguleerd zijn gelijkwaardig zullen worden behandeld als gereguleerde risicobronnen. Dit met als doel besluitvorming bij omgevingsvergunningen en ruimtelijke besluiten te ondersteunen, zodat die beter standhouden bij een eventuele rechtsgang.

3) Ervaringen uit de vorige beleidsperiode

Dit stuk is de opvolger van de in 2007 door de raad vastgestelde Omgevingsvisie externe veiligheid van de gemeente Deventer. De kern van dat beleid waren de ambitieniveaus op het gebied van externe veiligheid voor verschillende gebiedstyperingen. Deze waren in een kaartbeeld vastgelegd. Na zeven jaar werken met deze ambitieniveaus worden deze herzien aan de hand van ervaringen en ontwikkelingen in die zeven jaar. Het werken met het kaartbeeld en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus is zeer bruikbaar gebleken. De ambitieniveaus lieten echter nog wel veel ruimte voor het maken van afwegingen per plan. In dit nieuwe beleid worden de ambitieniveaus herijkt, worden er aanvullende beleidsuitspraken aan de ambitieniveaus toegevoegd om de afweging over het groepsrisico te vereenvoudigen en worden de gebiedstyperingen gewijzigd.

4) Vereenvoudiging van besluitvorming rondom het groepsrisico

Zoals gezegd wordt bij alle ruimtelijke besluitvorming binnen het invloedsgebied van een risicobron de wettelijk verplichte verantwoording van het groepsrisico in de motivering opgenomen. Hierbij moet advies ingewonnen worden bij de Veiligheidsregio. Sinds het groepsrisico bij ieder relevant ruimtelijk besluit wordt afgewogen, is gebleken dat er bepaalde situaties zijn waarbij de afwegingen van die besluiten onderling nauwelijks verschillen. Uitsluitend voor deze situaties wordt in hoofdstuk 4 een aantal beleidsuitspraken vastgelegd, waarnaar kan worden verwezen bij ruimtelijke besluitvorming. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico wordt daarmee voor die gevallen deels verplaatst naar deze nota. Dit maakt de besluitvorming efficiënter. Tevens is er meer duidelijkheid vooraf bij nieuwe ruimtelijke initiatieven. In 3.2.3. wordt ingegaan op de Nota modernisering omgevingsveiligheidsbeleid van het ministerie van I en M, waarin ook vereenvoudigingen in het omgaan met groepsrisico's aan de orde komen.

3.1. Overige ontwikkelingen

Beleidsvisie veiligheid gemeente Deventer 2015 – 2018

Het raakvlak tussen het nieuwe veiligheidsbeleid van Deventer en het externe veiligheidsbeleid betreft rampenbestrijding. De scheiding tussen het beleid Externe Veiligheid en het nieuwe veiligheidsbeleid van Deventer ligt op het moment dat er een ramp plaatsvindt. Het Externe Veiligheidsbeleid is preventief, rampenbestrijding curatief.

Regionale uitvoeringsdienst (RUD) en het Kennispunt Externe Veiligheid

In het kader van de professionalisering en de borging van de taakuitvoering op het gebied van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt binnen de RUD IJsselland door Deventer samengewerkt met andere gemeenten en de provincie. Het betreft een netwerkmodel. Werkvoorraad en menskracht worden uitgewisseld. Voor de taken op gebied van de Omgevingsvergunningen milieu (vergunningverlening toezicht en handhaving) is de kwaliteitsverhoging verplicht. De deelnemende gemeenten hebben tevens besloten om op alle taken op het gebied van de Wabo te gaan samenwerken. Voor ambtelijke advisering die samenhangt met deze taken zijn Kennispunten binnen de RUD ingericht. Het Kennispunt Externe Veiligheid adviseert bij omgevingsvergunningen en ruimtelijke plannen voor zowel de RUD IJsselland als de RUD Twente. De medewerker externe veiligheid van de gemeente Deventer is opgenomen in het kennispunt.

Adviesrol van de regionale brandweer (Veiligheidsregio IJsselland)

De Veiligheidsregio IJsselland adviseert de gemeenten bij de besluitvorming op het gebied van omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen in die gevallen waarbij risicobronnen zijn betrokken. Het advies richt zich op de aspecten bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid. De Veiligheidsregio heeft in 2010 de nota "Visie op Externe Veiligheid" 2010 opgesteld. Daarin is opgenomen waaraan een dergelijk advies kwalitatief moet voldoen. De Veiligheidsregio spreekt in de nota uit dat geen beslag wordt gelegd op de bestuurlijke vrijheid van het bevoegd gezag betreffende het verantwoordingsproces van het groepsrisico.

Inmiddels streeft de Veiligheidsregio naar een nieuwe invulling van haar adviesrol: samen met de gemeente en de initiatiefnemer in een vroegtijdig stadium in overleg over de risicosituatie en over gepaste veiligheidsmaatregelen waarbij de focus zal komen te liggen bij de projecten waar de meeste veiligheidswinst te behalen is. In hoofdstuk 4 wordt invulling gegeven aan deze focus.

3.2. Nadere toelichting

De hiervoor genoemde aanleidingen vloeien voort uit landelijke en gemeentelijke ontwikkelingen resp. beleid.

3.2.1. Veranderingen in het risicobeeld en de ruimtelijke ontwikkelingen

a. Wijzigingen in risicobronnen in de periode 2007 - 2015

In bijlage 3 vindt u een overzicht van de wijzigingen die hebben plaatsgevonden. Bijlage 5.2 laat de kaartbeelden zien van de risicobronnen binnen Deventer grondgebied voor de situatie in 2007 en die in 2015.

Inmiddels heeft het bedrijf Avantor Performance Materials aan de Teugseweg 20 besloten om de activiteiten te verplaatsen naar Polen en de locatie Deventer te sluiten. Akzo Nobel Functional Chemicals heeft besloten te stoppen met de productie in Deventer. Vanuit externe veiligheid gezien verdwijnen er een aantal risicobronnen uit de bebouwde omgeving waardoor de mogelijkheden van ruimtelijke ontwikkeling toenemen. Het op termijn resterende deel van Akzo Nobel, te weten het onderzoekslaboratorium, bevat nog risicobronnen.

b. Wijzigingen in risico-ontvangers in de periode 2007 – 2015

In deze periode hebben veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden die binnen de invloedgebieden van risicobronnen hebben plaatsgevonden. De belangrijkste zijn: de nieuwe woonbestemmingen op het T&D terrein, Wijtenhorst-Douwelerleide, Eikendal en Steenbrugge, de herontwikkeling van de Rivierenwijk, wonen in het Havenkwartier, de bouw van het kantoorgebouw de Atlas en de aanleg van het bedrijvenpark A1. In bijlage 3 is voor de wat grotere ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven hoe daar met de externe veiligheidsrisico's is omgegaan.

c. Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

De rijksoverheid heeft het Basisnet ontwikkeld om enerzijds te garanderen dat gevaarlijke stoffen blijvend kunnen worden vervoerd tussen de belangrijkste industriële plaatsen binnen Nederland en het buitenland en anderzijds om een basisbeschermingsniveau te bieden voor omwonenden langs de transportroutes. Dit basisbeschermingsniveau is vastgelegd door het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} , zie voor de definitie van plaatsgebonden risico in de inleiding) vast te leggen als een minimale afstand tot de infrastructuur die vrij gehouden moet worden van bebouwing waar mensen verblijven. Binnen Deventer grondgebied is het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen zo laag dat voor het basisbeschermingsniveau deze vrij te houden zone niet voorkomt ofwel 0 meter bedraagt.

Het Basisnet is ontworpen met de oriënterende waarde van het groepsrisico als uitgangspunt. (Zie in de inleiding van dit stuk voor de definitie hiervan.) De dichtheid van bebouwing nabij de infrastructuur bepaald samen met de omvang van de vervoersstroom van gevaarlijke stoffen de hoogte van het groepsrisico. Vrijwel overal in Nederland blijft het groepsrisico als gevolg van het Basisnet onder de oriënterende waarde. Ook in onze gemeente wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden. Het Basisnet is in een heel stelsel van wetten en regels vastgelegd. Het Basisnet is op 1 april 2015 in werking getreden. In het Basisnet zijn vervoersplafonds voor gevaarlijke stoffen vastgelegd. Deze gelden tot 2020.

Binnen het invloedsgebied van de rijksinfrastructuur dient bij ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico te worden afgewogen waarbij de veiligheidsregio om advies wordt gevraagd. (Zie voor een toelichting in de inleiding).

Basisnet water in Deventer

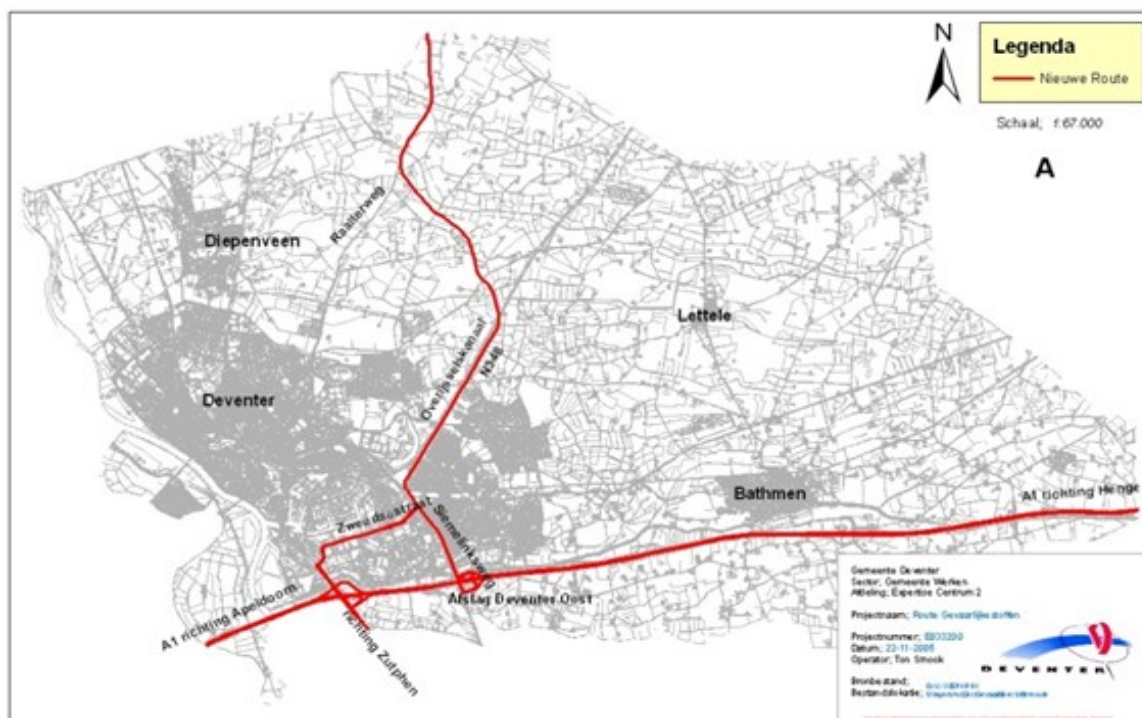
De IJssel maakt onderdeel uit van het landelijk netwerk van vervoer van gevaarlijke stoffen over water. Over de IJssel mogen blijkens de vastgelegde vervoerscijfers, gevaarlijke stoffen worden vervoerd die qua risicoruimte overeenkomen met die voor (zeer) brandbare vloeistoffen.

Het groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over water is door de rijksoverheid berekend. Het groepsrisico is zeer laag. Ook bij verdubbeling van het vervoer over de IJssel blijft het groepsrisico ruim onder 10% van de oriënterende waarde (< 0,1 OW).

De risicoruimte die in het Basisnet water voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJssel is gereserveerd, is zeer beperkt. Dat hindert de (mogelijke) toekomstige aanvoer van LNG per schip over de IJssel naar bunkerstations of voor overslag. LNG is vloeibaar gemaakt aardgas of biogas dat een beduidend hogere gevaarszetting heeft dan de vervoersstroom van brandbare vloeistoffen waarop de risicoruimte is gebaseerd.

Basisnet weg

De snelweg A1 maakt deel uit van het Basisnet weg. Bij de groepsrisicoberekeningen die onderdeel vormen van de besluitvorming is gebleken dat verdubbeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen (worst case) niet tot overschrijding van de OW leidt. Daarbij is uitgegaan van een volledig bebouwd bedrijvenpark A1. Deventer heeft sinds 2006 de gemeentelijke route gevaarlijke stoffen aangewezen die aansluit op het landelijke Basisnet weg. De gemeentelijke route loopt vanaf afslag Deventer Oost over de Siemelinksweg naar Raalte. Er is een aftakking over de Zweedsestraat die aansluit bij de afslag Deventer. Zie het onderstaande kaartbeeld.



Figuur 4 Vastgestelde wegroutes vervoer gevaarlijk stoffen

De gemeentelijke route gevaarlijke stoffen sluit aan bij de routes van aangrenzende gemeenten. Ook bij deze gemeentelijke routing geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico dient te worden afgewogen en verantwoord.

