



## **BELEIDSVISIE EXTERNE VEILIGHEID**

**Termijn 2011 - 2016**

## INHOUDSOPGAVE

1.	Samenvatting.....	3
1.1	Samenvattende actiepunten uit de voorliggende nota .....	4
2.	Inleiding.....	5
2.1	Aanleiding.....	5
2.2	Waarom een beleidsvisie Externe Veiligheid? .....	5
2.3	Een tweetal basisprincipes.....	6
2.4	Ambitie en doel .....	6
2.5	Voor wie is deze visie bedoeld? .....	6
3	Huidige situatie.....	8
3.1	Algemeen .....	8
3.2	Samenvatting veiligheidsaspecten .....	9
4	Visie externe veiligheid .....	11
4.1	Visie en ambitie.....	11
4.2	Gebiedsgericht beleid .....	11
4.3	Aandachtspunten .....	13
5.	Instrumenten .....	15
5.1	Aanpak.....	15
5.2	Beschikbare Instrumenten .....	15
5.3	Omgevingsvergunning .....	15
5.4	Routering.....	15
5.5	Ruimtelijke ontwikkeling.....	16
5.6	De veiligheidsketen .....	16
5.6.1	Pro-actie .....	16
5.6.2	Preventie .....	17
5.6.3	Preparatie .....	17
5.6.4	Repressie.....	17
5.6.5	Nazorg.....	17
6.	Organisatie .....	18
6.1	Inleiding .....	18
6.2	Benodigde hulpmiddelen .....	18
6.3	Benodigde organisatie .....	18
6.4	Kennisopbouw m.b.t. externe veiligheid.....	19
Bijlage 1.	Wettelijk kader .....	21
Bijlage 2.	Lijst van gebruikte begrippen.....	25
Bijlage 3.	Definities van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.....	29
Bijlage 4.	Overzichtskaarten.....	30
Bijlage 5.	Risico-inventarisatie .....	333
Bijlage 6.	Advies Milieudienst mbt externe veiligheid en bestemmingsplannen	39
Bijlage 7.	Casusvoorbeeld voor EV in de ruimtelijke ontwikkeling.....	41

## 1. Samenvatting

In de periode 2008-2009 is voor de voormalige gemeenten Medemblik, Werverhoof en Andijk een visie ontwikkeld hoe deze gemeenten om willen gaan met Externe Veiligheid. Deze visie is vastgelegd in beleid dat op 4 januari 2010 voor en door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Medemblik is vastgesteld. In de gemeenten Werverhoof en Andijk is het beleid toen niet vastgesteld. De wetgeving is inmiddels op onderdelen gewijzigd en de fusie van de gemeenten Medemblik, Werverhoof en Andijk op 1 januari 2011 tot de gemeente Medemblik is inmiddels een feit. Het is daarom noodzakelijk dit nieuwe beleid Externe Veiligheid (hierna verder EV genoemd) vast te stellen voor de nieuwe gemeente Medemblik.

EV gaat over het beheersen van risico's die voor de burgers ontstaan bij het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen zoals vuurwerk, LPG en chemicaliën en het vervoer daarvan over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen.

In juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna genoemd Bevi) in werking getreden, met daarin normen voor afstanden tussen burgers en gevaarlijke stoffen. Dit heeft gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van de gemeente en voor de verlening van de omgevingsvergunning milieu. Daarnaast zijn er specifieke regels voor o.a. vuurwerk en munitie. De wetgeving geeft aan hoe omgegaan moet worden met het spanningsveld tussen wonen en werken.

Verder is op 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit Besluit regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen waaronder aardgas. Ook dit besluit heeft gevolgen voor de ruimtelijke inrichting voor de gemeente.

Met dit document is het beleid voor de komende jaren vastgelegd en is een instrument voorhanden dat bij de uitvoering kan worden gebruikt. De gemeentelijke taken die afdelingsoverschrijdend zijn, de verantwoordelijkheden en de wijze van uitvoeren zijn hiermee beschreven. Er zijn drie primaire doelen gesteld:

- voldoen aan wettelijke bepalingen.
- de kans op incidenten beperken tot een algemeen aanvaard niveau.
- het ontstaan van nieuwe conflicterende situaties voorkomen.

Hoofdstuk 2 bevat een toelichting op de nota en een eerste blik op het wettelijk kader. Een uitgebreide samenvatting van het wettelijk kader is in bijlage 3 opgenomen.

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de actuele situatie in de gemeente ('nulsituatie').

Hoofdstuk 4 bevat een voorstel voor beleidskeuzen (een visie) die noodzakelijk zijn voor een consequente uitvoering van het EV-beleid.

Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de (sturings)instrumenten, dat de gemeenten beschikbaar hebben om de beleidsdoelen te halen.

Hoofdstuk 6 beschrijft hoe het EV-beleid zou moeten worden geïmplementeerd binnen de gemeentelijke organisatie.

## 1.1 Samenvattende actiepunten uit de voorliggende nota

Actiepunt	Verantwoordelijke afdeling	Termijn of middel
De beleidskeuzes uit hoofdstuk 3 en verder dienen in de gemeentelijke organisatie bekend te worden gemaakt.	Brandweer en Veiligheid	Uitdragen via de werkprocessen en overlegstructuren
De gebiedsgerichte beleidskeuzes in de verschillende bestemmingsplannen vastleggen (§ 4.2 en § 5.5).	Ruimtelijke ontwikkeling	5 jaar. Onderliggend advies buisleidingen en bestemmingsplannen van de Milieudienst van 10 maart 2011
Coördinatie en borging behandeling: milieu, ro, brandweer en verkeer	Ruimtelijke ontwikkeling	Doorlopend met gebruik van checklist
Toetsing risico's PR en GR	Milieudienst Westfriesland Veiligheidsregio NHN	Doorlopend met gebruik van checklist
EV taken in afdelingsplan en budgettering	Brandweer en Veiligheid en R.O	Jaarlijks
Actualiseren ISOR	Brandweer en Veiligheid	Doorlopend
Actualiseren RRGs	Milieudienst Westfriesland	Doorlopend
Buisleidingen	Milieudienst Westfriesland	Doorlopend
Beheer informatie vervoer gevaarlijke stoffen over de weg en water	Brandweer en Veiligheid	Doorlopend
Risicocommunicatie EV	Brandweer en Veiligheid	Doorlopend
Structuurvisie	Ruimtelijke ontwikkeling	2012

## 2. Inleiding

### 2.1 Aanleiding

Enkele rampen en incidenten zoals de vuurwerkramp in Enschede hebben ertoe geleid dat de Rijksoverheid diverse maatregelen heeft genomen om zicht te krijgen op de risicobronnen in Nederland en het optimaliseren van de risicobeheersing rondom de risicobronnen. Maatschappelijk gezien hebben deze rampen eveneens een belangrijke bijdrage geleverd aan de bewustwording van het leven met veiligheidsrisico's. Hoewel we bewust zijn dat de huidige maatschappij nu eenmaal veiligheidsrisico's met zich meebrengt, moeten er wel grenzen aan deze risico's gesteld worden.

### 2.2 Waarom een beleidsvisie Externe Veiligheid?

#### Kaders van het Rijk

Vanuit het besef dat er altijd veiligheidsrisico's zullen bestaan, maar dat er wel een grens gesteld moet worden aan de grootte van de risico's, heeft de Rijksoverheid een pakket wettelijke maatregelen vastgesteld. Zo zijn met het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot opslag, gebruik en verplaatsing van gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO-1999) stelt eisen aan de meest risicovolle bedrijven in Nederland ten aanzien van de preventie en de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van transportrisico's zijn de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) en de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen verschenen en is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), het Besluit transportroutes externe veiligheid (btev verwacht in 2012) in voorbereiding.

#### Wat is externe veiligheid?

Bij het werken met gevaarlijke stoffen in bedrijven en bij transport ervan kunnen ongelukken gebeuren met effecten voor de omgeving van deze activiteiten. Het gaat om een kleine kans met soms grote gevolgen. In het begrip risico zijn kansen en effecten aan elkaar gekoppeld. Het beleidsveld externe veiligheid houdt zich bezig met de beheersing van activiteiten die een risico voor de omgeving met zich mee kunnen brengen. De uitvoering van dit externe veiligheidsbeleid is vooral een taak van het rijk, de provincies en gemeenten.

#### Beleidsvrijheid

Naast het feit dat vanuit de Rijksoverheid risiconormen zijn gesteld, laat de wet- en regelgeving ook ruimte aan gemeenten en provincies om eigen veiligheidsambities te formuleren. In specifieke zin hebben gemeenten en provincies de vrijheid om binnen kaders voor de bescherming van groepen burgers (groepsrisico) eigen beleid vast te stellen.

#### Duidelijkheid voor burgers en bedrijven!

Het veiligheidsbeleid is primair gericht op het beschermen van burgers in de gemeente Medemblik. Het moet voor hen duidelijk zijn aan welke risico's zij blootgesteld worden. Daarnaast heeft het veiligheidsbeleid ook consequenties voor bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan, gebruiken en/of vervoeren en de ruimtelijke ordening.

#### Afstemming en sturing: binnen en buiten!

Het beheersen van veiligheidsrisico's is een multidisciplinair proces, waarbij verschillende partijen nodig zijn. Zowel partijen binnen de organisatie als daarbuiten. Het is voor de beheersing van veiligheidsrisico's van groot belang dat er voor alle betrokken partijen duidelijkheid bestaat over het externe veiligheidsbeleid van de gemeenten. Afstemming is hierbij van belang, aangezien risico's zich niet houden aan gemeentegrenzen.

Binnen de gemeente zijn in ieder geval de afdelingen Brandweer en Veiligheid, Ruimtelijke ontwikkeling (bouwen en ruimtelijke ordening) en Milieu (De Milieudienst Westfriesland) betrokken bij de ontwikkeling van het beleid:

- Brandweer en Veiligheid =>Beleid en advies
- Ruimtelijke ontwikkeling => besluitvorming volgens Wro (dus o.a. bestemmingsplannen vaststellen of wijzigingen en het verlenen van ontheffingen.
- Ruimtelijke ontwikkeling => besluitvorming met betrekking tot het afgeven van en een omgevingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.(Wabo)
- Milieu => bij het verlenen van een omgevingsvergunning(Wabo) milieu voor in het Bevi aangewezen bedrijfs categorieën. Dit zijn:
  - BRZO-bedrijven
  - LPG-tankstations
  - Inrichtingen met ammoniak als koelmedium
  - Inrichtingen met een opslag voor gevaarlijke stoffen >10 ton
  - Door de minister aangewezen categorieën

Indien in de voornoemde besluitvorming sprake is van beïnvloeding door inrichtingen met gevaarlijke stoffen dient een veiligheidsanalyse te worden gemaakt, uitgedrukt in het plaatsgebonden risico met daarbij behorende afstandscriteria voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en daarnaast een bepaling en een verantwoording van het GR. De gemeenten zijn wettelijk gehouden om bij het vaststellen van ruimtelijke besluiten (o.a. krachtens de Wro) en bij het verlenen van omgevingsvergunningen milieu (krachtens de Wabo) rekening te houden met de EV-regelgeving.

Buiten de gemeente geldt dat de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord conform artikel 12, lid 3 en artikel 13, lid 3 van het Bevi bij bovengenoemde besluiten om advies moet worden gevraagd. Dit advies betreft met name de verantwoording van het groepsrisico.

Vergelijkbare risicoafwegingen dient het college te maken voor het bouwen en ruimtelijk ontwikkelen in de directe omgeving van routes gevaarlijke stoffen en langs buisleidingen. Verder is daar nog het Vuurwerkbesluit, dat handelt over op- en overslag van vuurwerk. Alle genoemde besluiten werken met risicoafwegingen voor het gebruik van gevaarlijke stoffen in relatie tot omwonende burgers.

### **2.3 Een tweetal basisprincipes**

Binnen het EV-beleid draait het om risico's. Risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). In de bijlagen zijn deze termen gedefinieerd. Bovendien is hier het wettelijk kader geschilderd. Voor het PR gelden kort gezegd grenswaarden, dit zijn afstandscriteria tussen burger en gevaarlijke stof, waaraan wettelijk verplicht moet worden voldaan. Voor kwetsbare objecten geldt daarbij een saneringsplicht. Het GR geeft beleidsvrijheid, omdat de wet alleen een oriëntatiewaarde geeft. Die oriëntatiewaarde mag worden overschreden, mits het GR kan worden verantwoord. Met name voor het groepsrisico is deze beleidsvisie van belang.