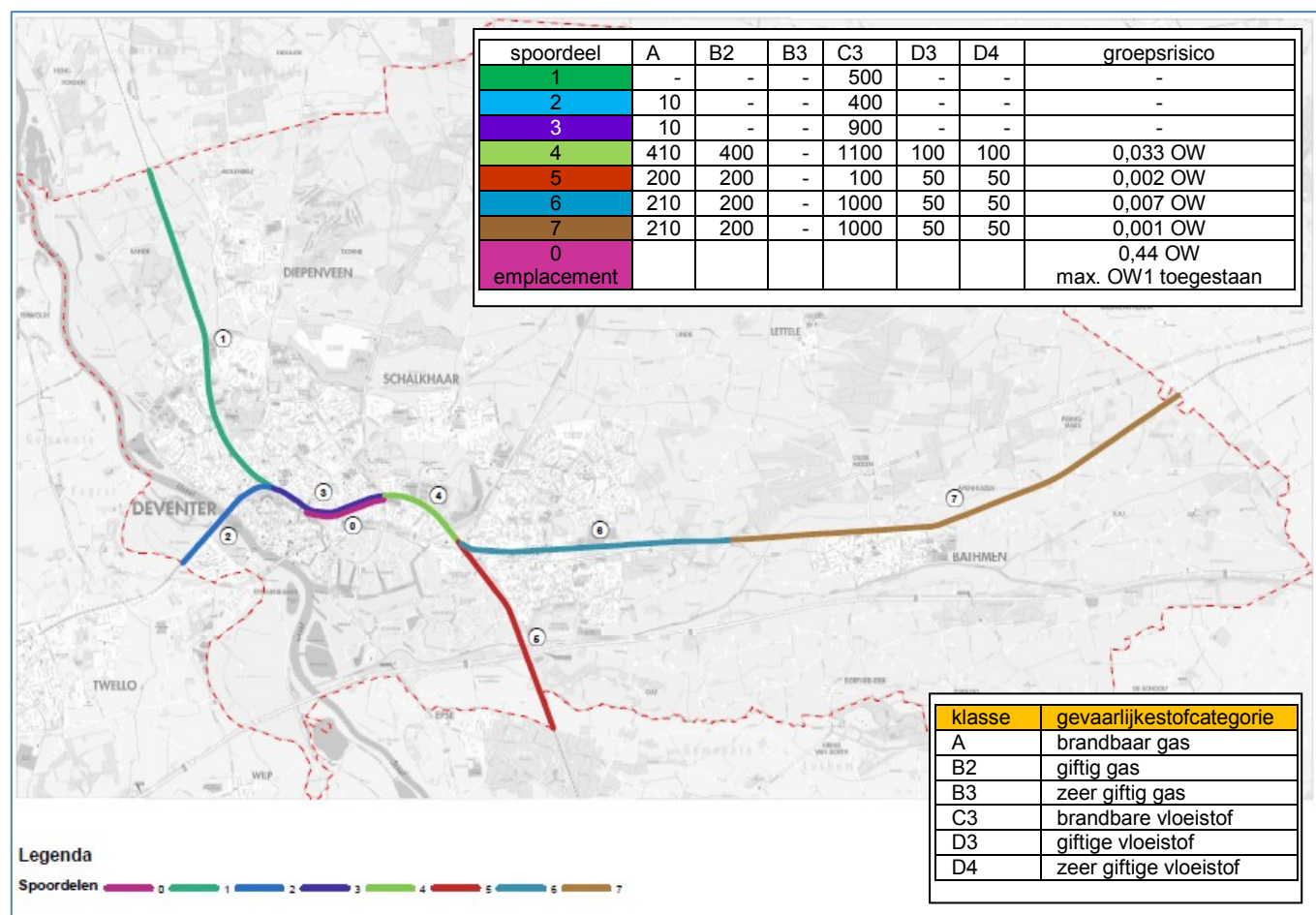
Basisnet spoor

Deventer heeft met de vervoerscijfers van Basisnet spoor de groepsrisico's van de sporen door Deventer en het emplacement opnieuw doorgerekend. Hierbij zijn de maximale bouwmogelijkheden die in de bestemmingsplannen vastliggen, als uitgangspunt genomen. Als gevolg daarvan is het aantal mensen waarmee de groepsrisicoberekeningen zijn uitgevoerd wat hoger dan het werkelijke aantal. Dit sluit aan bij de landelijke rekenvoorschriften.

De rekenresultaten zijn als volgt:

1. Spoor Deventer-Zwolle:	geen groepsrisico
2. Spoor Deventer-Apeldoorn:	geen groepsrisico
3.en 4. Spoor goederenemplacement tot splitsing Zutphen/Almelo:	0,033 maal OW
5. Spoor Knoop-Zutphen:	0,002 maal OW
6. Spoor Knoop-Almelo:	0,007 maal OW
6. Spoor ter hoogte van Bathmen:	0,001 maal OW
Handelingen met gevaarlijke stoffen op goederenemplacement:	0,4 maal OW.

Groepsrisico's zijn dus zeer laag. Op grond van de berekende groepsrisico's is het spoorvervoer geen belemmering voor denkbare ruimtelijke ontwikkelingen. Vóór de inwerkingtreding van het Basisnet spoor lagen de groepsrisico's ruim boven de oriënterende waarde.



Figuur 5 Spoor met emplacement

Het **emplacement** neemt een bijzondere plaats in. Het Basisnet heeft geleid tot lagere groepsrisico's. Dat is het gevolg van herrotering. De duizenden wagons per jaar met gevaarlijke stoffen die als doorgaand verkeer vanuit Amersfoort door Deventer naar Duitsland passeerden, zijn teruggebracht naar 10 wagons LPG en 400 wagons brandbare vloeistoffen op jaarbasis.

De grote stroom is verplaatst naar de Betuwelijn. Een deel daarvan, 200 wagons LPG (maatgevende stof in risicoberekeningen), 100 brandbare vloeistoffen, 200 wagons giftig gas en 100 wagons (zeer) giftige vloeistoffen op jaarbasis, komt via Zutphen (spoordeel 5) naar Deventer. Al deze wagons moeten van rijrichting veranderen (kopmaken) op het goederenemplacement Deventer om door te kunnen rijden naar Duitsland. Toch laten de risicoberekeningen slechts een groepsrisico zien van 0,4 maal OW. Dit levert vanuit de rekenmodellen voor gevaarlijke stoffen, 0,4 maal OW. De risicoruimte van de omgevingsvergunning bedraagt maximaal OW 1.

De beperkte risicoruimte in de Omgevingsvergunning van het emplacement vormt de bottleneck voor deze vervoersstroom. Het ministerie van IM heeft echter het voornemen om de vergunningplicht voor emplacementen op te heffen (zie d.)

Het Basisnet spoor is leidend voor de vervoerders. Het Basisnet spoor kent echter wel een ontheffingsmogelijkheid. Incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen boven de grenzen van het Basisnet blijft mogelijk. Het convenant tussen de Rijksoverheid en Akzo Nobel is hiervan een voorbeeld. Incidenteel vervoer van chloor vanuit Ibbenburen in Duitsland langs Deventer richting Botlek, is mogelijk bij onderhoud aan de fabriek in de Botlek of zoals in 2014 bij een staking.

d. Algemene regels voor spoorwegemplacementen

Een nieuwe ontwikkeling is dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu voorbereidingen treft om de spoorwegemplacementen onder algemene regels te brengen. Tot nu toe beschikt het emplacement over een omgevingsvergunning van de gemeente Deventer. Na die wetwijziging kan het bestuur van Deventer geen afwegingen meer maken betreffende de activiteiten op het emplacement. Deze toekomstige wetwijziging is onder meer ingegeven doordat emplacementen een bottleneck bleken in het Basisnet spoor. Ook over het emplacement in Deventer met een beperkte risicoruimte in de vergunning, heeft het rijk tot op heden geen zeggenschap. Om een robuust Basisnet te garanderen wil de rijksoverheid de emplacementen onderbrengen in het Basisnet en de vergunningplicht laten vervallen. Aangezien de wetwijziging nog enige jaren op zich laat wachten komt de rijksoverheid met interimbeleid op dit onderwerp.

e. Programma hoogfrequent spoor; goederenvervoer oost-Nederland (PHS-GON)

Het spoornet in Nederland wordt zeer intensief gebruikt voor reizigers en goederenvervoer. Vanwege het reizigersaanbod op een aantal drukke trajecten in met name west-Nederland heeft het Rijk het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) opgezet. Het PHS heeft tot doel ruimte op het spoor uit te breiden. Onderdeel van PHS is dat de goederentreinen zoveel mogelijk via de Betuweroute rijden. Vanaf deze route gaan zij via Zevenaar naar Duitsland, of gaan zij via Venlo of Oldenzaal de grens over. Daarvoor waren 4 varianten uitgewerkt. In 2014 heeft de staatssecretaris besloten tot de variant "kopmaken in Deventer" wat inhoudt dat er gebruik wordt gemaakt van het bestaande goederenemplacement Deventer om de goederen van de Betuweroute naar de grensovergang bij Oldenzaal te brengen. De uitwerking van die variant is uitgesteld tot 2020. De reden hiervoor is dat er volgens de meest actuele prognosecijfers er geen behoefte aan extra spoorcapaciteit tot 2030. Indien de variant 'kopmaken in Deventer' in 2020 wordt uitgewerkt, houdt dat in dat het goederen- emplacement Deventer uitgebreid wordt met een derde wachtspoor dat over een lengte van 750 m vanaf de Amstellaan doorloopt tot de aftakking naar Almelo. Een deel van de wachtende goederentreinen zal gevaarlijke stoffen bevatten en vormen daardoor een risicobron voor omwonenden.

f. Tijdelijke omleiding goederenvervoer over spoor van 2016 tot 2022

Om de Betuweroute beter te laten aansluiten op de vervoerscapaciteit van het spoor in Duitsland wordt in de periode van 2016 tot 2022 in Duitsland, van de grens tot Oberhausen een derde spoor aangelegd. Bestaand vervoer zal in die periode over andere sporen geleid moeten worden. Dat betekent meer goederenvervoer over Deventer grondgebied. Het ministerie van IenM stelt dat ook met de extra goederentreinen vanwege de omleiding, voldaan moet worden aan de Wet basisnet. Maar de minister heeft de mogelijkheid om een ontheffing op de vervoersaantallen van het Basisnet spoor af te geven.



Figuur 6 Goederentrein met gevaarlijke stoffen ter hoogte van station Deventer

g. Omgevingsvisie Deventer

In 2013 is gestart met het opstellen van de gemeentelijke omgevingsvisie. De omgevingsvisie beschrijft het ruimtelijke perspectief voor Deventer voor de middellange termijn. De visie bouwt voort op de koers die al eerder is uitgezet en op bestaand beleid. De gemeentebrede omgevingsvisie geeft voor het gehele grondgebied van de gemeente de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van de gemeente en de hoofdzaken van het te voeren gemeentelijk beleid voor de fysieke leefomgeving. Ook het externe veiligheidsbeleid heeft zijn weerslag in de nieuwe Omgevingsvisie zoals ontwikkelingen rond:

1. overslag van goederen van water naar de weg,
2. bouwen rondom het station,
3. bouwen op Bergweide,
4. bouwen langs de as Binnenstad – Colmschate,
5. ruimte voor biogasinstallaties.

In hoofdstuk 4 wordt vanuit externe veiligheid beleidsinhoudelijk ingegaan op deze ontwikkelingen.

h. Omgevingsplan Deventer

Het omgevingsplan is de opvolger van het bestemmingsplan. Het verschil is dat voorheen de inhoud van een bestemmingsplan ruimtelijk relevant moest zijn. Nu kunnen milieu, natuur welstandseisen en verordeningen direct worden opgenomen in het plan. Gezien de ruimtelijke impact van externe veiligheid worden beleidsuitgangspunten opgenomen in het Omgevingsplan.

3.2.2. Nieuwe risicobronnen zonder wettelijk kader

LNG tankstations

LNG (Liquified natural gas) is vloeibaar gemaakt aardgas of biogas. Dit vloeibare gas is een cryogeen gas dat opgeslagen wordt bij -162 graden Celsius in door vacuüm geïsoleerde tanks. Het tanken daarvan gaat met speciale veiligheidsmaatregelen gepaard en vergt een speciaal opslagvat bij het voertuig. De brandstof wordt toegepast bij beroepsmatig vervoer; vrachtauto's en schepen. Bij personenauto's wordt het niet toegepast. Het voordeel van LNG boven andere brandstoffen is dat er bij verbranding geen fijnstof vrijkomt. Daarom zal er de komende jaren een netwerk van LNG tankstations worden uitgerold. Vanwege de ligging van Deventer aan de A1 is vestiging van een LNG tankstation op Deventer grondgebied aannemelijk.

De LNG tankstations vormen een nieuwe risicobron die nog niet verankerd is in de wetgeving betreffende externe veiligheid. De Circulaire LNG tankstations 2015 geeft interimbeleid voor de omgang met deze nieuwe risicobron bij bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen totdat deze risicobron in de wetgeving wordt verankerd. De vigerende bestemmingsplannen zijn niet afgestemd op deze nieuwe risicobron waardoor saneringssituaties kunnen ontstaan.

In de Circulaire LNG tankstations wordt er naast de PR 10^{-6} veiligheidscontour, een nieuwe risicoafstand geïntroduceerd wordt waarbinnen niet gebouwd mag worden. Introductie van deze risicoafstand van het meest waarschijnlijke ongeval doet meer recht aan de afwegingen die bij de verantwoording van het groepsrisico genomen moet worden.

Mestvergistingsinstallaties en biogasinstallaties.

Door aangescherpte mestwetgeving en de zoektocht naar alternatieve energievoorzieningen en afvalverwerking worden installaties die organische stoffen kunnen vergisten aantrekkelijker. Dit biogas kan weer gebruikt worden voor verwarming of tractie. Deze installaties bezitten PR 10^{-6} contouren waarbinnen geen (beperkt) kwetsbare objecten, kortweg verblijfplaatsen voor mensen, aanwezig mogen zijn of gevestigd kunnen worden. Dit soort installaties vestigen zich in het buitengebied, waarvan in het vorige externe veiligheidsbeleid werd aangenomen dat daar zich geen nieuwe risicobronnen zouden vestigen.

3.2.3. Vereenvoudiging besluitvorming groepsrisico

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil het omgevingsveiligheidsbeleid moderniseren. Dat impliceert ook een vereenvoudiging in het omgaan met groepsrisico's bij besluitvorming. Deze modernisering heeft ook een relatie met de nieuwe Omgevingswet. In onderstaand tekstvak is een toelichting van het ministerie op de voorgenomen modernisering weergegeven.

Risico en veiligheid

Er is een verschil tussen risico en veiligheid. Bij risico's wordt uitgegaan van de kans op overlijden. De berekende risico's zijn weer te geven in risicocontouren rond de risicobron. De risicocontour die als grenswaarde wordt gehanteerd zegt echter onvoldoende over de veiligheid rond die locatie. De grenswaarde biedt een basisbeschermingsniveau. Als er een ernstig incident plaatsvindt kunnen de effecten verder reiken.

Toch komt het nog regelmatig voor dat de grenswaarde als veiligheidsgrens wordt beschouwd. Ten onrechte wordt dan gedacht dat bouwen buiten deze risicocontour veilig is. Vervolgens wordt er vlak naast deze contour een school of kinderdagverblijf gebouwd. De regelgeving biedt hier ruimte voor, maar de vraag is of het een verstandige keuze is. Biedt de verantwoording van het groepsrisico voldoende inzicht in de mogelijke gevolgen om de juiste keuzen te maken?

Risicocommunicatie

Bewoners zijn zich maar in beperkte mate bewust van de risico's die zij lopen. Vaak hebben zij weinig kennis over hoe te handelen bij een incident. Bij recente incidenten is gebleken dat het bedrijven, beleidsmakers en risicobeoordelaars vaak onvoldoende lukt om de omgeving goed te betrekken in die discussie. De risicobeleving van mensen speelt echter een steeds belangrijker rol in het maatschappelijke debat over omgaan met risico's. Daar is (begrijpelijke) communicatie voor nodig, zodat mensen weten welk risico zij lopen en wat zij bij een incident moeten doen om zichzelf in veiligheid te brengen.

Verbetering veiligheid rond risicobronnen

Door het nemen van veiligheidsmaatregelen is de veiligheid rond risicovolle activiteiten in de afgelopen tientallen jaren sterk verbeterd. In die gevallen zijn de berekende risicocontouren kleiner geworden. Er kan dan op grond van het huidige beleid steeds dichterbij de risicobron gebouwd worden.

Het treffen van veiligheidsmaatregelen bij de risicobron kan er in de huidige praktijk toe leiden dat kwetsbare objecten dichterbij de risicobron gebouwd mogen worden, ook al verandert het effectgebied niet. Indien dan meer mensen in het effectgebied gaan wonen en werken, wordt het niet veiliger. Bij een incident zijn er dan juist meer potentiële slachtoffers.

Als de veiligheidswinst van het treffen van extra maatregelen door het bedrijfsleven verdwijnt doordat de bebouwing dichterbij komt, geeft dit geen stimulans aan bedrijven om extra te investeren in veiligheid. IenM wil in het programma 'Modernisering Omgevingsveiligheidsbeleid' een denkrichting uitwerken waarbij het treffen van veiligheidsmaatregelen door een bedrijf zowel voordeel oplevert voor dat bedrijf als voor de leefomgeving.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het afzien van de mogelijkheid om bebouwing dichterbij het bedrijf toe te staan. De 'veiligheidsruimte' die dan ontstaat is dan echte veiligheidswinst voor omwonenden. En als het bedrijf in de toekomst zijn activiteiten wil uitbreiden kan dit ook zonder conflict met de omwonenden. Als de veiligheidsmaatregelen tot kleinere effectafstanden leiden, zijn er natuurlijk ook andere denkrichtingen uit te werken die de veiligheid duurzaam borgen.

Risicoberekeningen

Om nuchter om te gaan met de risico's die met een bepaalde activiteit samenhangen, wil IenM denkrichtingen verkennen om het gebruik van de rekenmodellen effectiever te maken. Bijvoorbeeld door te onderzoeken of voor bepaalde typen risicovolle activiteiten en bepaalde kwetsbare objecten vaste veiligheidsafstanden voor bebouwing rond risicobronnen te hanteren zijn. Of door risicoplafonds te introduceren. Of met een gebiedsgerichte benadering, waarbij wordt gezien hoe de risico's van toxische scenario's verantwoord moeten worden. Hierbij wordt voortgebouwd op goede voorbeelden en initiatieven uit de bestaande praktijk.

Wellicht is het denkbaar dat risicoverantwoording met behulp van berekeningen beperkt kan worden tot complexe risicobronnen en het afwijken van standaardsituaties.

Bredere, meer integrale afwegingen

De Eerste en Tweede Kamer willen dat de afweging tussen economische belangen en veiligheidsbelangen transparanter en meer expliciet gemaakt wordt.

Zelfs als er wel een expliciete verantwoording wordt gedaan, blijven de uitkomsten van de risicomodellen abstracte getallen. Voor bewoners hebben deze uitkomsten een onduidelijke betekenis voor hun veiligheid. Andere aspecten, zoals zelfredzaamheid van personen en mogelijkheden voor evacuatie, moeten in de afweging een grotere rol krijgen. Denk bijvoorbeeld aan speciale eisen aan de locatie waar een ziekenhuis of school gebouwd mag worden. Maar ook de mogelijke economische schade en maatschappelijke ontwrichting na een incident zijn voor de afweging van belang. Soms heeft bevoegd gezag hier al aandacht voor, maar lang niet in alle gevallen. Daarom gaat IenM het begrip 'kwetsbaar object' nader onder de loep nemen en handvatten bieden voor criteria die bij een bestuurlijke afweging aandacht behoeven.

4. Beleid

In hoofdstuk 2 zijn de hoofddoelen van het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid benoemd gevolgd door hoofdstuk 3 met de aanleidingen voor de vernieuwing van dit beleid. Dit mondt ook uit in aanpassing van de uitvoeringspraktijk bij ruimtelijke plannen. Zo wordt in dit hoofdstuk operationele beleidsuitspraken gedaan over het algemene uitgangspunt van de bronaanpak en de vernieuwde omgang met het groepsrisico. Verder wordt de aanpak van de risicosituatie rond twee LPG-tankstations beschreven en worden maatregelen benoemd ter bescherming van een extreem kwetsbaar object als het Deventer Ziekenhuis. Ten slotte zijn beleidsuitspraken opgenomen die van belang zijn voor de in voorbereiding zijnde Omgevingsvisie Deventer.

4.1 Bronaanpak

Verlaging van de risico's begint bij de bron. Risicobronnen moeten aan de stand der techniek voldoen. Bij bestaande bedrijven wordt dit primair door omgevingsvergunningen gereguleerd. Bij routing van vervoer van gevaarlijke stoffen door een routingsbesluit of een ontheffing om van de route af te wijken. Vestiging van nieuwe risicobronnen wordt gereguleerd in bestemmingsplannen of in het toekomstige omgevingsplan. Toezicht op de risicobedrijven en installaties heeft een hoge prioriteit.

Vervolgens ligt de aandacht bij de omgeving van de risicobronnen. Hoe wordt die omgeving ingericht? Welke bestemmingen passen daarbij? Hoe is het gesteld met de bereikbaarheid van het gebied voor de hulpdiensten en wat zijn de mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid van het incident? Bevordert de inrichting van het gebied de zelfredzaamheid van mensen? Hieraan dient aandacht te worden besteed in plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel door de gemeente zelf als door derden.



Figuur 7 Nieuwe woonwijk op oude T&D-terrein langs het spoor

Als laatste schakel moet de ontvanger van het risico goed geïnformeerd worden door initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen en de gemeente resp. de Veiligheidsregio. Maar ook de risicocommunicatie bij bestaande risicobronnen verdient aandacht. De Veiligheidsregio bereidt de opzet van deze vorm van risicocommunicatie voor.

4.2 Omgaan met externe veiligheid in planprocessen

Externe veiligheid is gezien de aard van de normering een randvoorwaarde in ruimtelijke plannen en dient daarom vanaf het begin van het ruimtelijk ontwerpproces te worden meegenomen. In dat verband is het zaak om ook de Veiligheidsregio in de initiatieffase van een project te betrekken.

Maar externe veiligheid zal ook worden meegenomen in het pilotproject Omgevingsplan voor het bebouwde deel van onze gemeente. Daarmee wordt externe veiligheid juridisch geborgd in het proces van ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij de toetsing aan het externe veiligheidsbeleid hoort ook een groepsrisicoberekening; dit is vooral nodig bij ruimtelijke plannen waarin meer mensen in de buurt van risicobronnen komen te wonen of werken, of omgekeerd in het geval van een nieuwe risicobron in de buurt van bestaande woongebieden.

De uitkomsten van de groepsrisicoberekening wordt vergeleken met de oriënterende waarde (OW) van het groepsrisico; deze is in den lande gesteld op 1. Als uit berekeningen blijkt dat het groepsrisico lager is dan de oriënterende waarde dan wordt dat weergegeven als $OW < 1$; is het berekende groepsrisico 10x lager dan de streefwaarde dan wordt dat weergegeven als 0,1 OW.

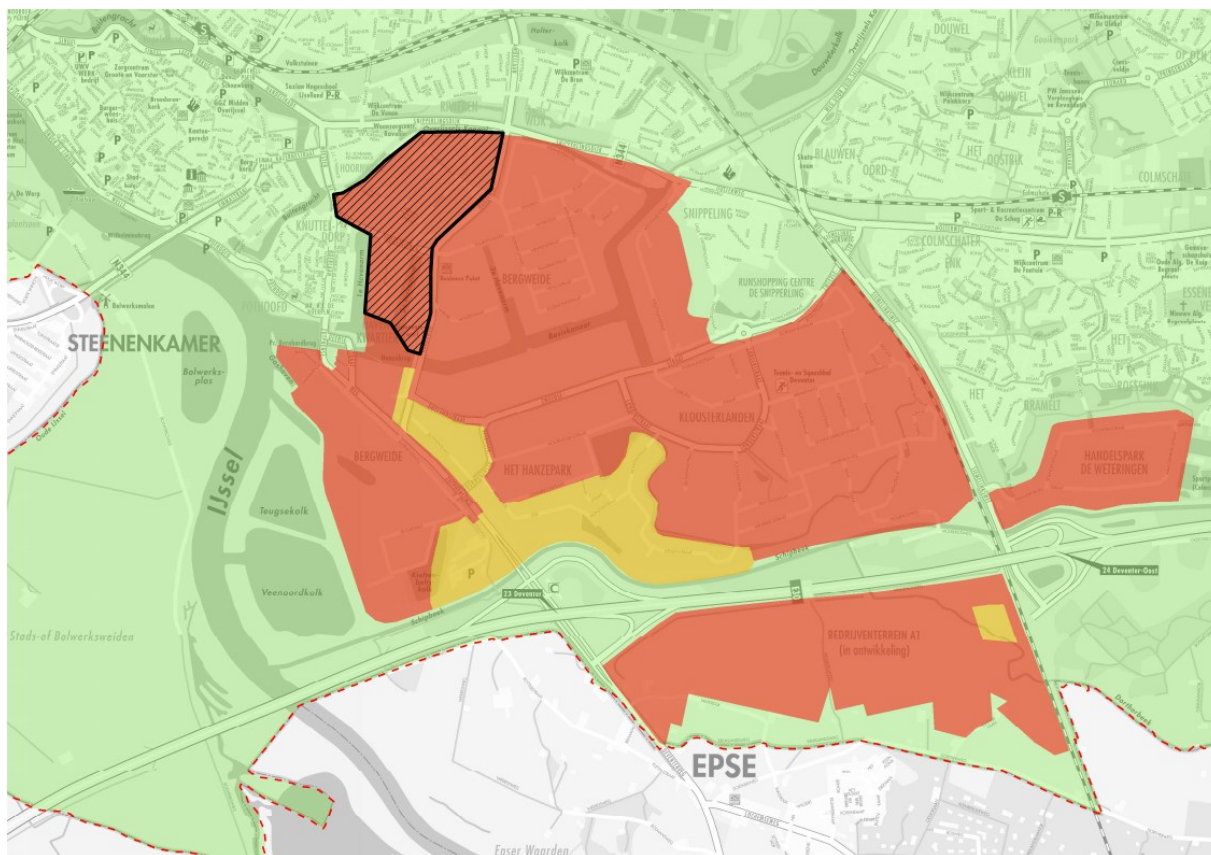
De oriënterende waarde van het groepsrisico is uitdrukkelijk geen norm, maar een richtwaarde. De hoogte van het groepsrisico moet inzicht bieden in het aantal mogelijke slachtoffers bij een zwaar ongeval in geval van realisering van een ruimtelijke ontwikkeling of vestiging van een risicobron. Bij het externe veiligheidsbeleid wordt uitgegaan van ongevalsscenario's die tot buiten de erfgrans of de vervoersas tot slachtoffers leiden. Denk hierbij aan een exploderende LPG tankwagon of een grootschalige lekkage van giftig gas, ook al is de kans daarop klein. De effecten kunnen tot op kilometers van de calamiteit reiken. Dat maakt dat uitbreiding of verdichting van de stad al snel leidt tot meer risico-ontvangers.

Het groepsrisico komt in Deventer niet boven de oriënterende waarde, uitgezonderd de situaties genoemd onder 4.3. In het verlengde van de hoofddoelen uit hoofdstuk 2 streven we ernaar om het groepsrisico in woongebieden en het buitengebied (groen in figuur 7) niet boven de OW1 te laten komen. Er blijft dus ruimte voor nieuwe woonbebouwing en kantoorgebouwen binnen de invloedsgebieden van risicobronnen mits $OW < 1$.

Het stand-stillprincipe passen we toe op nieuwe risicobronnen in woongebieden en op nieuwe risicobronnen daarbuiten voor zover hun invloedsgebied (van het meest waarschijnlijke ongeval) reikt tot in woongebieden. Dat betekent in de praktijk geen nieuwe risicobronnen in woongebieden en ook niet op bedrijfsbestemmingen die te dicht bij woongebieden liggen. We laten dus nieuwe risicobronnen toe op bedrijventerreinen (rood in figuur 7) en in het buitengebied, zonder invloedsgebieden (van het meest waarschijnlijke ongeval) in woongebieden.

Op bedrijventerreinen staan we een oriënterende waarde van het groepsrisico toe die hoger is dan 1, uiteraard nadat de Veiligheidsregio heeft geadviseerd over maatregelen die betrekking hebben op bestrijdbaarheid van calamiteiten, vluchtwegen en de zelfredzaamheid van mensen in de omgeving van de betreffende risicobron. Dit is ook nodig bij de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij dient rekening te worden gehouden met zones met hoge dichtheden van mensen door m.n. kantoorgebouwen en horeca (lichtbruin in figuur 7).