### **2.4 Ambitie en doel**

Het is de ambitie van de gemeente Medemblik om door middel van het optimaal combineren van bedrijvigheid en ruimtelijke ontwikkeling een verantwoord niveau van fysieke veiligheid voor de samenleving binnen de gemeentegrenzen te creëren. Het doel van dit rapport is om beleid te formuleren dat deze ambitie mogelijk maakt. Daarbij gaat het allereerst om het opheffen van onveilige situaties. Daarnaast is het de bedoeling om de veiligheid te handhaven en te voorkomen dat nieuwe onveilige situaties ontstaan.

### **2.5 Voor wie is deze visie bedoeld?**

De beleidsvisie is gemaakt om de gemeente en milieudienst een duidelijk kader te geven voor het omgaan met externe veiligheid. De visie geeft aan waar ontwikkelingen mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. Die informatie is niet alleen voor bestuurders van belang, maar ook voor het ambtelijk apparaat. De ambtenaren binnen de gemeente geven uitvoering aan het beleid en kunnen met

de visie in de hand duidelijk communiceren richting burgers en bedrijven over het omgaan met risico's en veiligheid. De visie is dus bedoeld voor zowel bestuurders als ambtenaren als voor burgers en bedrijven. Daarnaast hebben ook externe partijen zoals de provincie, de Veiligheidsregio, Rijkswaterstaat en de buurgemeenten inzicht in het lokale beleid.

## 3 Huidige situatie

### 3.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de relevante zaken beschreven t.a.v. de nulsituatie bij vaststelling van het beleid. Op het moment wordt gewerkt aan een nieuwe structuurvisie voor de gemeente Medemblik, gereed verwacht 2012. Eerder zijn door de voormalige gemeente(n) vastgesteld:

- De ruimtelijke structuurvisie Wervershoof 2020 (vastgesteld 27 maart 2008)
- Beeldkwaliteitsplan Andijk (vastgesteld 26 januari 2006)
- Regionale Visie Bedrijventerreinen West-Friesland (2007/2008 vastgesteld)
- Regionale Woonvisie (2005 vastgesteld, geldig tot 2015)

#### Wonen

De omvang van de woningbouw is voornamelijk gebaseerd op de woningvraag van eigen inwoners en van mensen die sociaal-economisch aan de gemeente gebonden zijn en moet plaatsvinden in alle kernen van de gemeente. Op dit moment worden voor het hele gebied van Medemblik de bestemmingsplannen geactualiseerd en gedigitaliseerd. De bedoeling is dat de actualisering in 2011 wordt afgerond. Een vast onderdeel van de toelichting is de milieuparagraaf, waaronder ook als een apart onderdeel wordt ingegaan op 'externe veiligheid'. In alle genoemde plannen is of wordt in een apart hoofdstuk aandacht besteed aan de externe veiligheid van het bij het bestemmingsplan betrokken gebied.

#### Wonen/werken

Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord verwijst naar het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP). Daarin wordt aangegeven dat het provinciaal externe veiligheidsbeleid er op is gericht te voorkomen dat er nieuwe problemen ontstaan op het punt van de externe veiligheid. Dit houdt naast een brongericht beleid (verminderen kans op incident en effecten) ook een beleid in dat gericht is op terughoudendheid met (kwetsbare) bebouwing rond risicovolle objecten en vervoersassen.

#### Werken

De ontwikkeling van economie en bedrijvigheid is één van de pijlers van het ruimtelijk beleid. Er is een 'Regionale Visie Bedrijventerreinen West-Friesland', vastgesteld door alle raden binnen West-Friesland. Daarin wordt met name ingegaan op de taakstelling die de regio heeft waar het de behoefte aan (nieuwe) bedrijventerreinen betreft. Er wordt in aangegeven waar nieuwe bedrijventerrein worden ontwikkeld en verder wordt daarin de gezamenlijke wens geuit te komen tot onderlinge afstemming. Daarbij wordt een rol toebedacht aan het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland. Het gaat met name om lokaal en regionaal georiënteerde bedrijven met een bedrijfsomvang kleiner dan 5000 m<sup>2</sup>. Door segmentering (verschijningsvorm van zowel pand als omgeving en bedrijfsomvang) wordt getracht het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen. Medemblik richt zich primair op de sectoren midden- en kleinbedrijf, dienstverlening, recreatie en toerisme en land- en tuinbouw. Voor de huidige bestemmingsplannen geldt dat het onderwerp 'externe veiligheid' nog niet in alle gevallen afzonderlijk is beschreven. Wel wordt in de overige bestemmingsplannen waar het bedrijventerreinen betreft, veelal gewerkt met een milieuzonering en wordt aangegeven via een bedrijvenlijst welke typen bedrijven er zich op een bepaald terrein mogen vestigen.

#### Evenementen

De gemeente Medemblik kent 18 kernen. In elke kern worden evenementen georganiseerd. De kern Medemblik is een uitschieter in het aantal en omvang van de evenementen. Dit wordt met name veroorzaakt door het toeristisch karakter van de gemeente en door de aanwezigheid van een internationaal zeilwedstrijdcentrum.

Voor de grootste evenementen worden draaiboeken geproduceerd die jaarlijks worden geëvalueerd en zonodig aangepast. Uit inventarisatie is gebleken dat geen van de evenementen plaatsvinden nabij Bevi-inrichtingen en dat de externe veiligheidsaspecten niet in het geding zijn.

Met betrekking tot veiligheid van evenementen is onlangs door het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio de notitie 'Het begeleiden van evenementen' vastgesteld. Deze notitie gaat in op het begeleiden van evenementen door met name de hulpverleningsdiensten met het oog op de risico's voor de veiligheid van zowel bezoekers als deelnemers. Het jaar 2011 wordt gebruikt om deze processen in de huidige werkwijze in te passen dan wel in een evenementenbeleid mee te nemen.



Daarnaast wordt gewerkt om alle bestemmingsplannen te actualiseren. Zolang deze actualisatie niet geheel is afgerond, is er geen garantie dat Bevi-bedrijven geweerd kunnen worden.

Met de vorming van de nieuwe gemeente op 1 januari 2011 is een stevige gemeente met een duidelijk eigen karakter ontstaan: landelijk, met een sterk groen en blauw karakter, een vitaal en rijk gemeenschapsleven en een sterke en diverse economische structuur. Grote interventies in karakter en structuur zijn niet voorzien en ook niet nodig om de kwaliteit te behouden. Wel zal de gemeente actief zijn op het terrein van de woningbouw, bedrijvigheid en ontwikkeling van de recreatie. De gemeente is hiermee een belangrijke speler in de regio.

Binnen de veelzijdigheid van de nieuwe gemeente kunnen belangrijke speerpunten van beleid worden gerealiseerd voor de bijna 42.000 inwoners in de 18 kernen op een gebied van ruim 25.000 ha. (waarvan 13.000 ha. water). De nieuwe gemeente zal de sterkte kanten op het terrein van economie, woningbouw, (water)recreatie en natuur en landschap beter kunnen benutten en ontwikkelen. De aandacht voor veiligheid is hierbij een structureel onderdeel.

### **3.2 Samenvatting Veiligheidsaspecten.**

#### *Algemeen*

Er is en wordt hard gewerkt om bestemmingsplannen te actualiseren. Zolang deze actualisatie niet geheel is afgerond, is er geen garantie dat Bevi-bedrijven geweerd kunnen worden.

#### *Inrichtingen*

In de gemeente Medemblik zijn 27 inrichtingen op de risicokaart weergegeven (waarvan 10 Bevi-bedrijven en 1 BRZO/PBZO (Besluit risicozware ongevallen/Preventiebeleid zware ongevallen)bedrijf. Uit risicoanalyses van de 6 LPG-tankstations (Bevi is van toepassing) blijkt dat door het limiteren van de doorzet van LPG van 4 tankstations op 1 januari 2010, na uitvoering van branchemaatregelen, geen sprake van een saneringssituatie is. De overige 2 tankstations zijn al gelimiteerd of is het niet noodzakelijk.

Een aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen is niet noodzakelijk. Alleen een aanpassing van het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Wieringermeer is wel noodzakelijk, als BP Expres te Medemblik weer LPG gaat verkopen. Het BRZO stelt eisen aan de meest risicovolle bedrijven. Het betreft hier een bedrijf van de lichte categorie van het BRZO, aangeduid als een PBZO bedrijf. Dit bedrijf moet een preventiebeleid en een veiligheidsbeheerssysteem opstellen.

#### *Buisleidingen*

Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) . Het Besluit en de regeling hieronder geeft minimale bebouwingsafstanden ten opzichte van hogedruk en middendruk aardgasleidingen. In de gemeente zijn hogedruk aardgastransportleidingen gelegen.

Buisleidingen met een werkdruk minder dan 20 bar en een diameter kleiner dan 50 mm zijn voor externe veiligheid niet relevant. De kans op een incident met fatale gevolgen maken 'kleinere' leidingen niet relevant. Overige buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld voor brandbare vloeistoffen en militaire buisleidingen) zijn in de Westfriesse gemeenten niet gelegen. In 2010 heeft de Milieudienst Westfriesland een risicoanalyse uitgevoerd naar deze buisleidingen. Samengevat zijn er op dit moment geen knelpunten/saneringssituaties. Wel is vastgesteld dat voor 1 januari 2016 de betreffende bestemmingsplannen conform het Bevb dienen te worden aangepast. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de bijlage 6.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen algemeen*

##### *Vervoer gevaarlijke stoffen: spoor*

In de gemeente Medemblik is het spoortraject Hoorn-Medemblik (museale stoomtrein) gelegen. Over dit traject vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (Risicoatlas spoor 2001). Vervoer van gevaarlijke stoffen over rail is in dit kader dan ook niet relevant.

##### *Vervoer gevaarlijke stoffen: vaarwegen*

Voor de Westfriesse gemeenten zijn de vaarwegen op het IJsselmeer (in meer of mindere mate) relevant. Over deze vaarwegen vindt geen frequent vervoer plaats. Gedacht moet worden aan minder dan 1 geladen benzinetanker (of equivalent) per dag. Voor deze vaarwegen komt het PR (PR 10<sup>6</sup>) naar verwachting helemaal niet voor. Zelfs niet op het water. Ook is er geen veiligheidsafstand voor

plasbranden (PBA). Tevens kan een groepsrisicoverantwoording achterwege blijven. Nu, en in de toekomst tot 2030, bestaat er dan ook geen beperking voor de bestaande of nieuwe bebouwing. Op de overige vaarwegen binnen de Westfriese gemeenten is vervoer van gevaarlijke stoffen niet toegestaan met uitzondering van bunkerschepen tot maximaal 300 ton brandbare vloeistoffen. Door de afwezigheid van vervoer van gevaarlijke stoffen, vormt externe veiligheid geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling.

*Vervoer gevaarlijke stoffen: verkeerswegen*

In 2006 en 2007 zijn door AVV (Rijkswaterstaat) op N302 (afrit A7), N506 (afrit A7) en A7 tellingen uitgevoerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar op de overige provinciale wegen (N-wegen) geen cameratellingen zijn uitgevoerd, maar wel vrijgesteld zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, worden deze wegen gelijk gesteld aan de N506. De provinciale wegen en de rijksweg A7 hebben op basis van de vervoercijfers geen PR-contour ( $10^{-6}$ ) en vormen dan ook geen belemmering voor ruimtelijke plannen. Het GR dient op basis van bevolkingsdichtheden wel te worden vastgesteld. Er wordt gewerkt aan een voorstel om de aangewezen route voor gevaarlijke stoffen in de kern Andijk op te heffen en het vervoer voornamelijk buiten de bebouwde kom van de gemeente Enkhuizen te leiden naar het PWN.

Over gemeentelijke wegen zal verder bij uitzondering vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. De verkeersintensiteiten van dit transport is zodanig laag dat de kans op een incident met fatale gevolgen (risico) zeer laag is. Externe veiligheid vormt op deze wegen dan ook geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen.

## 4 Visie externe veiligheid

Organisatorische aspecten worden niet in dit hoofdstuk aangegeven, daarvoor wordt verwezen naar Hoofdstuk 6.

### 4.1 Visie en ambitie

De gemeente dient zelf, uiteraard binnen de kaders van de wet, keuzes te maken over het gewenste niveau van veiligheid voor haar burgers. Op basis van die keuzes kunnen dan weer besluiten worden genomen op vragen zoals:

- Laten we nieuwe gevaarlijke bedrijven binnen de gemeente toe en waar?
- Is het bouwen van woonwijken voor de gemeente belangrijker dan de uitbreidingsmogelijkheden van een bedrijf dat met gevaarlijke stoffen werkt?