Bij elke toename van het groepsrisico geldt de verantwoordingsplicht waarbij advies wordt ingewonnen bij de Veiligheidsregio.



Legenda

Geen nieuwvestiging risicobronnen
 Gebieden met oriënterende waarde groepsrisico < 1
 Zone met hoge dichtheid van mensen
 Ruimte voor bedrijvigheid

Figuur 8 Uitsnede ambitiekaart externe veiligheid

In bijlage 5.5 is de ambitiekaart voor het hele grondgebied van de gemeente Deventer weergegeven.

In onderstaande tabel is per gebied weergegeven hoe het Plaatsgebonden Risico (PR) en de Oriënterende Waarde van het Groepsrisico (OW) moet worden beoordeeld. In de kolom 'Toename groepsrisico' is het standstillprincipe voor nieuwe risicobronnen verwoord voor de woongebieden en de transportzones. Ook al is sprake van een acceptabele toename van het groepsrisico, deze toename dient wel verantwoord te worden.

	Overschrijding grenswaarde PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten	Overschrijding grenswaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten	Overschrijding oriënterende waarde (OW1) groepsrisico	Toename groepsrisico
woongebieden	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel	niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp zonder nieuwe risicobronnen
		<i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren		
buitengebied	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel	niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp
		<i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren		
transportzones (spoor, A1, N348, buisleidingen)	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel	niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp
		<i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren		
zones met hoge dichtheid van mensen	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp
		<i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren		
Bedrijventerrein tussen Mr. De Boerlaan en Hanzetracé (gearceerd op ambitiekaart)	Niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel	Niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp zonder nieuwe risicobronnen
		<i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren		
Overige bedrijventerreinen	niet acceptabel	acceptabel onder voorwaarden (gewichtige redenen)	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp

Nieuwe risicobronnen kunnen op bedrijventerreinen uitsluitend gevestigd worden met een bestemmingswijziging. De wetgever heeft gesteld dat bij het bestemmen van een risicobron de hoogte van het (groeps)risico bekend moet zijn en dat de verantwoordingsplicht van het groepsrisico voor die specifieke risicobron doorlopen moet worden. Dit is begrijpelijk omdat risicobronnen effecten hebben op de wijde omgeving. De mogelijkheden van bestrijding, de bereikbaarheid en de vluchtmogelijkheden variëren met de omgeving van de bron en de mogelijke ongevalsscenario's.

Anderzijds kunnen kwetsbare objecten zoals grote kantoorgebouwen ook uitsluitend door een bestemmingswijziging worden toegelaten. Het in het algemeen toelaten van risico-ontvangers zoals kantoorgebouwen met een vloeroppervlak groter dan 1500 m² hindert de mogelijkheid om een risicobron te kunnen vestigen. Per vestiging van een nieuw kwetsbaar object moet de verantwoordingsplicht van het groepsrisico doorlopen worden in relatie tot de aanwezige risicobronnen. Op deze wijze worden saneringssituaties voorkomen. De bestaande risicobronnen en kwetsbare objecten op bedrijventerreinen zijn positief bestemd

4.2.1 Groepsrisicoberekeningen

Groepsberekeningen zijn nodig voor de verantwoordingsplicht, maar moeten wel een toegevoegde waarde hebben. Bij veel verplichte groepsrisicoberekeningen kan op voorhand voorspeld worden dat het groepsrisico nauwelijks zal veranderen. Daarnaast is de exacte hoogte van het groepsrisico minder van belang. Het belang van de groepsrisicoberekeningen wordt enigszins gerelativeerd. Dit wordt ondersteund vanuit het besluit externe veiligheid transportroutes. Dit besluit maakt bij transportroutes voor vervoer van gevaarlijke stoffen groepsrisicoberekeningen overbodig indien het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriënterende waarde of bij een toename van de dichtheid van personen van minder dan 10% tot maximaal de oriëntatiewaarde.

Beter is het om per ongevalsscenario naar maatregelen te kijken die redelijkerwijs genomen kunnen worden om de veiligheid te verhogen. Dit maakt onderdeel uit van de beschouwing van het groepsrisico bij ruimtelijke planprocessen.

Deze benadering sluit aan bij de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid die wordt voorgestaan door het rijk (zie 3.2.3).

Bij de volgende risicobronnen kan een berekening van het groepsrisico achterwege worden gelaten:

a. *Vervoer over de IJssel*

Bij bestemmingswijzigingen binnen het invloedsgebied van de IJssel geldt een beperkte verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Binnen het invloedsgebied, dat zich beperkt tot 35 meter van de oeverlijn, bevinden zich weinig mensen. Het groepsrisico is lager dan 0,1 OW.

b. *De sporen Deventer – Zwolle en Deventer - Apeldoorn*

De groepsrisico's ten gevolge van het Basisnet spoor is in opdracht van de gemeente Deventer berekend, ter controle van de landelijke berekeningen die aan de besluitvorming van het Basisnet spoor ten grondslag liggen. Bij de berekeningen is een hoge nauwkeurigheid toegepast. Bij de berekeningen is uitgegaan van de volledige benutting van bouwmogelijkheden van alle nu geldende bestemmingsplannen. Daarbij is uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 2,4 personen, de landelijke richtlijn. De werkelijke gemiddelde woningbezetting in Deventer is 2,2 personen. De groepsrisico's van het doorgaand goederenverkeer met gevaarlijke stoffen zijn met de inwerkingtreding van het Basisnet spoor gewijzigd.



Figuur 9 Gevaarlijke stoffentrein ter hoogte van station Deventer

Aan het spoor Deventer – Zwolle is een zeer beperkte risicoruimte toegekend. Dit traject kent derhalve geen groepsrisico. Rondom dit traject geldt een beperkte verantwoordingsplicht. Er wordt hier ingezet op risicocommunicatie naar de omgeving.

Het spoor Apeldoorn – Deventer heeft tevens een zeer beperkte risicoruimte toegekend gekregen. Ook dit traject kent geen groepsrisico. Het aspect externe veiligheid is voor dit traject minder relevant. Er geldt een beperkte verantwoordingsplicht. Ook hier wordt ingezet op risicocommunicatie naar de omgeving.

c. *Rondom het goederenemplacement*

Voor het goederenemplacement Deventer zijn in de loop der jaren meerdere rapporten opgesteld waarin het groepsrisico van het emplacement is berekend. Het rekenmodel waarmee het groepsrisico is berekend is meerdere malen beoordeeld door het RIVM te Bilthoven en bezit een hoge accuraatheid. Uit de beoordelingen van het RIVM blijkt dat op een afstand van méér dan 300 meter van het goederenemplacement het groepsrisico ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen niet wijzigt. Het restrisico buiten deze afstand is zo laag dat dit wordt aanvaard. Bij ruimtelijke ontwikkelingen op een afstand van méér dan 300 meter van de erfgrens van het goederenemplacement Deventer wordt de verantwoordingsplicht groepsrisico beperkt toegepast. Op afstanden meer dan 300 meter van het spoor wordt ingezet op risicocommunicatie en de aanbeveling voor uitschakelbare mechanische ventilatie. Bij de pilot van het omgevingsplan is het streven om dit afwegingsgebied in het plan juridisch te verankeren.

d. Kleine ruimtelijke wijzigingen langs het spoor

Kleine wijzigingen in de bebouwing hebben geen of een zeer kleine invloed op de berekende risico's ten gevolge van het emplacement en het doorgaande spoor. Voor het doorgaande spoor geldt dat groepsrisicoberekeningen achterwege kunnen blijven tot 10% toename van het groepsrisico tot aan de oriënterende waarde. Voor emplacementen is hier aanvullend bepaald dat groepsrisicoberekeningen voor kleine ruimtelijke projecten tot 10 woningen of een equivalent aan aanwezigheid van mensen in andere bestemmingen binnen 300 meter vanaf de emplacementsgrens niet worden uitgevoerd. De berekeningen zullen geen noemenswaardige wijziging van het groepsrisico laten zien en hebben geen toegevoegde waarde. Het Deventer spoormodel waarin de hoogte van het groepsrisico voor de situatie per 1 april 2015 is berekend wordt eenmaal per 5 jaar herzien.

4.3 Actuele overschrijdingen oriënterende waarde van het groepsrisico

Uitgaande van volledige benutting van de bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan kent Deventer nog op drie plaatsen overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico ($OW > 1$).

Dit betreft ten eerste de hogedrukaardgasbuisleiding door het industrieterrein "Westfalenstraat". De NV Nederlandse Gasunie heeft toegezegd dat na volledige bebouwing van het terrein een risicoreducerende maatregel wordt getroffen, afgestemd op de daadwerkelijke aanwezigheid van mensen in het gebied.

Daarnaast veroorzaken de LPG tankstations BP Zutphenseweg 20 en Texaco Siemelinksweg 25 een overschrijding van de oriënterende waarde. Deze overschrijdingen zijn berekend op basis van de bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan. Bij de locatie Siemelinksweg is uitgaande van de werkelijke bebouwing, het groepsrisico lager en bevindt zich onder de oriënterende waarde omdat de bouwmogelijkheden rondom de stations niet volledig zijn benut. De overschrijding van de oriënterende waarde op deze locatie kan worden opgelost door de bestemde, maar niet gerealiseerde kantooruimte rondom die locaties weg te bestemmen, zoals aangegeven in de Structuurvisie Stadsaszone Deventer uit 2013. Bij de locatie Zutphenseweg 20 moet een reeks van maatregelen worden verankerd in de omgevingsvergunning. Momenteel is er echter nog onduidelijkheid over de juridische verankering van de belangrijkste maatregel, het lossen met een LPG tankauto met brandwerende bekleding. Tevens zorgt het vervoer over de gemeentelijke route vervoer gevaarlijke stoffen op het wegvak Zutphenseweg voor een overschrijding van de oriënterende waarde.

4.4 Nieuwe risicobronnen

Door technische ontwikkelingen kunnen nieuwe risicobronnen met gevaarlijke stoffen ontstaan waarbij de wetgeving en daarmee de regulerende mogelijkheden van het bevoegd gezag niet goed aansluiten. Op dit moment geldt dat voor LNG installaties en biogasinstallaties. Aannemelijk is dat dit gaat spelen bij toekomstige waterstoftankstations. Het is van belang risicovolle installaties ruimtelijk goed in te passen.

Daar waar de gevaarzetting van deze nieuwe risicobronnen vergelijkbaar is met geregleerde risicobronnen op het gebied van externe veiligheid worden deze risicobronnen gelijkwaardig behandeld bij ruimtelijke besluitvorming en bij het verlenen van omgevingsvergunningen. Onderzoeksverplichtingen en normstelling worden op die installaties toegepast zoals bij geregleerde risicobronnen. Dit in het maatschappelijke belang om een aanvaardbaar veiligheidsniveau te handhaven en toekomstige saneringssituaties te voorkomen.

4.5 Extra bescherming Deventer Ziekenhuis als bijzonder kwetsbaar object

Het Deventer Ziekenhuis is cruciaal voor de hulpverlening. Het ziekenhuis is een essentieel onderdeel van de rampenbestrijding en is moeilijk te ontruimen. Het ziekenhuis ligt op 500 meter van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en op 700 meter van een hogedrukaardgasbuisleiding en de Sallandroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij een zeer ongunstig scenario kunnen effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen tot het ziekenhuis reiken. Om het functioneren van de ziekenhuis te beschermen worden er geen nieuwe risicobronnen met gevaarlijke stoffen die effect kunnen hebben op het ziekenhuis, op een kortere afstand dan hiervoor genoemd toegelaten.

4.6 Uitgangspunten externe veiligheid ten behoeve van de Omgevingsvisie

Thans wordt een Omgevingsvisie voor de gemeente Deventer voorbereid; dit is "een integrale visie met strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn".

Deze integrale visie omvat alle terrein van de fysieke leefomgeving, zoals ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. De Omgevingsvisie vormt de basis voor de inzet van juridische, financiële of andere instrumenten om vastgelegde beleidsdoelen na te streven. Uiteindelijk wordt ook het externe veiligheidsbeleid opgenomen in de Omgevingsvisie. Hieronder volgt een beschouwing vanuit externe veiligheid op recente plannen en ontwikkelingen.

Overslag van goederen van water naar de weg.

Het mogelijk maken van deze overslag kan betekenen dat er tevens gevaarlijke stoffen worden overgeslagen. In dat geval zal de gemeentelijke route gevaarlijke stoffen zodanig moeten worden aangepast dat er een verbinding ontstaat van dit overslagpunt naar de vigerende routing. De risicoruimte van het Basisnet water is gebaseerd op vervoer van brandbare vloeistoffen. Andere stoffen met een hogere gevaarszetting, zoals LNG kunnen vooralsnog niet over de IJssel worden aangevoerd.

Bouwen rondom het station.

Vanuit de hoogte van het groepsrisico bekeken vormt externe veiligheid geen beperking voor ontwikkelingen. Uitgaande van de vervoerscijfers van het Basisnet spoor bezitten de sporen Deventer-Zwolle en in dit kader belangrijker Deventer-Apeldoorn géén groepsrisico vanwege de lage vervoersaantallen van gevaarlijke stoffen. Het goederenemplacement dat zich bevindt tussen de Amstellaan en Churchillplein bezit een groepsrisico van 0,44 maal de OW. Het zwaartepunt van het risico bevindt zich nabij de Amstellaan. Er is dus ruimte voor ontwikkeling tot OW1. Daarbij moet er aandacht zijn voor de ontvluchtingmogelijkheden in het gebied en de zelfredzaamheid van de mensen die in het gebied verblijven.

Bouwen op Bergweide

Zoals zichtbaar op de bronnenkaart in bijlage 6 bevinden zich op Bergweide enkele risicobronnen met grote invloedsgebieden die omvorming van deze terreinen naar gemengd werk-/woongebied of ander gebruik met veel mensen minder wenselijk maken. Mogelijk moeten bestaande risicobronnen dan gesaneerd worden tot een groepsrisico lager dan OW1, overeenkomstig het beleid zoals verwoord onder 4.2.

Bovendien zal bij een dergelijke transformatie geen nieuwe risicobronnen worden toegestaan in het tot gemengd werk-/woongebied getransformeerde deel van Bergweide. Ook in de omgeving deze getransformeerde gebieden zijn geen nieuwe risicobronnen toegestaan voor zover hun effectgebied van het meest waarschijnlijke ongeval reikt tot in dat gebied.

Met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen worden er geen nieuwe risicobronnen toegestaan in het gebied tussen de Mr de Boerlaan en het Hanzetracé. Zie hiervoor het gearceerde gebied op de ambitiekaart.

Bouwen langs de as Deventer – Colmschate

Hoewel de groepsrisico's van het spoor en de Sallandroute laag zijn moet hierbij afgewogen worden welke functies er dicht op het spoor en de weg geplaatst worden en hoe het gebied ontvlucht kan worden.

Ruimte voor biogasinstallaties

Mestvergistingsinstallaties of vergelijkbare installaties brengen al gauw een PR 10-6 plaatsgebonden risicocontour met zich mee van zo'n 50 meter. Bij de vestiging van nieuwe mestvergistingsinstallaties mogen binnen deze risicocontour geen kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen zoals woningen resp. kantoorgebouwen aanwezig zijn.

5. Bijlages

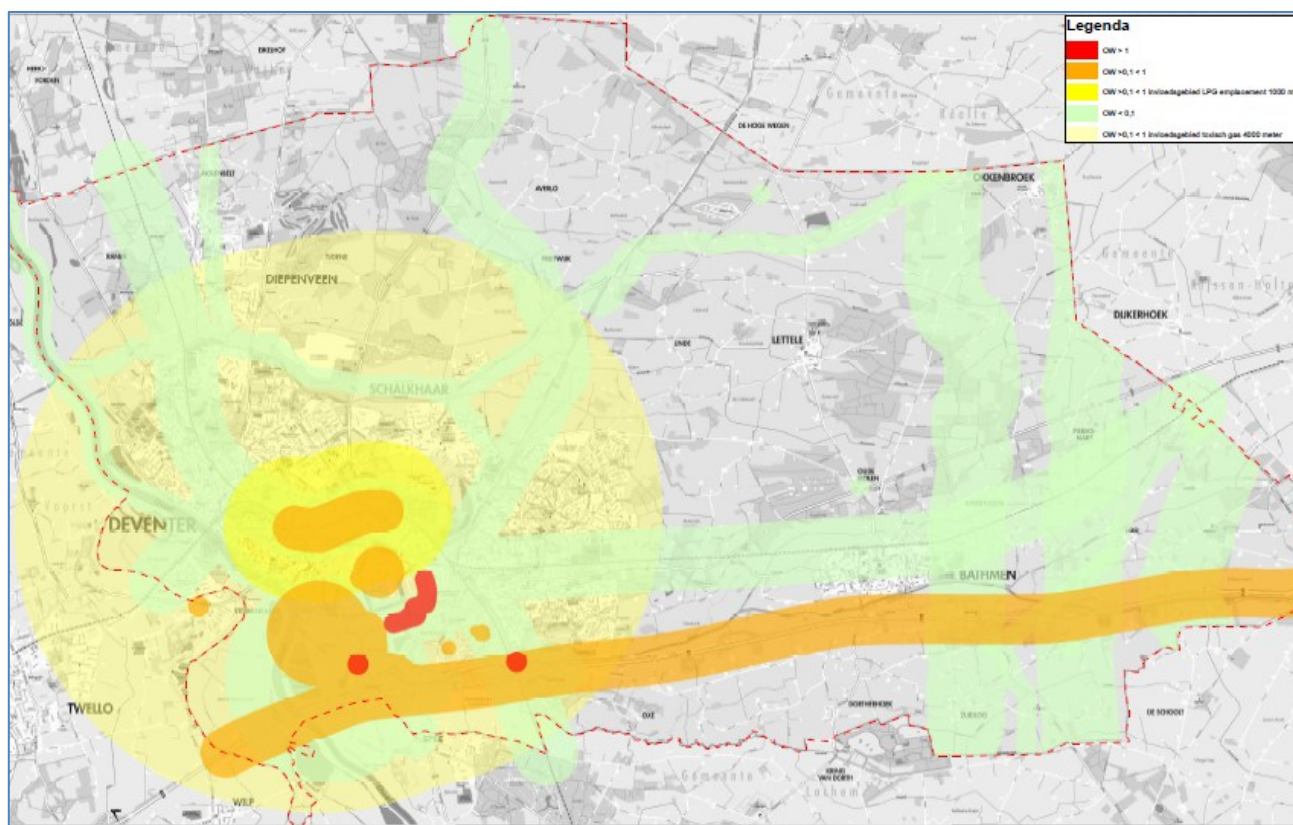
Bijlage 1 Actuele risicosituatie

De risicosituatie in Deventer is de afgelopen jaren verbeterd door de instelling van het Basisnet spoor en de maatregelen die genomen zijn zoals genoemd in bijlage 2. Met als gevolg dat op Deventer grondgebied het groepsrisico sterk is verlaagd tot onder de OW, uitgezonderd de beschreven situaties bij de LPG tankstations en een deel van de hogedrukaardgasbuisleiding ter hoogte van de Westfalenstraat.

Meer specifiek zijn de contouren van het Plaatsgebonden Risico PR 10-6 rond een aantal bedrijven op het bedrijventerrein Bergweide verkleind danwel opgeheven (zie bijlage 2).

Ook veranderingen in de bebouwing en de veranderingen bij de risicobronnen hebben geleid tot veranderingen in de hoogte van het groepsrisico ten opzichte van de situatie in 2007. Het groepsrisico kan nu weergegeven worden in een kaartbeeld dat gebaseerd is op een groot aantal groepsrisicoanalyses die in de loop der jaren zijn uitgevoerd. Het kaartbeeld geeft de hoogte van het groepsrisico weer per 1 april 2015. In bijlage 5 is een grotere kaart opgenomen.

Er is gekozen voor drie klassen om de hoogte van het groepsrisico weer te geven. Een zeer laag groepsrisico (groen), lager dan 10% van de oriënterende waarde. Een hoog groepsrisico, hoger dan 1 maal de oriënterende waarde (rood), en een klasse daartussen (oranje/geel) hoger dan 10% en lager dan 100% van de oriënterende waarde.



Figuur 9 Groepsrisico 2015

De twee rode cirkelvormige overschrijdingen van de oriënterende waarde worden veroorzaakt door de **LPG tankstations** aan de Zutphenseweg en de Siemelinksweg. Bij beide stations zijn maatregelen genomen om het daadwerkelijke risico te verkleinen. Voor het station aan de Zutphenseweg wordt nog gewacht op de borging van risicoreducerende maatregelen in de wetgeving.

Het groepsrisico van de tracés van de **hogedrukaardgasbuisleidingen** is laag, uitgezonderd voor een deel dat over het industrieterrein loopt. Overschrijding van de oriënterende waarde wordt veroorzaakt doordat deze leiding,

over een lengte van 1 kilometer, door het nieuwe industrieterrein aan de Westfalenstraat loopt. Deze situatie is voorgelegd aan de Gasunie. De Gasunie wil de situatie verbeteren nadat de bebouwing rondom het leidingstuk bekend is en daarmee de werkelijke hoogte van het groepsrisico.

Het groepsrisico van het doorgaand **spoorvervoer** is zeer laag. Dit wordt veroorzaakt door de vervoersplafonds in het Basisnet spoor. Tot de wijziging van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in 2013 werden hoge vervoersprognoses gebruikt voor de spoortrajecten wat tot overschrijding van de oriënterende waarde leidde op het traject Apeldoorn – Almelo en Zutphen – Deventer.

Het groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over **water** is laag.

Het groepsrisico van de **snelweg A1** is wat verhoogd door de aanleg van bedrijvenpark A1.

Voor wat betreft de **risicobedrijven** zijn de groepsrisico's verlaagd door bronmaatregelen bij de bedrijven.

Het **Deventer Ziekenhuis** is sinds eind 2008 op de nieuwe locatie aan de Nico Bolkesteinlaan in werking. In de beleidsuitspraken van deze nota wordt extra bescherming toegekend aan dit kwetsbare object, dat bij de hulpverlening een zeer belangrijke rol heeft.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat in de afgelopen beleidsperiode het aantal risico-ontvangers door de ruimtelijke ontwikkelingen is toegenomen, maar dat de hoogte van het risico per ontvanger is afgenomen.

Bijlage 2 Ambitieniveaus en kaartbeeld uit Omgevingsvisie externe veiligheid 2007

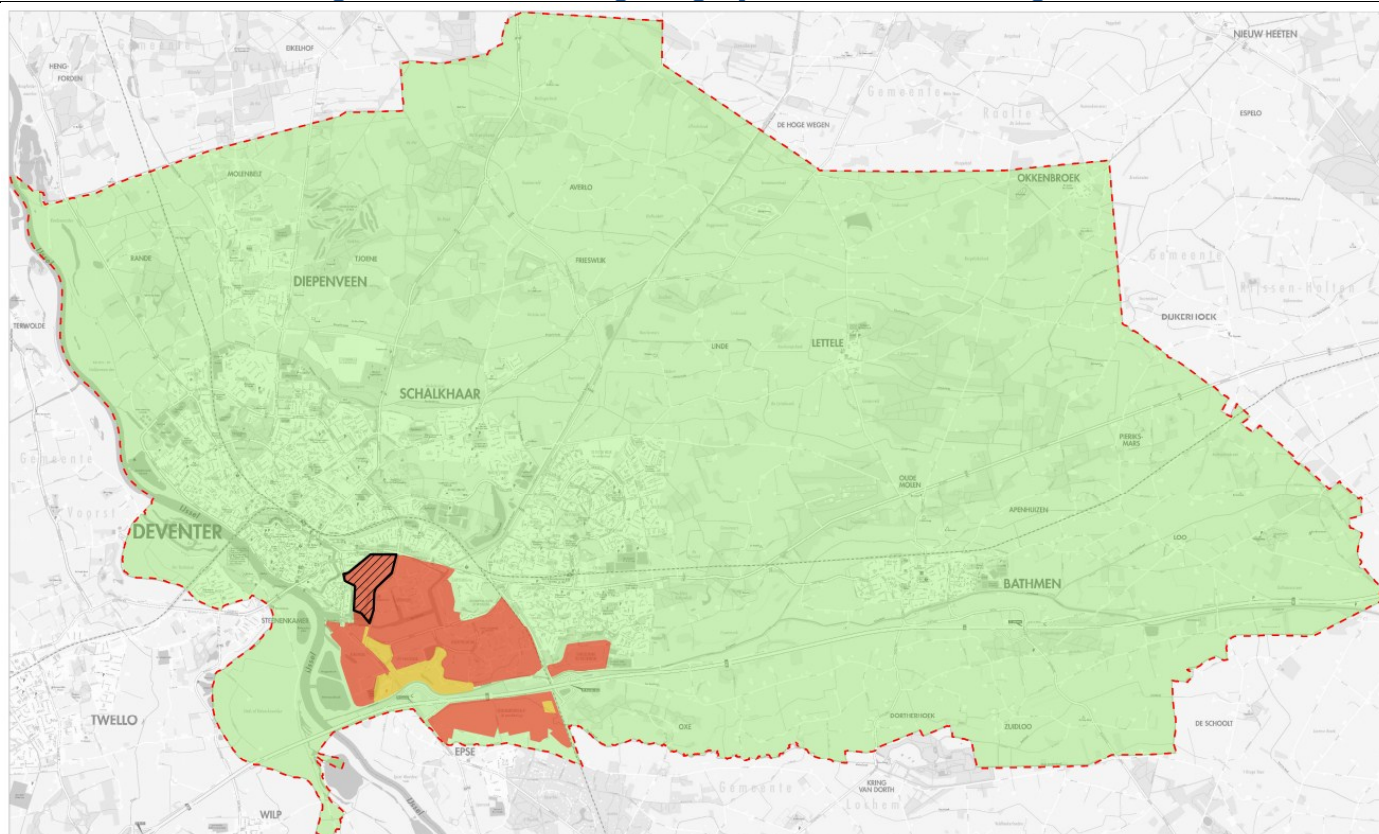
Een toelichting op de functie en het gebruik van deze kaart is te vinden in Het Visiedocument van de Omgevingsvisie 2007.



	Overschrijding grenswaarde PR (10 ⁶) voor kwetsbare objecten	Overschrijding richtwaarde PR(10 ⁶) voor beperkt kwetsbare objecten	Overschrijding oriënterende waarde (O'W) Groepsrisico	Toename Groepsrisico
Woonwijken	Niet acceptabel	Nieuw Niet acceptabel Bestaand Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	Niet acceptabel	Niet wenselijk Resteffect meewegen
Buitengebied	Niet acceptabel	Nieuw Niet acceptabel Bestaand Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	Niet acceptabel	Niet wenselijk Resteffect meewegen
Transportzone (spoor, A1, N848, buisleidingen)	Niet acceptabel	Nieuw Niet acceptabel Bestaand Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp
Bijzondere locatie	Niet acceptabel	Nieuw Niet acceptabel Bestaand Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp
Bedrijventerrein	Niet acceptabel	Acceptabel onder voorwaarden (gewichtige redenen)	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	Acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp

In hfst.4 is de doorwerking van het vernieuwde externe veiligheidsbeleid in ruimtelijke plannen verwoord. Hieronder is e.e.a. samengevat in een tabel zodat vergelijking met die uit 2007 mogelijk is.