Dat betekent dat er compromissen moeten worden gesloten. Bijvoorbeeld enerzijds extra investeringen voor veiligheid bij het bedrijf en anderzijds een andere ruimtelijke indeling van het stedelijke uitbreidingsplan. Deze keuzes zullen niet overal in de gemeente hetzelfde zijn. Op de ene plek kiezen we voor wonen, op de andere ligt het accent op bedrijvigheid. Daarom is gekozen voor een gebiedsgericht beleid, waarin genuanceerd en met inachtneming van lokale aspecten wordt omgegaan met externe veiligheid. De keuzevrijheid wordt vertaald in het wel of niet accepteren van een overschrijding of toename van het GR of het wel of niet toestaan van beperkt kwetsbare objecten binnen de PR-contour.

Het maken van keuzes is belangrijk gezien de verwachte ontwikkelingen zoals geschetst in hoofdstuk 3. Om bij die ontwikkelingen ongewenste situaties te vermijden, moeten in de op te stellen bestemmingsplannen de in deze nota geschetste beleidsstandpunten worden vastgelegd.

### 4.2 Gebiedsgericht beleid

De gemeente kan grofweg worden ingedeeld in woongebieden, bedrijfsterreinen en het agrarisch productiegebied (buitengebied). Daarnaast beschouwen we in het kader van externe veiligheid nog transportzones. Per gebied zijn ambities geformuleerd voor het PR en voor het GR. Deze ambities zijn samengevat in tabel 1.

Hieronder wordt per gebiedssoort een korte toelichting gegeven. De huidige bestemmingsplannen dienen te worden beoordeeld op de voornemens zoals beschreven.

Voor wat betreft het PR is een overschrijding van de grenswaarde voor kwetsbare objecten niet toegestaan. Overschrijdingen moesten voor 1 januari 2010 worden gesaneerd. Voor beperkt kwetsbare objecten is dit in nieuwe situaties niet gewenst tenzij zwaarwegende argumenten aanleiding geven alsnog medewerking te verlenen. In bestaande situaties is overschrijding van het PR ook niet gewenst. De risicosituatie in laatst genoemde geval zal op een “natuurlijk” moment, worden verbeterd.

#### Woongebieden:

Woonwijken zijn die gebieden in de gemeente waar een groot aantal mensen op een beperkt oppervlak verblijven. Dit kan een woongebied zijn maar ook een lintbebouwing waar de woonfunctie voorop staat en de in minderheid zijnde bedrijven van oudsher zijn gevestigd. Voor geheel nieuwe vestigingen voor bedrijven is geen ruimte. De gemeente wil haar burgers een zo veilig mogelijke woonomgeving bieden en in woongebieden worden daarom geen bedrijven toegelaten die een extern veiligheidsrisico veroorzaken.

Wanneer het invloedsgebied van een Bevi-bedrijf over een woongebied valt is een overschrijding van het GR niet acceptabel. Ook een toename van het GR bij een overschrijding is niet acceptabel. De situatie wordt namelijk ‘onveiliger’.

Een toename van het GR is alleen bij een onderschrijding acceptabel onder voorwaarden dat de toename goed wordt verantwoord.

#### Agrarisch productiegebied (buitengebied)

Dit zijn de gebieden waar alleen agrarische bedrijvigheid is toegestaan en waar de niet-agrarische woonfunctie ondergeschikt is. Als niet-agrarisch hergebruik van verouderde agrarische bedrijven wordt toegestaan is dit niet-agrarisch gebruik veelal beperkt qua uitstraling en inhoud. Hierbinnen passen geen Bevi-bedrijven.

Als een agrarisch bedrijf als onderdeel van haar bedrijfsvoering (bijvoorbeeld ammoniak voor koelcellen) onder de Bevi-categorie komt te vallen, is dit - afhankelijk van de omgevingsfactoren - niet bij voorbaat uitgesloten. Ook kan het voorkomen dat een LPG-tankstation in het buitengebied, bijvoorbeeld bij een ontsluitingsweg, passend is.

Risicobedrijven worden alleen toegelaten met de voorwaarde dat er voldaan wordt aan de grenswaarde van de PR-contour en dat het GR verantwoord is. Een overschrijding van het GR en een toename van het GR bij een overschrijding zijn niet acceptabel.

#### Bedrijventerreinen:

In algemene zin zal vestiging van Bevi-bedrijven mogelijk moeten zijn, om een realistische en gezonde economische ontwikkeling ook in de toekomst te waarborgen. Dit betekent niet dat overal deze bedrijven worden toegestaan.

Het volgende overzicht geeft de gewenste richting aan:

- Clustering van risicobedrijventerreinen op speciale bedrijventerreinen of delen van bedrijventerreinen die goed ontsloten zijn bij rijks- en/of provinciale wegen. Dit doel is leidend maar zal alleen in nauw overleg met omliggende gemeenten gerealiseerd kunnen worden.
- Clustering impliceert ook, dat voor een aantal bedrijventerreinen nieuwe vestiging van Bevi-bedrijven niet wenselijk wordt geacht. Sturing kan alleen via de bestemmingsplannen worden gereguleerd.
- Voor die terreinen waar Bevi-bedrijven worden uitgesloten kan in specifieke gevallen via een binnenplanse ontheffing geregleerde vestiging worden toegestaan.
- Ook personeel van bedrijven heeft recht op bescherming ten opzichte van gevaarlijke stoffen. Daarom zijn bepaalde bedrijfsfuncties, zoals grootschalige kantoren gecategoriseerd als kwetsbaar object. Maar ook perifere detailhandel, waar veel bezoekers komen, wordt als (beperkt) kwetsbaar object gezien en heeft dus invloed op de vestigingsmogelijkheid van Bevi-bedrijven.
- De PR-contour van Bevi-bedrijven mag niet over aangrenzende woonwijken vallen. Het GR op die woonwijken overschrijdt de oriëntatiewaarde niet.
- Op delen van de bedrijfsterreinen waar Bevi-bedrijven toelaatbaar zijn, wordt de vestiging van kwetsbare objecten (dus o.a. grootschalige detailhandel) zo veel mogelijk geweerd, in ieder geval binnen het invloedsgebied voor het GR.  
Op de bedrijfsterreinen, waar Bevi-bedrijven toelaatbaar zijn, dient een aantal randvoorwaarden t.a.v. de inrichting te worden nageleefd, o.a. de toegankelijkheid.
- Op delen van de bedrijfsterreinen, waar bijv. perifere detailhandel is voorzien, worden nieuwe risicobedrijven zoveel mogelijk geweerd. Bestaande Bevi-bedrijven worden ontmoedigd. Bij een natuurlijk moment wordt het bedrijf gestimuleerd te kiezen voor een andere vestigingsplaats.

Figuur 1

Gebiedsgerichte ambitie met betrekking tot externe veiligheid

	Overschrijding grenswaarde PR (10 <sup>-6</sup> ) voor kwetsbare objecten	Overschrijding grenswaarde PR (10 <sup>-6</sup> ) voor beperkt kwetsbare objecten	Overschrijding oriënterende waarde (OW) GR	Toename GR
Woongebieden	Wettelijk niet toegestaan	Nieuw: Niet wenselijk Bestaand: Niet wenselijk, indien mogelijk situatie verbeteren	Niet acceptabel	Niet acceptabel boven OW. Onder voorwaarden onder OW
Agrarisch productiegebied (buiten-gebied)	Wettelijk niet toegestaan	Nieuw: Niet wenselijk Bestaand: Niet wenselijk.	Niet acceptabel	Niet acceptabel boven OW. Onder voorwaarden onder OW
Bedrijventerreinen	Wettelijk niet toegestaan	Acceptabel onder voorwaarden (zwaarwegende redenen)	Acceptabel onder voorwaarden.	Acceptabel onder voorwaarden.

Transport gevaarlijke stoffen en buisleidingen

Binnen het wettelijk kader van de externe veiligheid is de uitwerking voor transport van gevaarlijke stoffen enigszins afwijkend ten opzichte van puntbronnen. Er worden andere afstanden gehanteerd en met name de oriënterende waarde voor het GR wijkt een factor 10 af.

Los van de uiteindelijke invulling is het in het kader van de beleidsvisie van belang, dat binnen de organisatie duidelijk vastligt, dat transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen als risicobron kunnen optreden. Planontwikkeling langs deze bronnen komt veelvuldig voor. In hoofdstuk 6 wordt een suggestie gedaan voor het beheer van deze informatie.

**4.3 Aandachtspunten**

Ten gevolge van de gemaakte beleidskeuzes ontstaan een aantal acties en aandachtspunten, waarvan in de komende maanden aandacht gegeven moet worden. Op basis van voorgaande keuze zijn dat concreet de volgende zaken.

- Voor woongebieden dienen de bestemmingsplannen te worden aangevuld met de randvoorwaarde dat er geen nieuwe Bevi-bedrijven gevestigd kunnen worden.
- In de bestemmingsplannen moet worden opgenomen, dat voor woongebieden het GR maximaal de oriënterende waarde mag bedragen.
- Door te kiezen voor clustering van Bevi-bedrijven ontstaan de volgende actiepunten:
  - Er dient te worden beoordeeld en vastgelegd, op welke bedrijventerreinen Bevi-bedrijven binnen de wettelijke kaders probleemloos gevestigd kunnen zijn.
  - De bestemmingsplannen, waarbinnen de bedrijventerreinen zijn gelegen, waar Bevi-bedrijven niet wenselijk zijn, dienen in die zin te worden aangepast.
  - Clustering kan uitsluitend in regionaal verband worden gerealiseerd. Het onderwerp dient te worden geplaatst op de agenda van bestaande regionale overlegstructuren.
- Overleg met aangrenzende gemeenten over de EV-situatie langs de gemeentegrens.
- Voor bedrijventerreinen met bij voorkeur perifere detailhandel dient het bestemmingsplan vestiging van Bevi-bedrijven in de directe omgeving te verbieden. Omgekeerd dient de vestiging van kwetsbare objecten zoveel mogelijk via het bestemmingsplan te worden tegengehouden in de directe omgeving van Bevi-bedrijven.
- (Woning)bouwplannen in de directe invloedssfeer van een provinciale weg, buisleiding en/of risicovolle inrichting behoeven expliciet aandacht voor het onderdeel externe veiligheid.
- Bij het opstellen van dit document bestaat er geen sanerings situatie indien de LPG-branchemaatregelen worden uitgevoerd (formeel na 1 januari 2010). Indien de branchemaatregelen niet worden uitgevoerd, ontstaat er bij tankstation Op den Kelder te Benningbroek een sanerings situatie. Het bedrijf is met betrekking tot het opslaan en afleveren van LPG op het moment niet actief in verband met sanering. Afhankelijk van de manier van voortzetting van

het bedrijf zal de de doorzet van LPG in de omgevingsvergunning milieu van LPG-tankstations door de milieudienst worden gelimiteerd.

- Een acute saneringssituatie is bij overige EV relevante inrichtingen nu niet aanwezig of bekend. Onbekend is of de oriënterende waarde van het GR wordt onder- of overschreden, de Veiligheidsregio is reeds gestart met het analyseren van risicovolle bedrijven. Daarin worden ook de vigerende bestemmingsplannen meegenomen
- Op propaantanks van  $>3000\text{m}^3$  is het BEVI van toepassing. Die tanks, en die met een inhoud van  $>1500\text{m}^3$ , worden door de Milieudienst West-Friesland op de risicokaart in kaart gebracht. Een overzicht van de ligging en grootte van propaantanks zijn nog onvoldoende inzichtelijk maar zullen met de reguliere controles en meldingen in kaart worden gebracht.

## 5. Instrumenten

### 5.1 Aanpak

De in deze beleidsvisie geformuleerde ambities kunnen alleen gerealiseerd worden als daarvoor de goede maatregelen genomen worden en het juiste instrumentarium aanwezig is.

Daarnaast wordt aangegeven of actie noodzakelijk is.

### 5.2 Beschikbare instrumenten

---

De gemeente heeft een aantal instrumenten om te zorgen voor een veilige leefomgeving, waarin toch een effectieve economische ontwikkeling mogelijk is.

- Omgevingsvergunning milieu. Voor regulering van bedrijfsvestiging en veiligheid aan de bron dient onder meer de Wabo als basis. In het Bevi genoemde bedrijven zijn en blijven voor milieu omgevingsvergunningplichtig.
- Door routing van gevaarlijke stoffen over de weg kunnen ernstige risico's binnen het gemeentelijke grondgebied worden beheerst.
- Ruimtelijke ontwikkeling. Bedrijfsvestiging kan niet alleen vanuit de Wabo worden gereguleerd. Daarvoor zijn ook instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening vereist en aanwezig. Hier heeft de gemeente diverse sturingsmogelijkheden.
- Al deze instrumenten resulteren in een situatie, die een bepaald restrisico kent. Dat restrisico is mede afhankelijk van de invulling van de veiligheidsketen.

Essentieel is om hier op te merken, dat alle bovenstaande instrumenten slechts optimaal rendement opleveren, indien de gemeentelijke organisatie daar toe voldoende is geëquipeerd. Om die reden is het organisatieaspect in een apart hoofdstuk beschreven. In dat hoofdstuk zullen de (wettelijke) instrumenten verder worden uitgewerkt.

### 5.3 Omgevingsvergunning milieu

Nieuwe vestiging van Bevi-bedrijven en wijzigingen of uitbreidingen van bestaande zijn onderworpen aan de Wabo. Via de vergunningvoorschriften kunnen eisen worden gesteld aan veiligheidsvoorzieningen. Uitgangspunt daarbij is de stand der techniek (BBT).

Het bedrijf dient bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning milieu aan te tonen te kunnen voldoen aan de vigerende regelgeving en dient de verantwoording van het GR op te stellen. In de considerans van de vergunning dient een toetsing aan de grenswaarden voor het PR en een verantwoording voor het GR te worden opgenomen. Deze GR-verantwoording wordt ter advies aangeboden aan de Veiligheidsregio.

### 5.4 Routing

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de weg, het spoor en het water. Op dit moment vindt in de regio alleen (relevant) vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaats. De gemeente heeft alleen invloed op vervoer over de weg. Aangenomen mag worden, dat transport over provinciale wegen, met name als zij door gemeentelijke kernen lopen, in nauw overleg met de gemeente plaatsvindt. Daar de provincie Noord-Holland alle wegen heeft opengesteld, dienen ongewenste (sanering)situaties door de gemeente te worden vastgesteld. Het Rijk en de provincies zijn momenteel bezig om een basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (verkeer-, spoor- en vaarwegen) te ontwikkelen, waarin het beleid voor de komende jaren wordt vastgelegd. De ontwikkelingen op dit gebied worden door de milieudienst Westfriesland in de gaten gehouden. Op dit moment heeft de ontwikkeling van het Basisnet geen gevolgen voor de Westfriese gemeenten. Binnen de gemeenten Medemblik doen zich momenteel geen knelpunten voor ten aanzien van externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Het is daarom niet noodzakelijk een routing in te stellen of om afspraken met vervoerders over alternatieve routes te maken.

In de voormalige gemeente Andijk is een route gevaarlijke stoffen vastgesteld. Op advies van de Veiligheidsregio vindt er op het moment voorbereiding plaats de route op te heffen waardoor het

vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom, in dit geval over het grondgebied van de buurgemeente Enkhuizen, plaats zal gaan vinden.

## 5.5 Ruimtelijke ontwikkeling

Bij de opmaak van bestemmingsplannen bestaat de verplichting om aandacht te besteden aan de Externe Veiligheid. Dit kan bestaan uit een voorschrift dat geen Bevi-bedrijven worden toegestaan. Wordt een bedrijf wel toegestaan, dan moet in het bestemmingsplan helder zijn aangegeven wat binnen welke zones rond het bedrijf is toegestaan.

De aanwezige Bevi-bedrijven zijn in actuele bestemmingsplannen opgenomen.

De huidige situaties en huidige ontwikkelingsmogelijkheden bieden voor wat betreft Bevi-bedrijven geen aanleiding om de bestemmingsplannen aan te passen. Het spreekt voor zich dat bij de beoordeling van de ontwikkelingen die niet in het bestemmingsplan zijn voorzien rekening wordt gehouden met de Bevi-bedrijven.

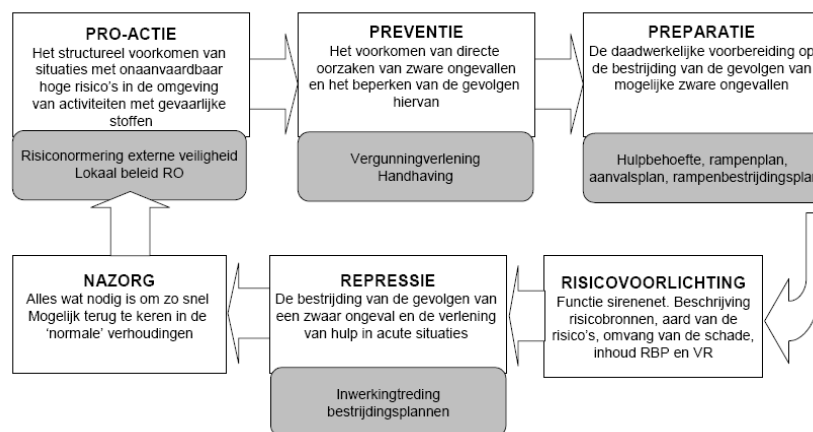
In verband met de aanwezigheid van buisleidingen dienen de voorschriften en kaarten van een aantal bestemmingsplannen wel te worden aangepast.

**Actie:** In bestemmingsplannen wordt opgenomen dat Bevi-bedrijven expliciet worden uitgesloten. Daarbij een binnenplanse vrijstelling opnemen voor bedrijven binnen milieucategorie I of II, die worden uitgesloten met betrekking tot EV, maar zich mogelijk toch kunnen vestigen.

## 5.6 De veiligheidsketen

Alle voorzorgsmaatregelen kunnen niet voorkomen dat er calamiteiten optreden. Geen enkel veiligheidsbeleid kan zo effectief zijn, dat er geen risico's meer overblijven. Echter een gedegen veiligheidsbeleid verlaagt het risico zo ver als mogelijk en zorgt voor een effectieve aanpak bij een calamiteit. Die effectieve aanpak wordt vormgegeven in de veiligheidsketen, zoals hieronder aangegeven.

**Figuur 2 Veiligheidsketen**



De fasen uit bovenstaand schema worden kort toegelicht.

### 5.6.1 Pro-actie

Pro-actie is gericht op het op een structurele wijze voorkomen van situaties, waarbij sprake is van onaanvaardbare veiligheidsrisico's oftewel knelpunten. Hier ligt dus de belangrijke rol voor de ruimtelijke ordening zoals beschreven. Aandachtspunten zijn zelfredzaamheid en ontruimingsmogelijkhe-



den. Voorlichting over risicovolle bedrijven en alarmeringsprocedures zijn daarbij instrumenten die de gemeenten inzetten elders in de keten.

Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen vindt afstemming plaats met de Veiligheidsregio, de milieudienst en de brandweer en indien nodig de politie en de Ghor.

### **5.6.2 Preventie**

Bij preventie wordt voor de aanwezige situaties ingezet op het voorkomen van de directe oorzaken van calamiteiten en het beperken van de gevolgen daarvan. Vergunningverlening en handhaving zijn geschikte instrumenten in het kader van preventie.

### **5.6.3 Preparatie**

Hier gaat het om de voorbereiding en het oefenen van de bestrijding van een calamiteit.

#### Regionaal beheersplan rampenbestrijding

Op 2 juni 2006 is het 'Regionaal Beheersplan Rampenbestrijding Noord-Holland Noord 2006-2009' vastgesteld. Dit plan bevat de bestuurlijke koers voor die vier jaar om de kwaliteit van de multidisciplinaire rampenbeheersing meetbaar en herkenbaar te verbeteren.

#### Rampenplan

De gemeente Medemblik beschikt over een vastgesteld regionaal model rampenplan waarbij invulling van de personele calamiteitenorganisatie na de fusie op 1 januari 2011 opnieuw is vastgesteld. De verwachting is dat medio 2011 een nieuw model regionaal rampenplan door het Algemeen bestuur van de veiligheidsregio zal worden vastgesteld. De hierbij behorende deelplannen zullen diezelfde tijd door het college van burgemeester en wethouders worden vastgesteld.

#### Rampbestrijdingsplannen

Voor bedrijven die op grond van het Besluit rampbestrijdingsplannen inrichtingen (Bri) hiervoor zijn aangewezen, wordt een rampbestrijdingsplan vastgesteld. Bedrijven die vallen onder het BRZO 1999 dienen een veiligheidsrapport (VR) en/of preventiebeleid zware ongevallen (PBZO) te maken. In de gemeente Medemblik is het PBZO van toepassing bij de Action op het industrieterrein ABC in Wervershoof.

#### Risicocommunicatie

De Wet op de veiligheidsregios, artikel 46, lid 2, regelt dat het bestuur van de Veiligheidsregio er zorg voor draagt dat de bevolking informatie wordt verschaft over de ramp of een crisis die de regio kunnen treffen, over de maatregelen die zijn getroffen ter voorkoming en bestrijding of beheersing hiervan en over de daarbij te volgen gedragslijn.

### **5.6.4 Repressie**

Repressie is de actie zelf. Het redden van slachtoffers, het blussen van branden, het verlenen van hulp, het meten van gevaarlijke stoffen en het beschermen van het milieu. Optimale repressie is mede afhankelijk van het creëren van een zodanige ruimtelijke situatie, dat hulpverlening hierdoor niet onnodig wordt belemmerd. Dit aspect dient in het planvormingsproces gestalte te krijgen en wordt toegelicht in de verantwoording voor het GR.

### **5.6.5 Nazorg**

De laatste schakel in de veiligheidsketen is de nazorg. Men spreekt wel van "de ramp na de ramp" als de nazorg niet goed is geregeld. Het gaat hier om zorg voor slachtoffers en hulpverleners, zodat de geestelijke schade na wat men heeft doorgemaakt beperkt blijft. Maar nazorg betreft ook het herstellen van de normale situatie. Onder nazorg wordt ten slotte verstaan het evalueren van de inzet van de hulpverleners, om te leren van de ervaringen. Deze nazorg is geregeld in het gemeentelijke Rampenplan.

## 6. Organisatie

### 6.1 Inleiding

Externe veiligheid is bij uitstek een onderwerp, dat alleen optimaal kan worden aangepakt in een multidisciplinaire omgeving. Het voor bestuur, ambtelijke organisatie en burgers meest optimale resultaat ontstaat als in ieder geval werkbare afspraken worden gemaakt tussen de Milieudienst, de medewerkers van de afdeling Ruimtelijke Ordening (RO), Bouw- en woningtoezicht (BWT) en de (regionale) Brandweer. Daarnaast zullen de afdelingen die zich bezighouden met ruimtelijke ontwikkelingsplannen, verkeer en vervoer betrokken zijn bij het realiseren van EV-verantwoorde ruimtelijke ontwikkelingen. Specifiek dient te worden genoemd de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, die een wettelijke adviestaak heeft met betrekking tot de verantwoording van het GR. De afspraken zijn geborgd in werkprocedures.

### 6.2 Benodigde hulpmiddelen

Om een goed beeld te krijgen en te houden van de risico's en effecten van gevaarlijke stoffen staat een aantal instrumenten ter beschikking:

- De milieudienst en de gemeente inventariseren halfjaarlijks de risicobronnen (bedrijven, buisleidingen, transport) respectievelijk de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de beschikbare middelen, zoals de provinciale risicokaart via het Risico Register Gevaarlijke Stoffen (RRGS). De afdeling Brandweer houdt de inventarisatie van kwetsbare objecten bij in het Informatie Systeem Overige Ramptypen (ISOR).
- De milieudienst zal gebaseerd op de kaart in bijlage 4 een signaleringskaart opstellen, waarop risicobronnen zijn weergegeven. De signaleringskaart geeft snel een indruk van (potentiële) probleemlocaties op het gebied van externe veiligheid. De kaart wordt jaarlijks bijgewerkt.
- De gemeentelijke rampenplannen worden periodiek geoefend.
- Binnen de gemeente moet de informatie actueel gehouden worden over de ligging van buisleidingen. Deze taak is toebedeeld aan de Milieudienst Westfriesland (RRGS). De benodigde gegevens worden door de provincie aangeleverd.