Gebiedsgerichte ontwikkelingsmogelijkheden externe veiligheid 2015



Legenda

Geen nieuwvestiging risicobronnen Gebieden met oriënterende waarde groepsrisico < 1 Zone met hoge dichtheid van mensen Ruimte voor bedrijvigheid

	Overschrijding grenswaarde PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten	Overschrijding grenswaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten	Overschrijding oriënterende waarde (OW) groepsrisico	Toename groepsrisico
woongebieden	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel <i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp zonder nieuwe risicobronnen
buitengebied	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel <i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp
transportzones (spoor, A1, N348, buisleidingen)	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel <i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	niet acceptabel	acceptabel onder optimaal planontwerp
zones met hoge dichtheid van mensen	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel <i>bestaand</i> niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	acceptabel onder optimaal planontwerp
Bedrijventerrein tussen Mr. De Boerlaan en Hanzetracé (gearceerd op ambitiekaart)	niet acceptabel	<i>nieuw</i> niet acceptabel <i>Bestaand</i> Niet wenselijk, indien mogelijk verbeteren	niet acceptabel	Acceptabel onder optimaal planontwerp zonder nieuwe risicobronnen
Overige bedrijventerreinen	niet acceptabel	acceptabel onder voorwaarden (gewichtige redenen)	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp	acceptabel onder voorwaarden optimaal planontwerp

Bijlage 3 Evaluatie 2007-2014

Alles overziend is in deze evaluatieperiode de hoogte van de risico's die de bronnen veroorzaken gedaald. Anderzijds is er meer gebouwd in de omgeving van risicobronnen en zijn er risicobronnen bijgekomen. In ruimtelijke plannen en in de gemeentelijke organisatie is het aspect externe veiligheid geborgd.

Vermindering risico's

Al voor deze planperiode zijn er maatregelen genomen die de risico's sterk verlaagd hebben. Dat zijn:

- 2002: Uitkoop LPG tankstation BIM nabij het treinstation aan de Diepenveenseweg.
- 2002: Begrenzing stoffenopslag bij Mallinckrodt Baker (Avantor performance materials.)
- 2005: Sanering LPG tankstation in Dortherhoek door intrekking milieuvergunning.
- 2006: Verplaatsing route vervoer gevaarlijke stoffen over de weg over een route met minder potentieel blootgestelde mensen. De route is destijds verlegd van het Hanzetracé naar de destijds nieuw aangelegde N348 ofwel de Sallandroute.
- Lossen van LPG bij LPG tankstations is gebonden aan tijdvensters zodat er zo weinig mogelijk mensen aanwezig zijn tijdens het lossen in de omgeving van de stations.

In de evaluatieperiode hebben de volgende risicorelevante wijzigingen plaatsgevonden:

- 2008: Sanering opslag gevaarlijke stoffen door intrekking milieuvergunning XSYS printing inks.
- 2005: Intrekking milieuvergunning van voormalig LPG tankstation Shell aan de Zutphenseweg.
- 2005: Intrekking milieuvergunning bovengrondse opslag 18 m3 propaan in buitengebied.
- 2006: 2 LPG stations begrensd in doorzet LPG.
- 2009: Formalisering beëindiging bovengrondse opslag 18 m3 LPG bij de blikfabriek. Bedrijf gestimuleerd om over te stappen van LPG naar electro- en dieseltractie binnen het bedrijf.
- 2009: Realisering tweede toegangsweg voor hulpdiensten naar het spoorwegemplacement vanaf de Oude Bathmenseweg zodat vanuit twee windrichtingen het emplacement bereikt kan worden.
- 2010: Sanering sportvloerenbedrijf Descol door middel van beperking van de opslag van bij brand giftige stoffen.
- 2010: Poging om de risicoruimte van het spoorwegemplacement te verkleinen (verloren bij Raad van State).
- 200x: Begrenzing opslag stoffen bij Roto Smeets zodat dit bedrijf niet onder de werkingssfeer van het Besluit risico's zware ongevallen valt.
- 2011: Beïnvloeding totstandkoming Basisnet Spoor. Minder spoorvervoer van gevaarlijke stoffen door Deventer en de lijnen Zutphen – Deventer en Deventer - Almelo. De beperking van de via Deventer te vervoeren gevaarlijke stoffen wordt veroorzaakt door de beperkte risicoruimte in de omgevings-vergunning van het emplacement.
- 2012: Risicoruimte NKC verkleind.
- 2012: Oplossing knelpunt plaatsgebonden risico en groepsrisicoknelpunt bij middelbare school Het Stormink door risicoreducerende maatregel van de Gasunie. Grootschalige brandweeroefening bij Akzo Nobel.
- 2013: Intrekking vergunning voor de opslag van chloor ammoniak en zoutzuur bij Akzo Nobel.
- 2013: Intrekking vergunning bulkopslag gasflessen aan de Maagdenburgstraat.
- 2013: Aanleg nieuwe hogedrukaardgasbuisleiding in de leidingstraat van de Gasunie ten oosten van Bathmen ten behoeve van de "gasrotonde" die Nederland in Europa vormt.
- 2013: Veiligheid kunstmestopslag bij DOK verhoogd door brandmuur op de erfgrans.
- 2015: Bouw windturbines langs de snelweg. De risico's van de windturbine nabij de aardgasbuisleiding zal worden ondervangen met een maatregel aan de gasleiding.
- 2014: Omgevingsvergunning afgegeven voor eerste mestvergistingsinstallatie op de locatie Oersteeg 18.
- 2014: Start aanleg bluswatervoorziening op het spoorwegemplacement door ProRail, afgestemd op het meest waarschijnlijke ongevalsscenario.

Inmiddels zijn alle Omgevingsvergunningen actueel wat betreft externe veiligheid, uitgezonderd LPG station BP (vanwege opschorting nieuwe regelgeving) en het spoorwegemplacement (vergunning afgewezen bij de raad van state). Er is overleg met ProRail over een revisievergunningaanvraag.

Borging in ruimtelijke plannen

Alle bestemmingsplannen zijn actueel voor wat betreft het aspect externe veiligheid zoals dat nu in de regelgeving vastligt. Daarmee worden nieuwe saneringssituaties voorkomen. Alle risicobronnen zijn in de bestemmingsplannen gefixeerd op de plankaart zodat het groepsrisico niet kan wijzigen zonder dat daar besluitvorming aan ten grondslag ligt. Vestiging van een nieuwe risicobron kan uitsluitend door bestemmingsplanwijziging.

LNG en mestvergistingsinstallaties zijn daar echter nog een uitzondering op!

Nieuwvestiging van kwetsbare objecten op de industrieterreinen kunnen uitsluitend plaatsvinden na planwijziging.

Ook dit voorkomt saneringssituaties

De Veentunnel is in noordelijke richting éénrichtingsverkeer geworden. Dit is zoals vermeld in de Omgevingsvisie Externe Veiligheid 2007 vanuit externe veiligheid gezien de wenselijke richting zodat de hulpdiensten vanaf de kazerne zowel via de Veentunnel als via de onderdoorgang Amstellaan het spoor kunnen passeren.

Het aspect externe veiligheid is bij de inrichting van het T&D terrein nadrukkelijk meegenomen gezien de ligging nabij het spoorwegemplacement. Zo is de ontsluiting in de wijk gericht op ontvluchting en op bereikbaarheid van het spoortalud. Er is nu een verbinding vanaf de Veenweg naar de Parallelweg. De woningendichtheid is laag. Het kinderdagverblijf de Driehoek ligt zo ver mogelijk van het spoor.

De herinrichting van de Rivierenwijk houdt nadrukkelijk rekening met het aspect externe veiligheid voor wat betreft ontvluchtingsmogelijkheden in de wijk in verschillende richtingen en de aanrijroutes van de hulpdiensten. In het kindcentrum worden minder zelfredzame kinderen op grotere afstand van het spoor en het emplacement gehuisvest. Het groepsrisico daalt licht in de Rivierenwijk.

De inrichting van het bedrijvenpark A1 is afgestemd op het aspect externe veiligheid. Zo is het plandeel met kwetsbare objecten nadrukkelijk ruimtelijk gescheiden van het overige industrieterrein. Op dat plandeel wordt het Van der Valk hotel gerealiseerd. Kwetsbare objecten, zoals grote kantoorgebouwen moeten met een planwijziging worden gerealiseerd. Ook risicobronnen kunnen uitsluitend door middel van een planwijziging worden toegelaten. Voor LNG ontbreekt een regeling in het plan.

Het gebouw de Atlas is geschikt gemaakt als schuilplek voor lekkage van giftig gas vanaf de Akzo. Tevens is het gebouw aangepast op splinterwerking in relatie tot de aardgastrailers gestationeerd bij de Gasunie.

De bouwmogelijkheden op het Havenkwartier zijn aangepast op de risico's van Akzo Nobel en Avia LPG tankstation. Na sluiting productie van Akzo Nobel kan dit worden heroverwogen.

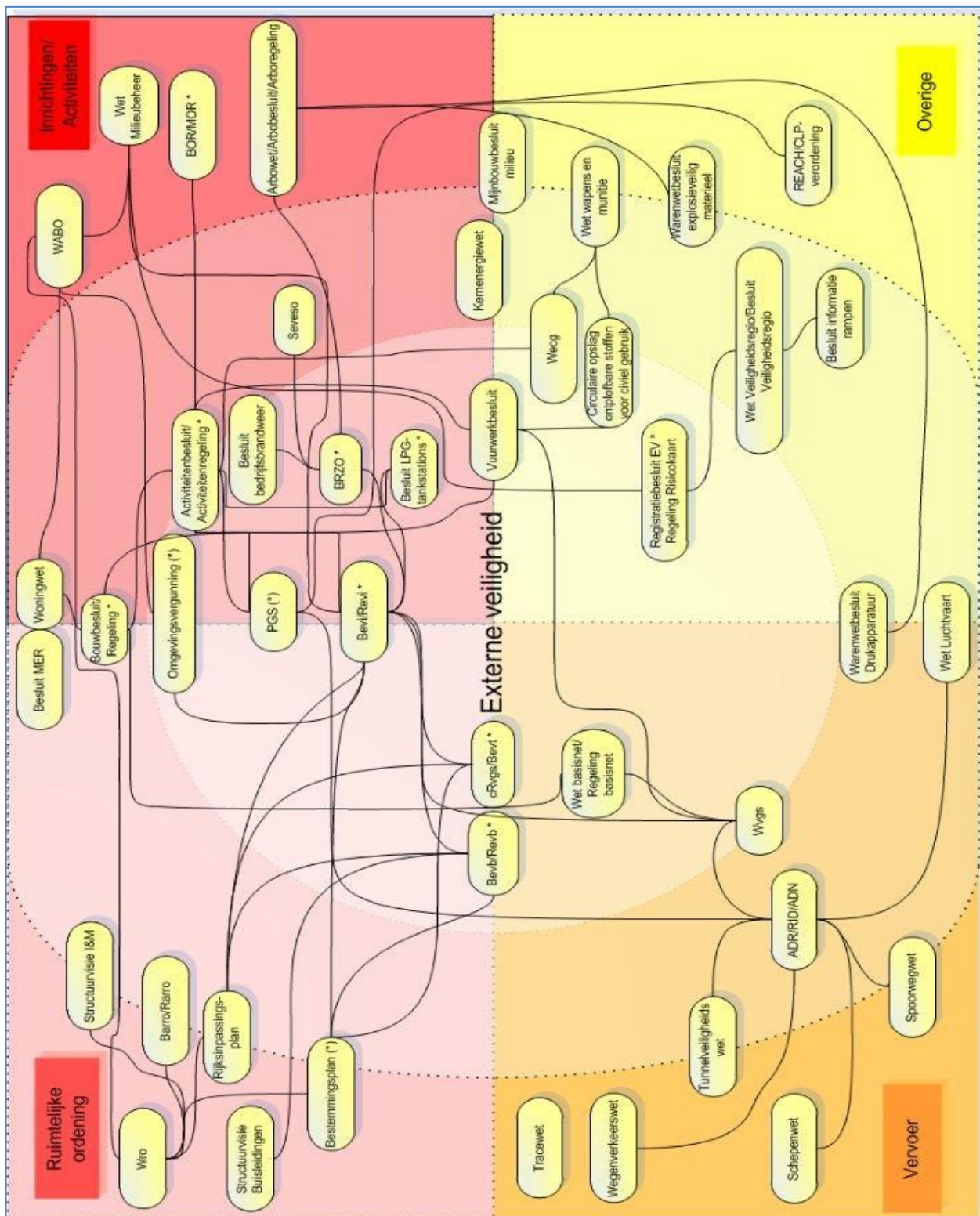
Het LPG tankstation BP is nog steeds een saneringssituatie, in afwachting van maatregelen door de rijksoverheid. De bouwmogelijkheden binnen de risicocontour van het station zijn bevroren. Het contract met LPG BP tankstation voor de verkoop van brandstoffen is zodanig opgesteld dat de LPG verkoop eenzijdig door de gemeente gestopt kan worden.