### 6.3 Benodigde organisatie

Voor uitvoering van de externe veiligheidstaken zijn ook personele en financiële middelen benodigd. Om de taken adequaat te kunnen uitvoeren is voldoende personele capaciteit en kwaliteit benodigd. Hoewel het aantal ontwikkelingen, waarbij externe veiligheid een expliciet aandachtspunt is, in getal beperkt zal zijn, dient telkens wel de afweging hiervoor gemaakt te worden. Voor de beschikbaarheid van deskundigheid voor het coördineren en toetsen (adviseren) van verantwoordingen van het GR is de milieudienst verantwoordelijk. Op dit moment past de vraag naar advisering op de externe veiligheidsaspecten binnen de bestaande formatie van de Milieudienst Westfriesland (0,22 fte voor de gemeente Medemblik). Voorgesteld wordt om de Milieudienst expliciet een coördinerende rol te geven ten aanzien van het beoordelen van PR-informatie en van verantwoordingen met betrekking tot het GR en relevante planologische procedures, waarvan bij aanvang wordt vastgesteld dat EV expliciet aandacht behoeft. In het kwaliteitshandboek van BWT is een aantal werkprocessen vastgesteld, waarbij expliciete samenwerking tussen verschillende afdelingen is geboden, vastgelegd. In dit handboek moet overigens nog wel het onderwerp externe veiligheid worden toegevoegd. Verder zijn de afspraken vastgelegd binnen de werkprocessen in de gemeente Medemblik. Uitgangspunt voor de uitvoering is, dat initiatiefnemers zelf zorg moeten dragen voor de aanlevering van alle noodzakelijke informatie m.b.t. EV, met name de verantwoordingen GR. Deze documenten moeten voldoen aan de criteria uit bijlage 1. Is de gemeente initiatiefnemer dan zal dit worden uitbesteed aan een deskundig bureau. Ten slotte dient voldoende informatie beschikbaar te zijn inzake provinciale inrichtingen, zodat hiervan adequaat gebruik kan worden gemaakt bij ruimtelijke processen. De milieudienst neemt dit mee bij het actualiseren van de risicokaart en de signaleringskaart.

### ***Verlening omgevingsvergunning milieu voor Bevi-bedrijven.***

Vergunningverlening op basis van de Wabo van Bevi-bedrijven wordt door de milieudienst uitgevoerd. Hiervoor dient afstemming plaats te vinden met de afdelingen RO, Bouwen, Brandweer en Veiligheid en de Veiligheidsregio. Met name het toetsen van de verantwoording van het GR dient in samenspraak te worden uitgevoerd.

### ***Het nemen van ruimtelijke besluiten***

Indien bij een besluit in het kader van de Wro externe veiligheid aan de orde is, neemt RO hierbij in eerste instantie vaak het initiatief. De afdelingsmedewerker die een specifiek dossier behandelt, zal de samenwerking moeten vragen indien uit de eerste beoordeling van de signaleringskaart blijkt dat EV-aspecten aan de orde zijn. Binnen de protocollen voor een dergelijke aanpak dient te worden vastgesteld, dat er in het allereerste stadium al een globale EV-toets plaatsvindt.

In de aandachtspuntenlijst (checklist), die als leidraad wordt gebruikt voor ontheffingsprocedures of bestemmingplanprocedures, dient nadrukkelijk het aspect externe veiligheid te worden toegevoegd. Als een “verantwoording GR” moet worden opgesteld als onderdeel van het vast te stellen ruimtelijk besluit, dienen daarin alle aspecten volgens bijlage 3 te zijn opgenomen. Omdat een dergelijke verantwoording slechts sporadisch noodzakelijk zal zijn, wordt voorgesteld, de Milieudienst hierin te betrekken.

### ***Het nemen van verkeersbesluiten***

Ook besluiten inzake wijziging van verkeerssituaties hebben in specifieke gevallen een gevolg voor de externe veiligheid binnen de gemeenten. Een bepaald GR kan worden verantwoord door een juiste ontsluiting van de kwetsbare objecten. Die ontsluiting zal dan wel in stand gehouden moeten worden. Om die reden moeten er voor die verkeersbesluiten een overlegprocedure worden afgesproken. In dat geval dient overleg te worden gevoerd met alle betrokkenen.

### ***Rampenbestrijding***

De afdeling brandweer en veiligheid van de gemeente is verantwoordelijk voor de coördinatie van de gemeentelijke rampenbestrijdingsorganisatie. Rampenbestrijding en vooral rampbestrijdingsplannen kunnen een belangrijk onderdeel vormen van de verantwoording van het GR in een specifiek geval.

Bij de rampenbestrijding zijn de aard en de omvang van specifieke bedrijvigheden van essentieel belang. Daarnaast is de ligging van risicovolle activiteiten ten opzichte van hun directe omgeving van belang. Via een specifieke doordachte inrichting van een omgeving rondom gevaarlijke stoffen kan de rampbestrijding positief worden beïnvloed.

### ***Beheer van technische informatie***

De provincies maken en beheren de risicokaart. Zij doen dit met de gegevens over risico's, zoals deze door gemeenten, milieudiensten, provincies, waterschappen en rijk worden geleverd. De risicokaart bestaat uit twee onderdelen: de Registratie Risico's Gevaarlijke Stoffen (RRGS) en het Informatie Systeem Overige Ramptypen (ISOR). Het beheer en actueel houden van RRGs-gegevens is opgedragen aan de Milieudienst Westfriesland. Voor de ISOR-gegevens coördineert de brandweer dit. De ISOR-gegevens zijn afkomstig van verschillende organisatieonderdelen. Voor deze aspecten is vastgesteld, dat genoemde partijen ook het onderhoud doen van de informatie op de kaart, zodat besluitvorming plaatsvindt op basis van actuele informatie. Dit gebeurt tenminste 1x per jaar.

## **6.4 Kennisopbouw m.b.t. externe veiligheid**

Hoewel, gezien de beperkte frequentie, gedetailleerde kennis van het berekenen van PR-contouren en het vaststellen van het GR, vooral bij de milieudienst zal moeten worden opgebouwd, is het van groot belang dat alle betrokkenen bij RO en brandweer in ieder geval voldoende basisinzicht hebben in de materie. Om die reden zullen de medewerkers van RO en andere afdelingen, betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoveel mogelijk deelnemen aan de basistrainingen, veelal aangeboden door de Veiligheidsregio.

# Bijlagen

## Bijlage 1. Wettelijk kader

De directe aanleiding voor de onderhavige beleidsvisie ligt in een aantal wettelijke ontwikkelingen. De belangrijkste worden hier kort toegelicht.

### Besluit Externe veiligheid inrichtingen

In 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen van kracht geworden (Staatsblad 250 - 2004). Op basis van het besluit (Bevi) is het bevoegd gezag verplicht, om bij besluiten in het kader van de Wabo of de Wro expliciet rekening te houden met de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Voor een gedetailleerde omschrijving wordt verwezen naar de Handleiding externe veiligheid inrichtingen van Infomil (juni 2004). Risico's worden uitgedrukt in het PR of als GR.

Het GR is afhankelijk van een groot aantal factoren. Voor het GR zijn geen grenswaarden geformuleerd. Wel geeft de landelijke overheid een oriëntatiewaarde (zie figuur 1, blz. 13). Het bevoegd gezag moet het toelaatbaar geachte GR kunnen verantwoorden. De overheid geeft wel randvoorwaarden waaraan zo'n verantwoording moet voldoen ten aanzien van de juiste bepaling van het GR. De Veiligheidsregio Noord-Holland Noord dient om advies te worden gevraagd ten aanzien van de opgestelde verantwoording.

### Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van kracht geworden. Hierin worden gemeenten verplicht om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het PR is de  $10^{-6}$  contour de grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het GR moet worden verantwoord binnen het invloedsgebied van de buisleiding. Voor brandbare vloeistoffen reikt dat tot net buiten de  $10^{-6}$  contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden. Daarnaast wordt in elk bestemmingsplan ruimte gereserveerd voor onderhoud aan de leiding door een belemmerende strook van minimaal 5 meter aan weerszijden van de leiding met een bouwverbod en een aanlegvergunningstelsel.

Bij de aanleg of vervanging van buisleidingen moet de  $10^{-6}$  contour in principe binnen 5 meter van de leiding liggen. Verder moeten alle wijzigingen passen binnen het bestemmingsplan en de leidingexploitant geeft deze wijzigingen ook door aan het Risicoregister Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Daarnaast bevat het besluit een zorgplichtbepaling ter voorkoming van ongewone voorvallen en er moet worden voldaan aan de vastgestelde constructie-eisen en dient een veiligheidsbeheersysteem aanwezig te zijn.

In Nederland is al ongeveer 18.000 km aan ondergrondse buisleidingen met gevaarlijke stoffen aanwezig, waarvan ruim 65% hogedruk aardgasleidingen (vanaf 16 bar). Naar schatting voldoen deze leidingen op ongeveer 100 plaatsen niet aan de eisen van het nieuwe besluit. Voor de bestaande situaties geldt:

PR-knelpunten worden binnen drie jaar gesaneerd door de buisleidingexploitant. De gemeente bekostigt de sanering van knelpunten die zijn ontstaan doordat zij de afstandeisen uit de oude circulaires niet in acht heeft genomen. Bij het opstellen en actualiseren van bestemmingsplannen mag worden geanticipeerd op de sanering van knelpunten binnen 3 jaar.

Bestemmingsplannen die niet voldoen aan het besluit worden binnen 5 jaar geactualiseerd door de gemeente, met medewerking van leidingexploitant.

Bij het besluit hoort ook een regeling, waarin onder andere de veiligheidsafstanden en rekenmethoden voor de verschillende buisleidingen worden beschreven. Naar verwachting zullen het besluit en de regeling gefaseerd in werking treden, te beginnen met de hogedruk aardgasleidingen. Gemeenten kunnen voor aardgasleidingen zelf berekeningen uitvoeren met het CAROLA-rekenprogramma van het RIVM. De afstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen zijn al door het RIVM gepubliceerd en de afstanden of rekenmethoden voor buisleidingen met andere chemicaliën worden in een later stadium bekend gemaakt.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen algemeen**

Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) aan de gemeenten duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Die maximaal toelaatbare risico's worden met de bijbehorende risicozones voor alle relevante spoor-, weg- en vaarwegtrajecten in tabellen vastgelegd. Zo weten de gemeenten waar ze kunnen bouwen en ontstaan er geen veiligheidsproblemen door (onverwachte) groei van het transport van gevaarlijke stoffen.

Daarnaast wordt er in Basisnet ruimte geschapen voor de groei van het transport van gevaarlijke stoffen: de risicoruimte die het transport krijgt toebedeeld is gebaseerd op de vervoersprognoses voor het jaar 2020. Hierdoor wordt voorkomen dat er direct nieuwe veiligheidsknelpunten ontstaan. Voor trajecten waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd gaat nieuwe regelgeving gelden: op deze trajecten zullen plasbrandaandachtsgebieden worden ingesteld. Dat zijn zones waarin aanvullende brandwerendheidseisen gesteld worden aan nieuwe bebouwing in verband met verhoogde risico's op een plasbrand. Langs wegen en spoorwegen gaat het om een zone van 30 meter aan weerszijden van de route.

Om het Basisnet wettelijk te verankeren moet bestaande wetgeving worden aangepast en nieuwe wetgeving worden ontwikkeld. De Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) zal voor de regulering van de vervoerskant van het Basisnet worden aangevuld met artikelen over o.a. risicoplafonds en handhaving van de risicoruimte. Voor het wettelijk vastleggen van de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het Basisnet is een nieuwe AmvB in ontwikkeling: het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) gereed verwacht 2012.

Op dit moment is zowel het Basisnet Weg als Basisnet Water bestuurlijk vastgesteld (dec. 2008). De tabellen voor de veiligheidszones van deze basisnetten zijn opgenomen in de circulaire RNVGS. Ook het Basisnet Spoor is bestuurlijk vastgesteld, maar daar lopen nog een aantal aanvullende onderzoeken, o.a. naar de risicoruimte en wensen voor extra vervoer op een aantal andere trajecten. Ook de tabel voor de veiligheidszones langs Basisnet Spoor zal in de Circulaire RNVGS worden opgenomen. De gewijzigde Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid treden naar verwachting medio 2012 in werking.

### **Vuurwerkbesluit**

In 2004 is het Vuurwerkbesluit van kracht geworden. Dit besluit, voornamelijk gebaseerd op de Wabo, maar met een directe relatie met onder meer de Wet milieugevaarlijke stoffen, regelt de opslag van en de handel in consumentenvuurwerk en de opslag, verwerking en handel in professioneel vuurwerk.

Het besluit stelt eisen aan onder meer:

- Het in bezit mogen hebben van vuurwerk
- De opslag van vuurwerk
- De tijd waarin vuurwerk zich op bepaalde plaatsen mag bevinden.

Daarnaast kent dit besluit, vergelijkbaar met het Bevi, afstandscriteria, waarmee bij ruimtelijke besluiten rekening moet worden gehouden.

### **Aanvullende regelgeving**

In samenwerking tussen de ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken is de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico ontwikkeld. Deze handreiking is in augustus 2004 in concept gepubliceerd.

Het document bevat onder meer:

- richtwaarden voor een aan te houden invloedsgebied (in afstanden tot een inrichting),
- richtwaarden voor een acceptabele personendichtheid binnen een invloedsgebied, afhankelijk van de specifieke situatie.

Als aanvulling op het Bevi is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld, waarin regels zijn vastgelegd met betrekking tot de berekening van het PR en met afstanden voor het PR.

## **Uitwerking van de verplichtingen**

De gemeente is wettelijk gehouden om bij het vaststellen van ruimtelijke besluiten (o.a. krachtens de Wro) en bij het verlenen van omgevingsvergunning milieu en (krachtens de Wabo) rekening te houden met de EV-regelgeving.

Concreet moet bij onderstaande besluitvorming rekening worden gehouden met EV:

- besluitvorming volgens Wro onder meer ex art. 3.1, 3.6, 3.8, 3.10, 3.33, 3.34, 3.35, 3.38, 4.2 en 4.4), dus o.a. bestemmingsplannen vaststellen of wijzigingen en vrijstellingen verlenen.
- specifieke besluiten op basis van de Woningwet art. 11 en de Tracéwet art. 15, lid 1 (De minister van V&W is samen met de minister van VROM bevoegd gezag)
- (Wabo)omgevingsvergunning milieu voor inrichtingen, genoemd in het Bevi.

Indien in voornoemde besluitvorming sprake is van beïnvloeding door inrichtingen met gevaarlijke stoffen dient een veiligheidsanalyse te worden gemaakt, uitgedrukt in het PR met daarbij horende afstandscriteria voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een bepaling en een verantwoording van het GR.

De Veiligheidsregio Noord-Holland Noord dient conform artikel 12 lid 3 en 13 lid 3 van het Bevi bij bovengenoemde besluiten om advies te worden gevraagd. Dit advies betreft met name de verantwoording van het GR. Dit advies dient in te gaan op:

- de mogelijkheden om het GR zoveel mogelijk te beperken;
- de cumulatie van het GR;
- de bereikbaarheid en bluswatervoorziening ter plaatse.

## **Opstellen van een GR-verantwoording**

Het GR dient te worden berekend en tevens dient een verantwoording te worden geschreven, waarmee een bepaalde ontwikkeling volgens het bestuur kan worden gerealiseerd.

In die verantwoording dient aan een aantal elementen aandacht te worden besteed. Uit verschillende publicaties volgt onderstaande aanpak (tabel). Conform de Handreiking verantwoordingsplicht Groepsrisico (concept) van het ministerie van VROM dienen in ieder geval onderstaande elementen in een verantwoording te worden betrokken.

Verantwoording GR	1	2
1. Aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied van de betrokken inrichting <ul style="list-style-type: none"> <li>• Functie-indeling</li> <li>• Gemiddelde personendichtheid (totaal en per functie/locatie)</li> <li>• Verblijfsduurcorrectie</li> <li>• Verschil tussen nieuwe en bestaande situaties</li> </ul>	√	√
2. De omvang van het GR <ul style="list-style-type: none"> <li>• GR voor het besluit</li> <li>• De omvang GR na het van kracht worden van het besluit</li> <li>• Verandering t.g.v. het besluit</li> <li>• GR-curve t.o.v. oriëntatiewaarde</li> </ul>	√	√
3. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het GR bij de betrokken inrichting(en)	√	√
4. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het GR in het ruimtelijke besluit		√
5. De mogelijkheden tot voorbereiding op en bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pro actie</li> <li>• Preventie</li> <li>• Preparatie</li> <li>• Repressie / zelfredzaamheid</li> </ul>	√	√
6. De mogelijkheden van personen die zich in het invloedsgebied van de inrichting bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen	√	√
7. De voor- en nadelen van andere mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR		√
8. De mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van het GR in de nabije toekomst		√
9. De voorschriften die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden in geval van het afgeven van een oprichtingsvergunning, in geval deze verhogend werkt op het GR van het betrokken gebied.		√

1 = Oprichtingsvergunning conform artikel 2.1, 1e lid sub e, 1<sup>e</sup> onderdeel van de Wabo of veranderingsvergunning conform hetzelfde 2e onderdeel

2 = Vaststelling van een bestemmingsplan of verlening van vrijstelling daarvan



## Bijlage 2. Lijst van gebruikte begrippen

### **Aanvalsplan**

Een aanvalsplan is bedoeld voor de brandweer. Daardoor zijn bij een brand of een ongeval direct de belangrijkste gegevens bij de hand. Een aanvalsplan geeft informatie over de plaats van gevaarlijke stoffen en installaties, over vluchtwegen en toegangen, over brandscheidingen e.d.

### **Bestaande situaties**

Een op het tijdstip van inwerkingtreding van het Bevi:

- geldende omgevingsvergunning milieu (voorheen Wm-vergunning);
- vastgesteld bestemmingsplan of vrijstellingsbesluit op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten is toegelaten;
- aanwezige kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Zie ook nieuwe situaties.

### **Best Beschikbare technieken (BBT)**

Het toepassen van technieken die naar de stand van de techniek het meest doeltreffend zijn en die tegelijk uit economisch oogpunt voor de gebruiker haalbaar zijn.

### **Bevoegd gezag**

Het bevoegd gezag is de overheidsorganisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van bepaalde wetgeving.

### **BRZO-inrichting**

In het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 1999) staan criteria die aangeven welke bedrijven een risico van zware ongevallen hebben. Dit hangt samen met de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Er wordt binnen de groep BRZO-bedrijven nog onderscheid gemaakt tussen een zware en een lichtere categorie. De lichtere categorie bedrijven worden ook wel PBZO-(preventiebeleid zware ongevallen) bedrijven genoemd.

Voor bedrijven van de zware categorie geldt dit ook, maar deze moeten tevens een risicoanalyse uitvoeren en een veiligheidsrapport (VR) opstellen. Die bedrijven worden daarom ook wel VR(plichtige)-bedrijven genoemd.

### **Effectgebied**

Het effectgebied van een risicobron geeft aan tot op welke afstand er directe gezondheidseffecten kunnen zijn als er een ernstig ongeval bij de risicobron plaatsvindt. De kans dat een ongeluk gebeurt, is in het effectgebied niet verrekend. Dat is het belangrijkste verschil met risicocontouren.

### **Geprojecteerd object**

Nog niet aanwezig object dat op grond van het vigerende bestemmingsplan toelaatbaar is.

### **Gevaarlijke stoffen**

Gevaarlijke stoffen zijn stoffen waarvan het gebruik, het transport of de opslag risico's met zich meebrengt. Het kan gaan om explosiegevaar, brand, giftigheid of radioactiviteit. De gevaren zijn vaak de keerzijde van nuttige eigenschappen van die stoffen. Het kan ook om afvalstoffen gaan.

### **Grenswaarde**

Grenswaarde als bedoeld in artikel 5.1 van de Wet milieubeheer. Van een grenswaarde mag niet worden afgeweken.

### **Groepsrisico (GR)**

Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Anders gezegd geeft het GR weer wat de kans is op het overlijden van een groep personen ten gevolge van een ongeval bij een bedrijf.

Voor het GR is geen grenswaarde vastgesteld. Wel is er de zogeheten oriëntatiewaarde. Deze dient door het bevoegde gezag (de vergunningverlener, zijnde de provincie of de gemeente) te worden gehanteerd bij de overwegingen omtrent het GR. Deze oriëntatiewaarde is de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10<sup>-5</sup> per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10<sup>-7</sup> per jaar en met de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10<sup>-9</sup> per jaar.

### **Informatie Systeem Overige Inrichtingen (ISOR)**

Overige gegevens in de risicokaart op te nemen met betrekking tot onder andere kwetsbare objecten, tunnels, vliegvelden, overstromingen, etc.

### **Inrichting**

Het begrip 'inrichting' komt onder andere uit de Wabo. Het betreft bedrijven die vallen onder een AMvB ex. 8.40 van de Wet milieubeheer of inrichtingen waarvoor een omgevingsvergunning milieu noodzakelijk is.

### **Invloedsgebied**

Gebied waarin volgens bij regeling van de minister vast te stellen regels personen worden meegerekend voor de berekening van het GR. Het invloedsgebied voor het GR bij bedrijven is het gebied tot de 1% letaliteitgrens, behalve voor LPG-tankstations, waar de grens van het invloedsgebied op 150 meter is gesteld. Deze 1%-letaliteitgrens geeft de afstand aan van de risicovolle inrichting of transportroute tot een punt waarbij een daar aanwezige persoon nog een kans van 1% heeft om te overlijden ten gevolge van een ongeval binnen die inrichting. Het invloedsgebied voor het GR langs transportroutes is 200 meter rondom de weg, het water en het spoor. Rondom ondergrondse aardgasleiding is het invloedsgebied afhankelijk van gronddekking, werkdruk, diameter, etc. Voor de exacte invloedsgebieden wordt verwezen naar [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl).

### **Kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object**

Zie bijlage 3.

### **Nieuwe situaties**

Het betreft situaties na inwerkingtreding van het Bevi (27 oktober 2004):

- het oprichten van een inrichting;
- het veranderen van een bestaande inrichting waarvoor een omgevingsvergunning milieu nodig is en waarbij de verandering nadelige gevolgen heeft voor het PR;
- een bestemmingsplan dat wordt vastgesteld of herzien (inclusief de goedkeuring ervan);
- een vast te stellen wijzigings-, uitwerkings- of vrijstellingsbesluit en de in verband daarmee af te geven verklaring van geen bezwaar;

Zie ook bestaande situaties.

### **Oriënterende waarde**

Betreft een toetsingswaarde (die het karakter heeft van een oriënterende waarde), waarvan het bevoegd gezag gemotiveerd mag afwijken. Een oriënterende waarde heeft in tegenstelling tot een grens- en richtwaarde geen juridische status.

### **Plaatsgebonden Risico (PR)**

Het PR is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. In het PR zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:

- de kans dat een ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt;
- de kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg daarvan.

Deze kans mag maximaal 1 op een miljoen (10<sup>-6</sup>) per jaar zijn. De norm van 10<sup>-6</sup>/jr. geldt ten aanzien van kwetsbare objecten als grenswaarde, die niet mag worden overschreden, en ten aanzien van beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Rondom een inrichting of transportmedium bestaat op sommige plaatsen hetzelfde risico. Deze plaatsen kunnen als een lijn (een risicocontour) op een kaart gezet worden.

### **Rampbestrijdingsplan**

In een rampbestrijdingsplan legt een gemeente vast welke voorbereidingen zijn getroffen voor de bestrijding van een specifieke ramp of een specifieke soort ramp. De gemeente moet een beleid hebben waarin is bepaald voor welke overige gevallen een rampbestrijdingsplan wordt gemaakt. Het gaat erom dat er een rampbestrijdingsplan komt voor rampen en zware ongevallen waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn. Voor sommige risicosituaties is een rampbestrijdingsplan direct wettelijk verplicht. In een rampbestrijdingsplan moet de afstemming met aangrenzende gemeenten en aangrenzende gebieden in buurlanden zijn gewaarborgd.

### **Rampenplan**

Elke gemeente moet een rampenplan hebben. Het rampenplan somt op wat er in een gemeente voor de rampenbestrijding in het algemeen geregeld moet zijn. Het is het 'masterplan' voor de gemeentelijke rampenbestrijding.

### **Register risicosituaties gevaarlijke stoffen**

Het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS) is een centraal landelijk register met gegevens over risicosituaties die in Nederland bestaan rond het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze gegevens worden beheerd door het RIVM en via internet op een risicokaart gepresenteerd. Daarnaast worden deze gegevens gebruikt in plaatselijke risicokaarten die ook andere risicosituaties tonen.

### **Richtwaarde**

Richtwaarde als bedoeld in artikel 5.1 van de Wet milieubeheer ten aanzien van het niveau van het PR. Van een richtwaarde mag om gemotiveerde redenen worden afgeweken.

### **Risicobron**

De plaatsen waar risico's vandaan (kunnen) komen, worden risicobronnen genoemd. Het betreft hierbij:

- bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden gemaakt, gebruikt of opgeslagen;
- routes en pijpleidingen waarover of -door gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

### **Risicocontouren**

Een risicocontour geeft aan hoe hoog in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron. Deze contourlijnen kan men vergelijken met de gewone hoogtelijnen op een kaart: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

### **Risicokaart**

De informatie uit het RRGs en via ISOR worden in computersystemen ingegeven, waarna de informatie zichtbaar wordt op een elektronische kaart, die formeel onder beheer staat van de provincies. De kaart is voor iedereen opvraagbaar via het internet. Een risicokaart laat zien waar risicobronnen liggen.