Borging in de gemeentelijke organisatie

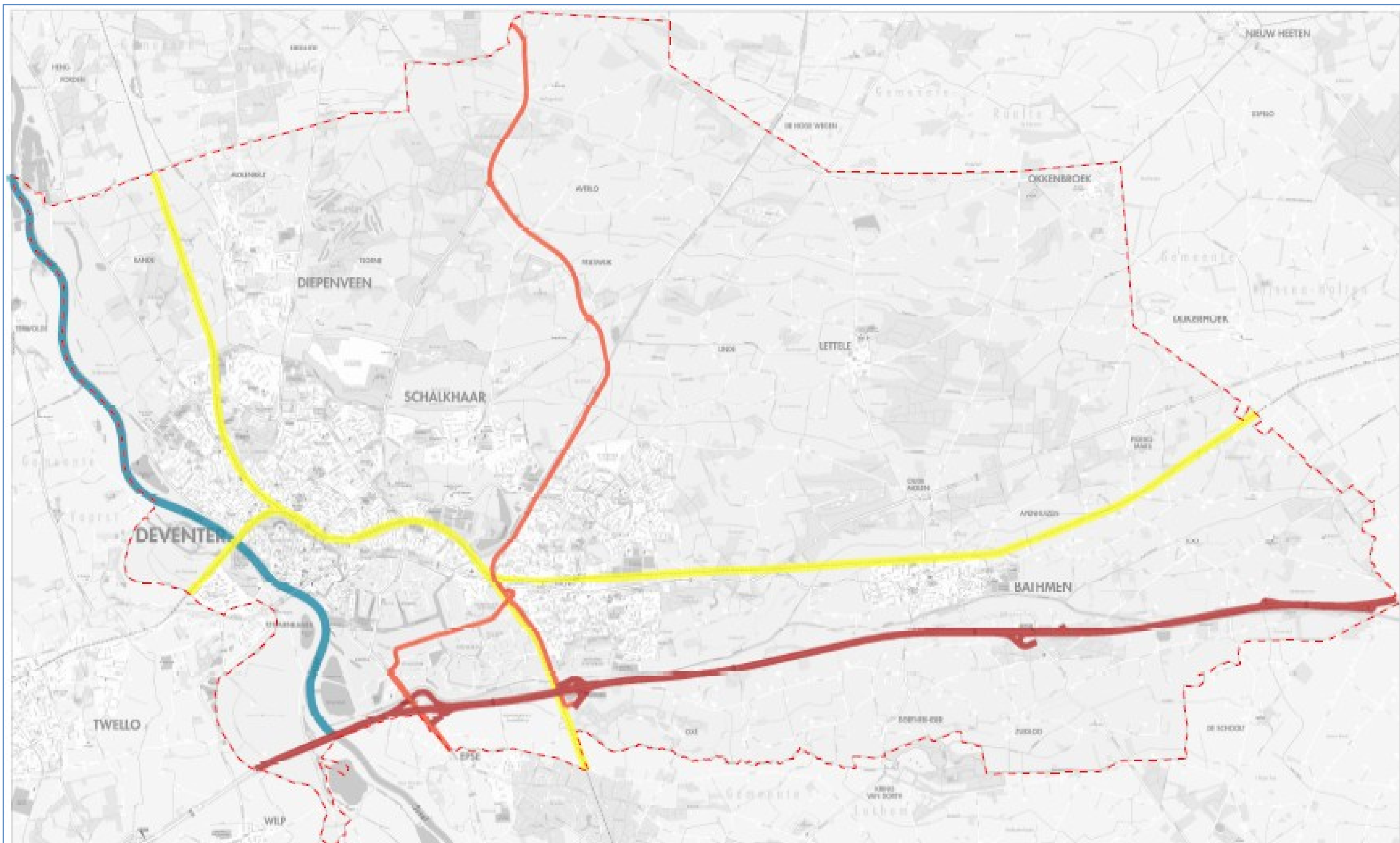
Het aspect externe veiligheid is geborgd in de organisatie door de instelling van de functie medewerker externe veiligheid in 2010. De medewerker externe veiligheid voldoet aan de landelijke kwaliteitseisen en participeert in het Kennispunt externe veiligheid van de Regionale uitvoeringsdiensten in Overijssel. Daarnaast zijn adviseurs milieu betrokken bij nieuwe initiatieven opgeleid in externe veiligheid. Deze kunnen de signaleringsfunctie vervullen. In de procesbeschrijving omgevingsvergunning, bestemmingsplan en nieuwe ruimtelijke projecten is het aspect geborgd.

Risicobronnen, plaatsgebonden risico's en effectgebieden zijn nauwkeurig vastgelegd in een digitale kaart zodat ruimtelijke ontwikkelingen op de meter nauwkeurig getoetst kunnen worden. In 2015 worden die kaarten door middel van een viewer op werkpakkniveau ontsloten.

Bijlage 4 Wet- en regelgeving externe veiligheid



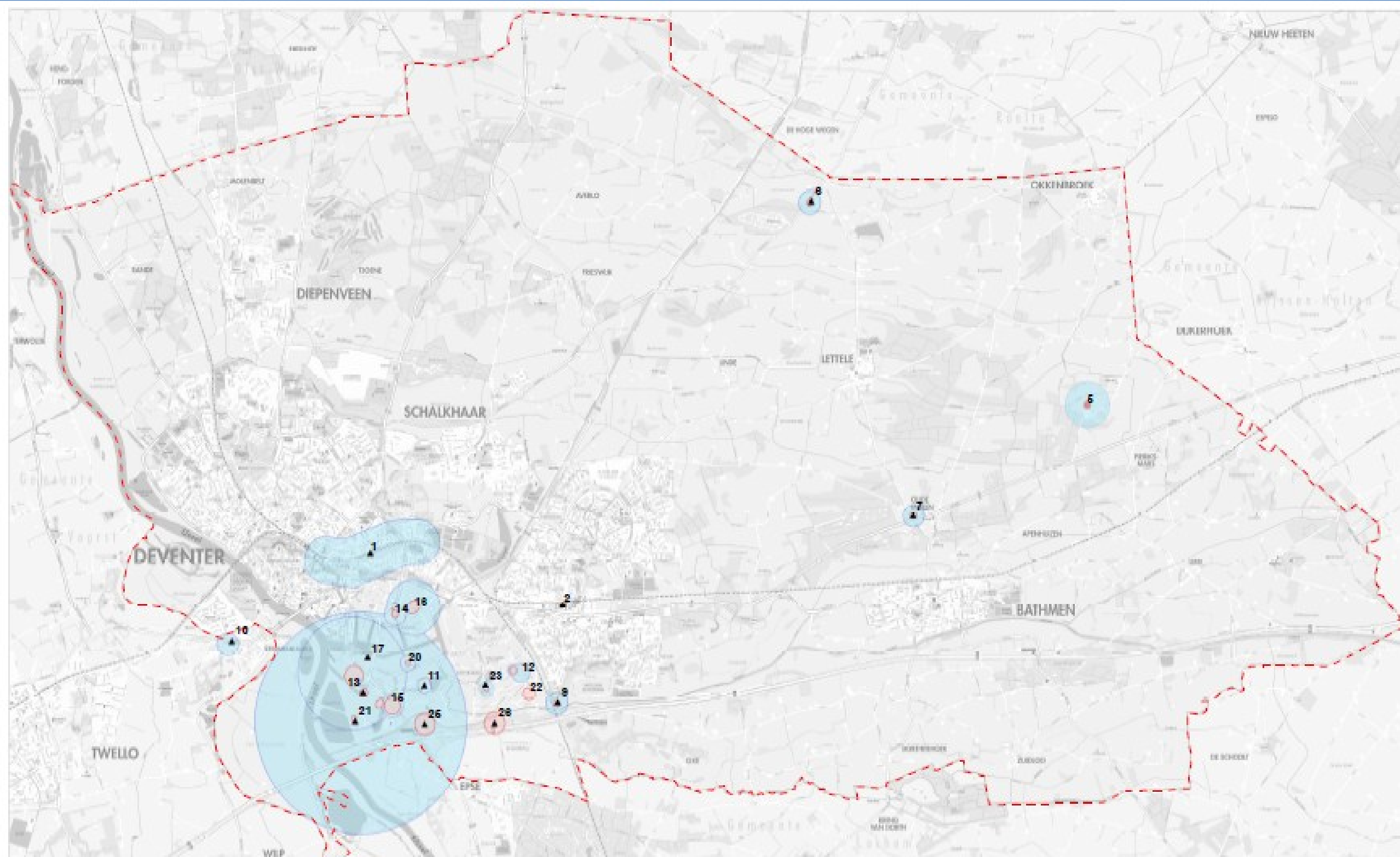
5.1 ROUTES GEVAARLIJKE STOFFEN



Legenda

- A1
- Spoor
- N348
- IJssel

5.2 RISICOBEDRIJVEN 2015

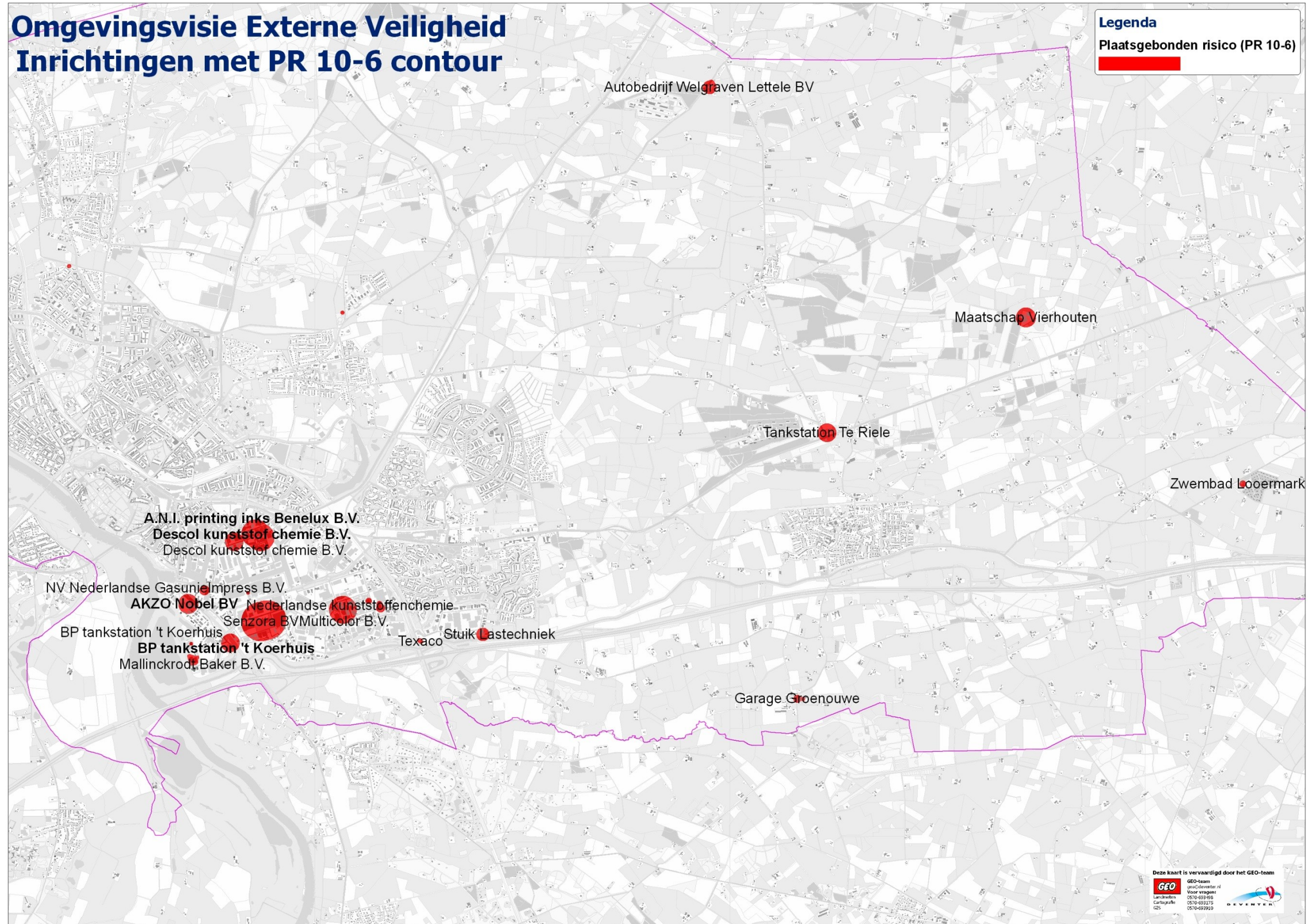


Legenda

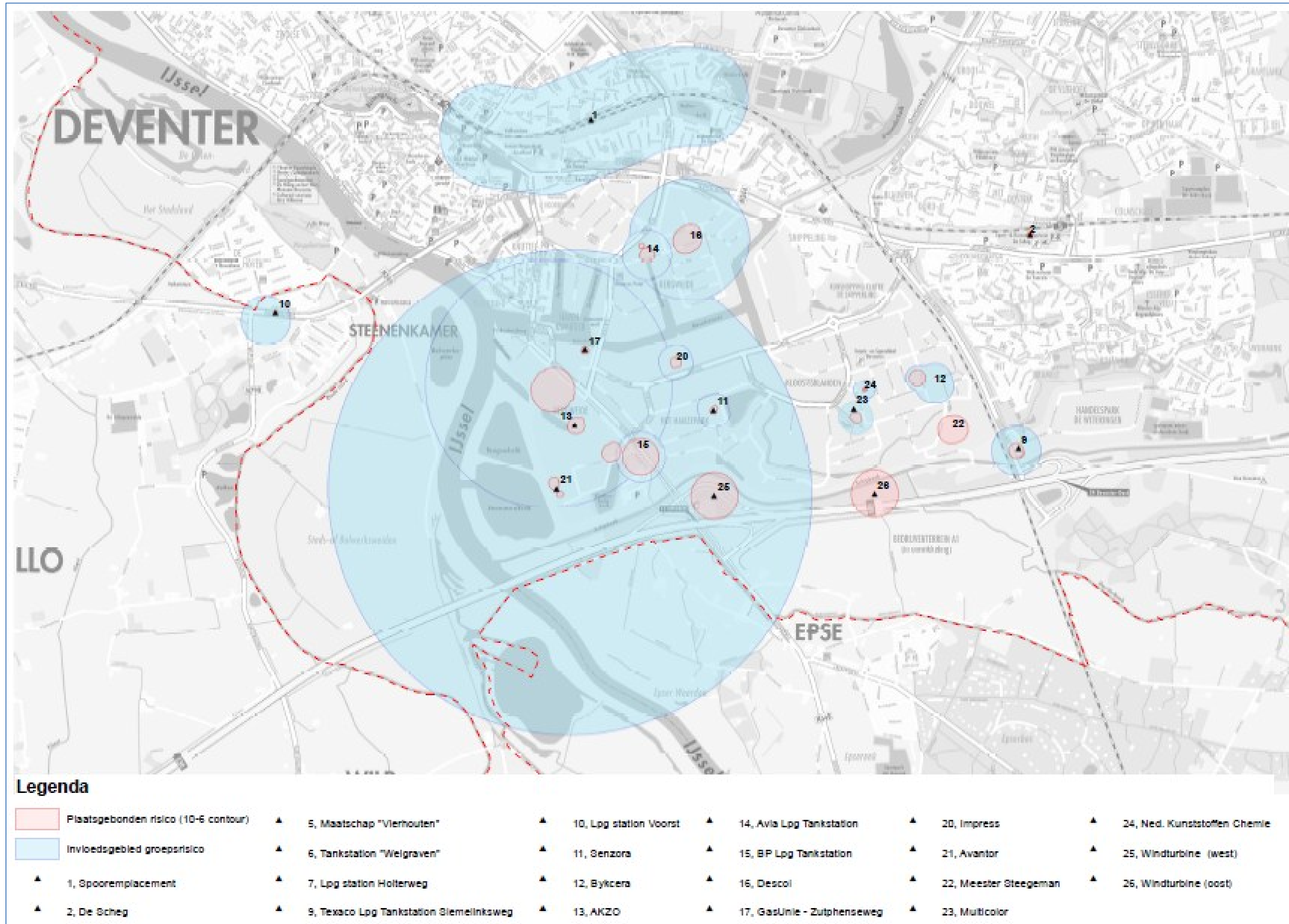
 Plaatsgebonden risico (10 ⁻⁶ contour)	▲ 5, Maatschap "Vierhouten"	▲ 10, Lpg station Voorst	▲ 14, Avia Lpg Tankstation	▲ 20, Impress	▲ 24, Ned. Kunststoffen Chemie
 Invloedsgebied groepsrisico	▲ 6, Tankstation "Welgraven"	▲ 11, Senzora	▲ 15, BP Lpg Tankstation	▲ 21, Avantor	▲ 25, Windturbine (west)
▲ 1, Spooreplacement	▲ 7, Lpg station Holterweg	▲ 12, Bykera	▲ 16, Descol	▲ 22, Meester Steegeman	▲ 26, Windturbine (oost)
▲ 2, De Scheg	▲ 9, Texaco Lpg Tankstation Siemelinksweg	▲ 13, AKZO	▲ 17, Gasunie - Zutphenseweg	▲ 23, Multicolor	