### **Route gevaarlijke stoffen**

Via de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is bepaald dat aandacht geschonken moet worden aan de risico's van vervoer van specifieke stoffen over de weg. Achtereenvolgens het rijk, de provincie en de gemeente kunnen bepalen, waar in hun gebied vervoer van die stoffen mag plaatsvinden en waar niet. Alle rijkswegen (enkele tunnels onder belangrijke vaarwegen daargelaten) en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd (en daarbuiten dus niet). Redenen voor routing zijn bijvoorbeeld kwetsbare situaties, zoals dichte bebouwing, de aanwezigheid van een ziekenhuis of de ligging van een waterwingebied. De gemeente kan vervolgens ook vrijstelling verlenen aan bedrijven als deze hiertoe een verzoek indienen.

### **Veiligheidsrapport**

De meest gevaarlijke bedrijven die vallen onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 1999) moeten een veiligheidsrapport opstellen. In het veiligheidsrapport moet onder andere worden aangetoond dat:

- een preventiebeleid en een veiligheidsbeheerssysteem zijn ingevoerd;
- gevaren zijn geïdentificeerd en doeltreffende maatregelen zijn genomen;
- de installatie en de bedrijfsvoering voldoende veilig en betrouwbaar zijn.

### **Zelfredzaamheid**

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. De zelfredzaamheid kan positief beïnvloed worden door:

- a. de voorzieningen in het gebied waarmee vluchten mogelijk wordt gemaakt (infrastructurele mogelijkheden);
- b. de fysieke mogelijkheden van de aanwezige populatie om te vluchten;
- c. de mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of hiertoe tijdig instructies ontvangt (mentale mogelijkheden).

### Bijlage 3. Definities van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

De volgende objecten worden in het Bevi als beperkt kwetsbaar en kwetsbaar aangemerkt:

#### Kwetsbaar object

- a. woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens als bedoeld in onderdeel b, onder a;
- b. Gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
  - a) ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
  - b) scholen;
  - c) gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. Gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig, waartoe in ieder geval behoren:
  - a) kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;
  - b) complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. Kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen van het jaar.

#### Beperkt kwetsbaar object

- a. verspreid liggende woningen, woonschepen en woonwagens van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen, woonschepen of woonwagens per hectare, en dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. kantoorgebouwen, hotels, restaurants en winkels voorzover zij niet onder het begrip kwetsbaar object vallen;
- c. sporthallen, sportterreinen, zwembaden en speeltuinen;
- d. kampeerterrains en andere terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen van het jaar;
- e. bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet onder het begrip kwetsbaar object vallen;
- f. objecten die met de onder a tot en met c en e genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en
- g. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;

## Bijlage 4. Overzichtskaarten



Overzicht LPG installaties gemeente Medemblik 2011



Overzicht Buisleidingen en BEVI-inrichtingen Medemblik 2011

# Overzicht vaarwegen Basisnet water





## Bijlage 5 Risico-inventarisatie

### Inrichtingen

In het kader van het Registratiebesluit dienen inrichtingen die gevaarlijke stoffen produceren, verwerken en/of opslaan, boven een bepaalde hoeveelheid, opgenomen te worden in het Risico Register Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Middels dit register worden deze bedrijven op de burgerlijke en professionele risicokaart geplaatst.

In de onderstaande tabel staat weergegeven welke bedrijven in de gemeente op de risicokaart zijn weergegeven. Middels de tabel is inzichtelijk gemaakt welke bedrijven onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. 1 van die inrichtingen valt tevens onder het regiem van het Besluit risico zware ongevallen (BRZO99).

In de gemeente Medemblik zijn 10 Bevi-bedrijven gevestigd, namelijk 6 LPG-tankstations, 2 opslag gevaarlijke stoffen, een inrichting met een ammoniak koelinstallatie en het aardgasmeet- en regelinstallatie in Lambertschaag.

Van de Bevi-inrichtingen buiten de gemeenten valt alleen het invloedsgebied van het gascompressorstation van de Gasunie in Middenmeer (Wieringermeer) over de gemeentegrens van Medemblik (op de kaart nummer 19).

Num.	Naam inrichting	Adres	Stof	Bevi
1.	Agrifirm	Industrieweg 5 Andijk	Consumentenvuurwerk	Nee
2.	Pop Vriend	Middenweg 52 Andijk	Bestrijdingsmiddelen	Nee
3.	PWN	Dijkweg 1 Andijk	Chloorbleekloog	Nee
4.	Vakantiedorp Het Grootslag	Proefpolder 4 Andijk	Chloorbleekloog	Nee
5.	Zwembad De Weid	Klamptweid 6 Andijk	Chloorbleekloog	Nee
6.	Bungalowpark Zuiderzee	Oosterdijk 1 Medemblik	Chloorbleekloog	Nee
7.	BP Express	Westerzeedijk 1 Medemblik	LPG	Ja
8.	Camping Molenwurf	Oosteinderweg 83 Wognum	Propaantank	Nee
9.	Gasunie Aardgasmeet- en regelinstallatie	Westfriesedijk nabij 23 Lambertschaag	Aardgasmeet- en regelinstallatie	Ja
10.	Spruit	Ambachtsweg 12 Medemblik	Consumentenvuurwerk	Nee
11.	Tankstation Op den Kelder	Dr. De Vriesstraat 37 Benningbroek	LPG	Ja
12.	Tankstation Van der Veen	Westfriesedijk 25 Lambertschaag	LPG	Ja
13.	Tankstation van Zijl BV	Nieuweweg 24 Wognum	LPG	Ja
14.	Texaco/Boha	Rijksweg A7 Benningbroek	LPG	Ja
15.	Zwembad De Spetter	Essenlaan 3 Abbekerk	Chloorbleekloog	Nee
16.	Zwembad Het Molenbad	Oosteinderweg 85 Nibbixwoud	Chloorbleekloog	Nee
17.	Zwembad Midwoud	Tripkouw 36a Midwoud	Chloorbleekloog	Nee
18.	Zwembad 't Ploetertje	Molenstraat 40b Benningbroek	Chloorbleekloog	Nee

Num.	Naam inrichting	Adres	Stof	Bevi
20.	Action Non Food	Perenmarkt 15 Zwaagdijk	Gevaarlijke stoffen opslag	Ja
21.	Agrifirm	Marktweg 12 Zwaag- dijk	Gevaarlijke stoffen opslag	Ja
22.	Camping Grote Vliet	Onderdijk 245 Wer- vershoof	Propaan	Nee
23.	Camping Vislust	Onderdijk 183 Wer- vershoof	Propaan	Nee
24.	Chac	Zwaagdijk 3 Zwaag- dijk	Consumentenvuurwerk	Nee
25.	G. Boos Rijwielhandel	De Hoek 10 Wervers- hoof	Consumentenvuurwerk	Nee
26.	Koelhuis WFO B.V.	Centrale Markt 5 Wervershoof	Ammoniak	Ja
27.	Tankstation Koper	Dorpsstraat 154 Wer- vershoof	LPG	Ja
28.	Zwembad De Zeehoek	Dorpsstraat 179 Wer- vershoof	Chloorbleekloog	Nee

In bijlage 4 zijn bovenstaande inrichtingen op een kaart weergegeven. De nummering in de tabel komt overeen met de nummering op de kaart. Het gascompressorstation van de Gasunie in Middenmeer (Wieringermeer) heeft nummer 19 op de kaart.

#### *Project Inventarisatie knelpunten bij LPG-tankstations*

De Veiligheidsregio Noord-Holland Noord heeft in 2009 voor alle bestaande LPG-tankstations binnen de veiligheidsregio inzichtelijk gemaakt wat de externe veiligheidsituatie is op grond van het Bevi. Per tankstation is een risicoanalyse uitgevoerd waarbij de PR-contouren en het GR zijn bepaald. Hiermee zijn de locaties met een extern veiligheidsknelpunt in kaart gebracht waar uiterlijk voor 1 juli 2010 actie moet worden ondernomen (zoals: limiteren doorzet, aanpassen lostijden, vulpunt verplaatsen, saneren tankstation, saneren van kwetsbare objecten of het wegbestemmen van nog niet gerealiseerde maar wel mogelijke geprojecteerde kwetsbare objecten).

Met een extern veiligheidsknelpunt wordt bedoeld een "restcategorie EV-knelpunt" als aangegeven in het LPG-convenant. Het betreft het na het treffen van de LPG-branchemaatregelen:

- niet kunnen voldoen aan de  $PR=10^{-6}$  -afstanden van het Revi tot (geprojecteerde) kwetsbare objecten;
- niet kunnen voldoen aan de oriëntatiewaarde voor het GR als genoemd in het Bevi.

Bij de volgende doorzetten is er op 1 juli 2010 geen sprake van een saneringssituatie op grond van het Bevi:

- Tankstation Van Zijl in Wognum <1.000 m3 per jaar;
- Tankstation Van der Veen te Lambertschaag < 400 m3 per jaar;
- Texaco bij de A7 te Benningbroek < 500 m3 per jaar (zelfs 1.500 m3 voldoet);
- BP Express te Medemblik < 1.000 m3 per jaar;
- Tankstation Koper te Wervershoof < 1.000 m3 per jaar.

Dit geldt voor zowel de huidige situatie als voor de volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijke situatie. Bij de eerdergenoemde doorzetten is ten aanzien van het PR en het GR op 1 juli 2010 geen sprake van "restcategorie EV-knelpunten" op grond van het Convenant LPG-autogas.

De doorzet aan LPG was in de omgevingsvergunning milieu van Van Zijl in Wognum en Van der Veen te Lambertschaag reeds gelimiteerd.

De doorzet van Texaco langs de rijksweg A7 hoeft, gelet op de ligging en het ruimtegebruik, de doorzet niet gelimiteerd te worden.

De doorzet van BP Express dient formeel gelimiteerd te worden. Alleen deze onbemande inrichting verkoopt geen LPG meer, daarom is de inrichtinghouder verzocht de milieuvergunning op dat punt te laten aanpassen. Zo lang de inrichtinghouder de vergunning niet wil laten intrekken, blijft de vergunning van kracht.

Eigenlijk is een aanpassing van het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Wieringermeer wel noodzakelijk. In het bestemmingsplan moet de PR-contour van het reservoir worden opgenomen als veiligheidscontour waarbij moet worden opgenomen dat binnen deze contour alleen de bestaande beperkt kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn en dat uitbreiding in de richting van het LPG-reservoir niet is toegestaan. Dit is alleen van toepassing wanneer de inrichting weer LPG gaat verkopen.

Tankstation Op den Kelder is op dit moment (maart 2011) niet in werking. De vraag is wanneer deze inrichting (weer)in werking treedt en met welke uitgangspunten (LPG-verkoop, bedrijfswoningen). De milieudienst is verantwoordelijk voor de voortgang.

Een aanpassing van de overige betreffende bestemmingsplannen is niet noodzakelijk.

De doorzet aan LPG was in de milieuvergunning van Marees (Kleingouw 1 te Andijk) niet gelimiteerd. Volgens de werkafspraken tussen het ministerie van VROM en de LPG-branche en gezien de ligging van het LPG-tankstation moest de doorzet worden gelimiteerd op 500 m3 per jaar.

Bij een doorzet van 500 m3 per jaar zou er op 1 juli 2010 geen sprake van een saneringssituatie op grond van het Bevi zijn. Dit geldt voor zowel de huidige situatie als voor de volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijke situatie.

Aangezien op de locatie Kleingouw 1 geen LPG meer wordt opgeslagen en verkocht is de milieuvergunning ingetrokken. De inrichtinghouder zal op termijn op het nieuwe bedrijventerrein Zuid te Andijk een nieuw LPG-tankstation oprichten. De milieudienst zal het vervolg van deze ontwikkeling in de gaten houden.

### **Buisleidingen**

In de gemeente Medemblik zijn hogedruk aardgastransportleidingen gelegen. Voor een exacte ligging van de leidingen wordt verwezen naar de overzichtskaart in bijlage 4. In het IJsselmeer en in de gemeente Wieringermeer zijn ook buisleidingen gelegen die relevant kunnen zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Medemblik. Buisleidingen met een werkdruk minder dan 20 bar en een diameter kleiner dan 50 mm zijn voor externe veiligheid niet relevant. De kans op een incident met fatale gevolgen maken 'kleinere' leidingen niet relevant. Overige buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld voor brandbare vloeistoffen en militaire buisleidingen) zijn in de Westfrieze gemeenten niet gelegen.