RISICOBEDRIJVEN 2007

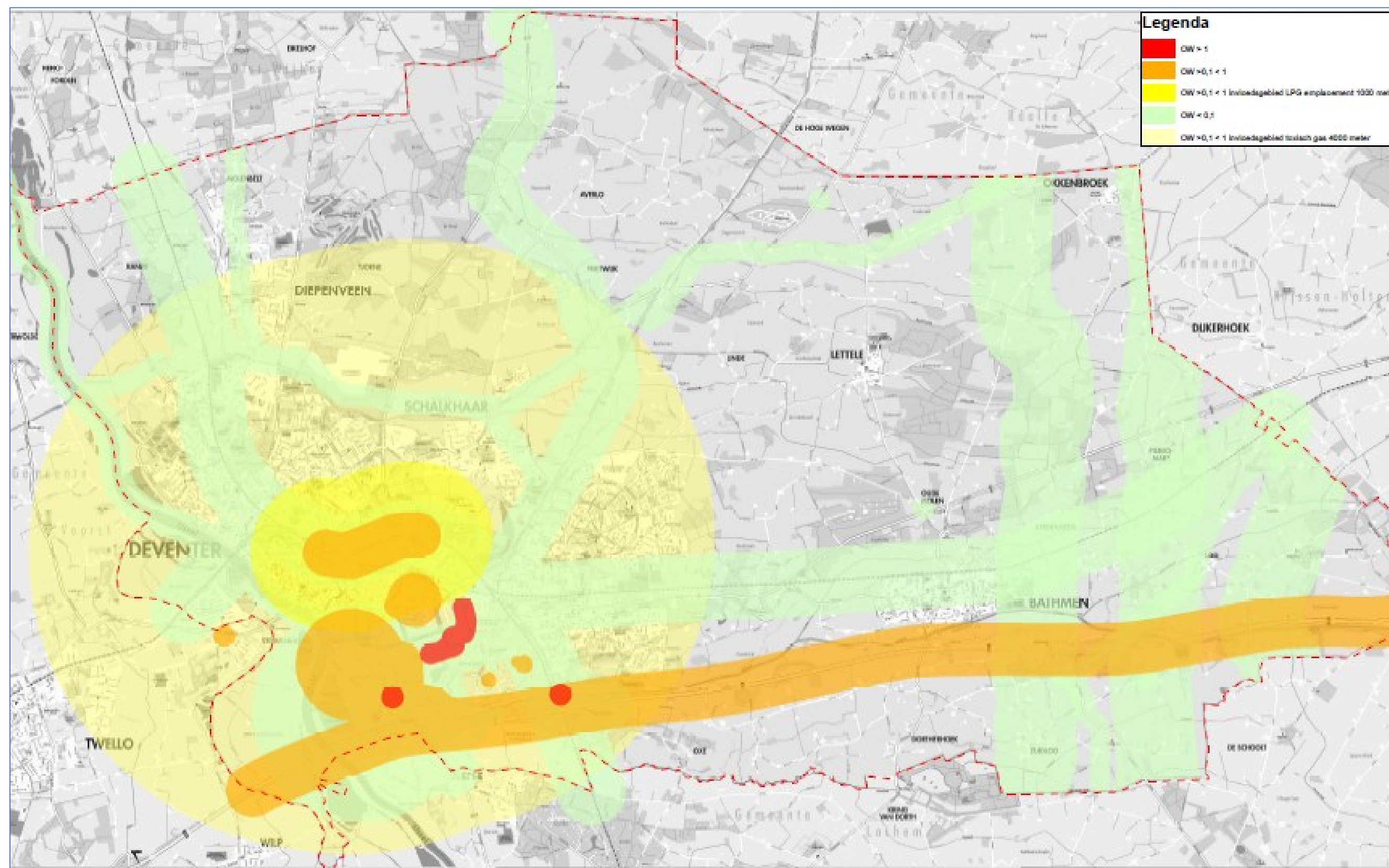
Omgevingsvisie Externe Veiligheid Inrichtingen met PR 10-6 contour



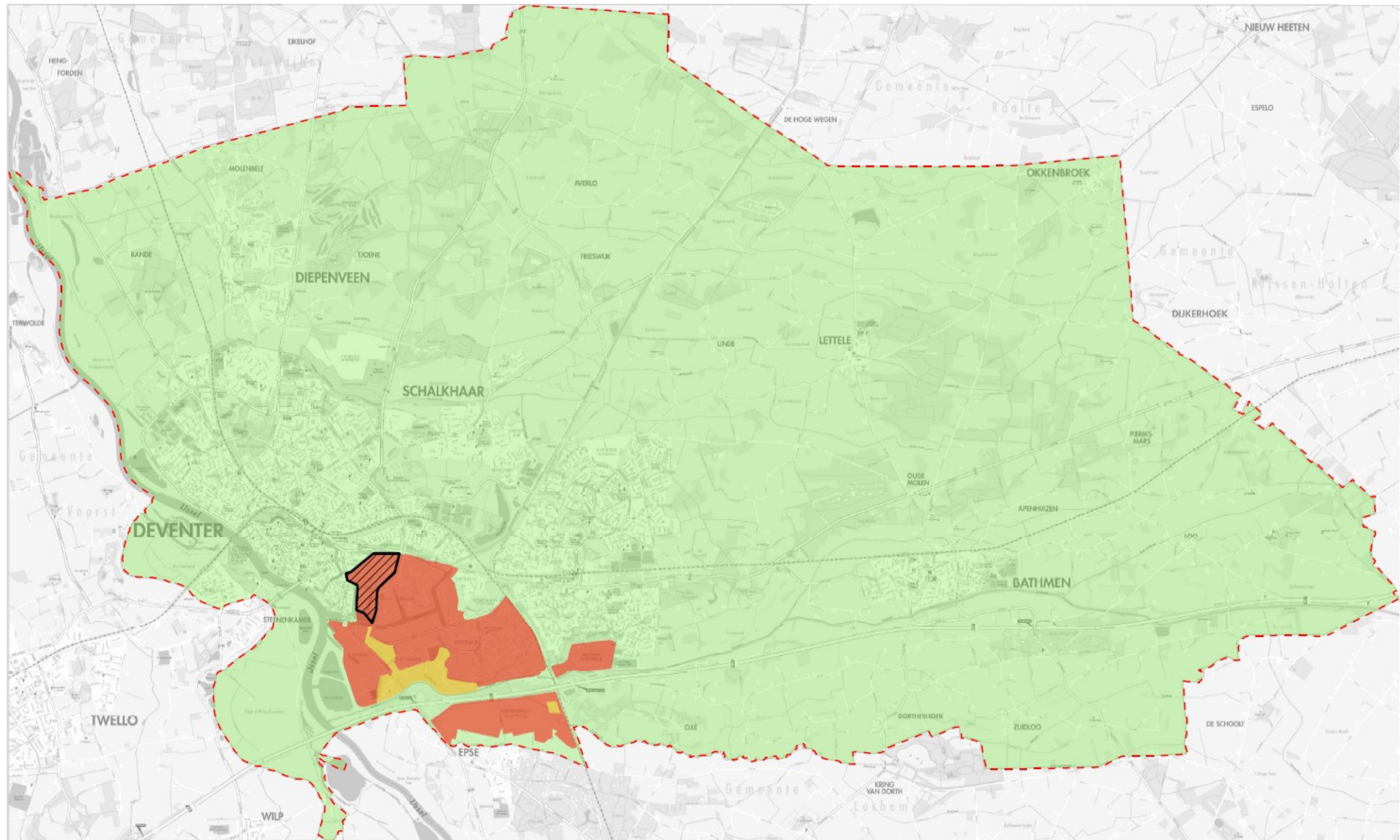
5.3 RISICOBEDRIJVEN 2015 INGEZOOMD



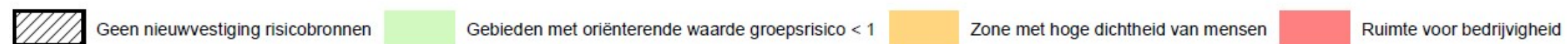
5.4 GROEPSRISICOGEBIEDEN



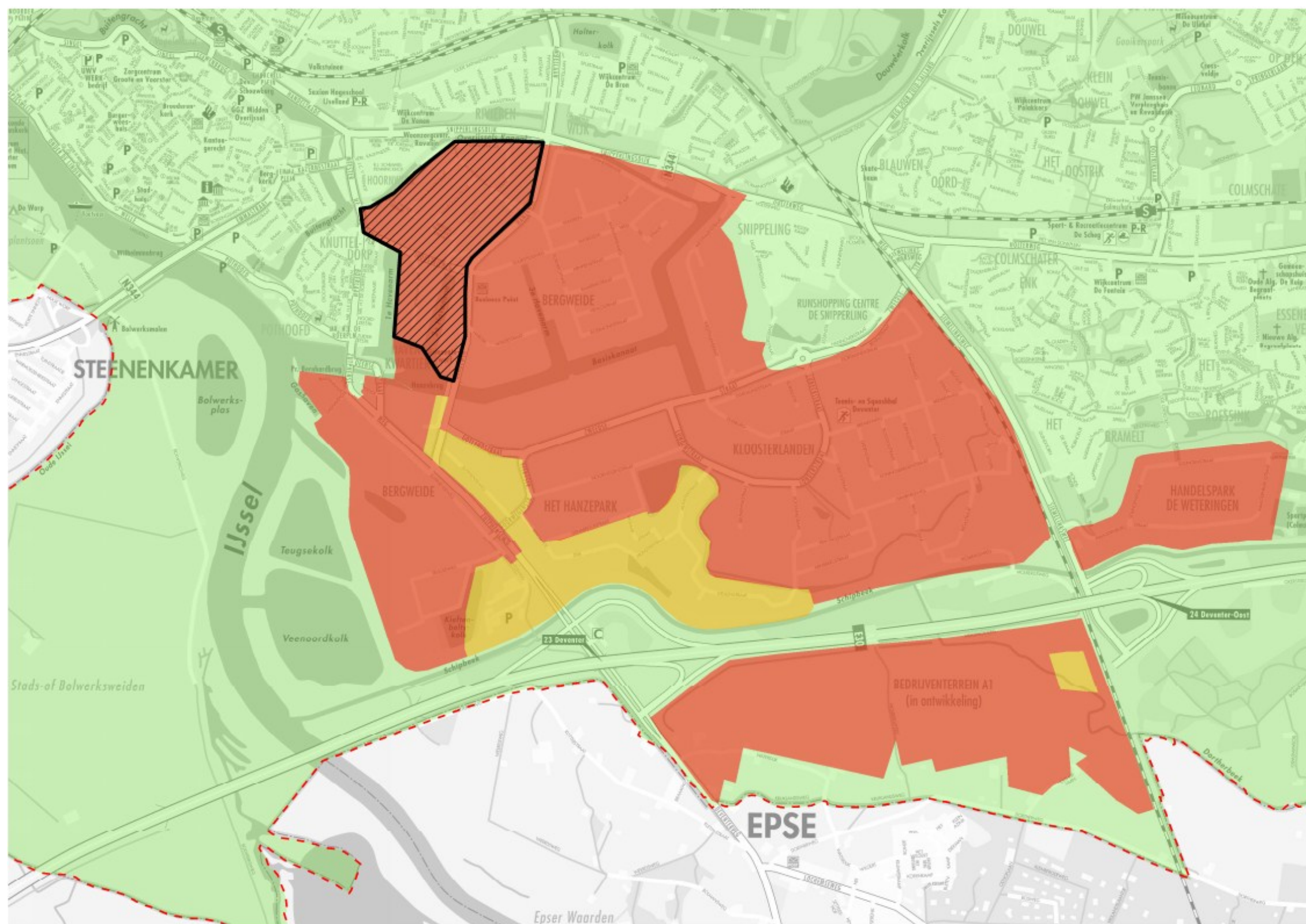
5.5 AMBITIEKAART



Legenda



5.6 AMBITIEKAART INGEZOOMD



Legenda