Recent heeft de veiligheidsregio Noord-Holland Noord een risicoanalyse uitgevoerd naar deze buisleidingen. Samengevat zijn er op dit moment geen knelpunten/saneringssituaties. Hierop volgend zijn door de milieudienst Westfriesland de onderliggende bestemmingsplannen aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen getoetst. Vastgesteld is dat voor 1 januari 2016 de betreffende bestemmingsplannen conform het Bevb dienen te worden aangepast. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de bijlage 7.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen over spoorwegen**

In de gemeente Medemblik is het spoortraject Hoorn-Medemblik (museale stoomtrein) gelegen. Over het genoemde traject vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (Risicoatlas spoor 2001). Vervoer van gevaarlijke stoffen over rail is in dit kader dan ook niet relevant. In het kader van het zogenaamde Basisnet worden op basis van prognoses geen veiligheidsproblemen nu en in de toekomst gedetecteerd. Voor de Kop van Noord-Holland is in die prognoses geen relevante toename van gevaarlijke stoffen over het spoor opgenomen.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen over vaarwegen**

Het Basisnet water heeft betrekking op alle vaarwegen en bestaat uit een kaart met alle vaarwegen van CEMT klasse II<sup>1</sup> en hoger. Onder aan deze bijlage is het Basisnet water opgenomen. De rode vaarwegen zijn belangrijke toegangen naar zeehavens, zwarte vaarwegen zijn belangrijke binnenvaarwegen en groene zijn minder belangrijke vaarwegen. Behalve het vervoer van vloeibare brand-

---

<sup>1</sup> CEMT klasse is een Europese indeling van vaarwegen naar de grootte van het maatgevend schip. CEMT klasse II is geschikt voor de "Kempenaar", scheepslengte 55 meter.

stoffen in bunkerschepen tot 300 ton, vindt er buiten het Basisnet geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Voor de Westfriese gemeenten zijn de vaarwegen op het IJsselmeer (in meer of mindere mate) relevant. Deze zijn op de Basisnetkaart aangeduid met een groene kleur. Over deze vaarwegen vindt geen frequent vervoer plaats. Gedacht moet worden aan minder dan 1 geladen benzinetanker (of equivalent) per dag. Voor deze (groene) vaarwegen komt het PR ( $10^{-6}$ ) naar verwachting helemaal niet voor. Zelfs niet op het water. Ook is er geen veiligheidsafstand voor plasbranden (PBA). Tevens kan een GR-verantwoording achterwege blijven. Nu en in de toekomst tot 2030, bestaat er dan ook geen beperking voor de bestaande of nieuwe bebouwing.

Op de overige vaarwegen binnen de Westfriese gemeenten is vervoer van gevaarlijke stoffen niet toegestaan met uitzondering van bunkerschepen tot maximaal 300 ton brandbare vloeistoffen. Door het Basisnet water is vastgesteld dat door de afwezigheid van vervoer van gevaarlijke stoffen, externe veiligheid geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling vormt. Toetsing aan de grenswaarde voor het PR en verantwoording van het - kan bij deze vaarwegen achterwege blijven. Indien er toch een PR gaat ontstaan, zal het Rijk hier op anticiperen door eventueel de vaarweg zwart te maken. Met als gevolg dat er geen nieuwe bestemmingen binnen de waterlijn worden toegelaten. Tevens dient dan het GR te worden verantwoord.

### Vervoer gevaarlijke stoffen over verkeerswegen

Het is niet altijd nodig om een gedetailleerde, tijdrovende en dure kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. In de "Guideline for Quantitative Risk Assessment", deel 2, uitgave 1999 (CPR 18<sup>E</sup>/PGS 3 het Paarse Boek) wordt aan de hand van 'vuistregels' een indruk van het risiconiveau verkregen. Het aantal transportbewegingen per jaar wordt vergeleken met de drempelwaarden.

Als op basis hiervan sprake is van een EV-knelpunt, kan het risico op basis van het IPO-Risicoberekeningsmal (IPO-RBM) worden bepaald voordat een QRA dient te worden opgesteld.

In 2006 en 2007 zijn door AVV (Rijkswaterstaat) tellingen uitgevoerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de onderstaande tabel zijn de telgegevens voor de N302, N506 en A7 weergegeven.

Conform de brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat met kenmerk VMA/2007/552/FY van 29 mei 2007 zijn de volgende groeifactoren (Global Economy-scenario) tot 2020 gehanteerd: LF1: 1,15 / LF2: 1,15 / LT2: 1,45 / GF3: 1.

Uit de rapportage 'Analyse telresultaten vervoer gevaarlijke stoffen over de weg' (RWS, januari 2008) blijkt dat de vervoersintensiteiten van de N506 en A7 gecorrigeerd moeten worden met de factor 1.053.

Weg	ID	Omschrijving	Peiljaar	Stofcategorie				
				LF1	LF2	LT2	GF3	Totaal
A7	N108	A7/N242 (A7 afrit 12 Middenmeer) - A7/N203 (A7 afrit 9 Hoorn Noord)	2006	1696	1819	203	380	4098
			2020	1940	2165	294	380	4779
A7	N81	A7/N203 (A7 afrit 9 Hoorn Noord) - A7/N506 (A7 afrit 8 Hoorn)	2006	1739	2052	141	331	4263
			2020	1999	2360	204	331	4894
A7	N82	A7/N243/N247 (A7 afrit 7 Avenh.) - A7/N506 (A7 afrit 8 Hoorn)	2006	3778	5289	192	789	10048
			2020	4345	6083	287	789	11503
N506	N48	N506: A7/N506 (A7 afrit 8 Hoorn) - N506 Kernweg/Scheldeweg (Hoorn)	2006	1085	1051	--	197	2333
			2020	1314	1273	--	208	2795
Invloedsgebied vanaf de weg (meter) <sup>2</sup>				79	79	190	230	

#### Verklaring afkortingen:

- LF brandbare vloeistoffen
- LT toxische vloeistoffen
- GF brandbare gassen, GF3 bevat o.a. LPG

<sup>2</sup> Save, december 2002, Effectafstanden Model-Risico kaart (op basis van de CPR18/PGS3). Het maatgevende invloedsgebied is ook weergegeven in de plattegrond in bijlage 4.

Elke hoofdcategorie wordt met een cijfer onderverdeeld in subcategorieën. Hoe hoger het cijfer hoe gevaarlijker de stof in deze subcategorie. Niet genoemde categorieën komen niet voor. Daar op de N239 (Dijkweg), N240 (Markerwaardweg), N302 (Westfrisiaweg, Drechterlandseweg, Randweg, Zijlweg) geen cameratellingen zijn uitgevoerd, maar wel vrij gesteld zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, worden deze wegen gelijk gesteld aan de N506. In werkelijkheid komen de genoemde transportintensiteiten op deze wegen niet voor. Dit houdt een worst-case benadering in. Indien de oriënterende waarde van het GR wordt benaderd, dient een nauwkeurige afweging van de transportintensiteit plaats te vinden. Over gemeentelijke wegen zal bij uitzondering vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. De verkeersintensiteiten van dit transport is zodanig laag dat de kans op een incident met fatale gevolgen (risico) zeer laag is. Externe veiligheid vormt op deze wegen dan ook geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen.

#### PR provinciale wegen

De provinciale wegen hebben op basis van de vervoercijfers geen PR-contour van  $10^{-6}$ . Het aantal LPG-tankwagens over de N506 is lager dan 2.300 per jaar in niet stedelijk gebied en 8.000 stuks in stedelijk gebied, namelijk 208 tankwagens (in 2020). Daarnaast is de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens van de relevante categorieën per jaar kleiner dan 7.500 respectievelijk 22.000, namelijk 2.795 tankwagens.

#### PR rijksweg

De rijksweg A7 heeft op basis van de vervoercijfers geen PR-contour van  $10^{-6}$ . Het aantal LPG-tankwagens over de A7 is lager dan 6. per jaar, namelijk maximaal 789 tankwagens (in 2020). Daarnaast is de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens van de relevante categorieën per jaar kleiner dan 27.000, namelijk 11.503 tankwagens.

#### GR

Op basis van aantal LPG-tankwagens en het totale vervoer van gevaarlijke stoffen per jaar over de provinciale weg en de A7 vindt een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR plaats wanneer in de tabel vernoemde dichtheden van het aantal inwoners wordt overschreden.

Weg	ID	Omschrijving	Situatie	Ontwikkeling			
				1-zijdig	2-zijdig	1-zijdig	2-zijdig
A7	N108	A7 / N242 (A7 afrit 12 Middenmeer) - A7 / N203 (A7 afrit 9 Hoorn Noord)		100	50	70	30
A7	N81	A7 / N203 (A7 afrit 9 Hoorn Noord) - A7 / N506 (A7 afrit 8 Hoorn)		100	50	70	30
A7	N82	A7 / N243 / N247 (A7 afrit 7 Avenh.) - A7 / N506 (A7 afrit 8 Hoorn)		70	30	40	20
N506	N48	N506: A7/N506 (A7 afrit 8 Hoorn) - N506 Kernweg/Scheldeweg (Hoorn)	Stedelijk	100	70	100	50
			Niet stedelijk	70	40	50	20

#### Routing

Uitgangspunt is dat degene die over de weg gevaarlijke stoffen vervoert, verplicht is om de bebouwde kom te mijden (Wegenverkeerswet 1994). Dit is niet van toepassing indien vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom aanwezig is. Gemeenten mogen voor zogenaamde routeplichtige stoffen wegen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd (routing). Voor dat vervoer zijn de overige wegen dan uitsluitend bij ontheffing toegestaan. Zo kunnen gemeenten bijdragen aan het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Indien routing wordt ingesteld dan geldt dit voor alle gevaarlijke stoffen. Partiële routing is dus niet mogelijk. De minister van Verkeer en waterstaat heeft op 1 augustus 1997 het Rijkswegennet aangewezen voor het routeren van gevaarlijke stoffen. De provinciale overheid stelt uitsluitend op een provinciaal niveau een wegennet vast. Ook de gemeentelijke routes moeten aansluiten op het landelijke en provinciale netwerk. In de Provincie Noord-Holland zijn sinds eind jaren '90 alle Provinciale wegen en de wegen in beheer van waterschappen vrijgegeven voor het vervoer van

gevaarlijke stoffen. Hiermee wil de Provincie de gemeente de keuze laten om zelf de meest veilige routes aan te wijzen.

In het kader van het subsidieprogramma PFII (externe veiligheid) is in 2008 door adviesbureau DHV in opdracht van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord het project 'Inventarisatie en routing van gevaarlijke stoffen' uitgevoerd. Hierbij zijn de transportstromen van gevaarlijke stoffen door de gemeenten geïnventariseerd, voor zover er gegevens openbaar en beschikbaar waren. Deze inventarisatie had tot doel om:

- gemeenten inzicht te geven in de huidige situatie rond het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- knelpunten te identificeren;
- een basis te geven voor de keuze om wel of niet te routeren.

In de praktijk blijkt, dat alleen de vervoerders van gevaarlijke stoffen zelf weten wat er precies wordt vervoerd, met welke frequentie en welke route wordt gevolgd. Inrichtingen zelf hebben hierover beperkte kennis. Bovendien is geen informatie van Defensie over het transport van munitie beschikbaar gekomen, ondanks herhaalde (schriftelijke) verzoeken om deze informatie.

Slechts een deel van de vervoerders is enige informatie verkregen met betrekking tot hoeveelheden frequenties en routes. De meeste vervoerders willen hierover echter geen informatie verstrekken. Zij zijn hiertoe ook niet verplicht. De vervoerders hebben over het algemeen geen vaste routes. Zij dienen de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden, maar dit is niet altijd mogelijk of wenselijk.

Binnen de gemeente Medemblik doen zich momenteel geen knelpunten voor ten aanzien van externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Het is niet noodzakelijk om een routing in te stellen of om afspraken met vervoerders over alternatieve routes te maken.

De voormalige gemeente Andijk had een route gevaarlijke stoffen vastgesteld voor het transport van en naar waterleidingbedrijf PWN. Nagegaan zal worden of de huidige route in stand gehouden moet worden of dat deze vervangen kan worden door een convenant met de transporteurs/inrichting vaststellen.

## BIJLAGE 6

### Advies Milieudienst Westfriesland mbt externe veiligheid en bestemmingsplannen (aanpassen)

#### **Inleiding**

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen, waaronder aardgas<sup>3</sup>. De normstelling is in overeenstemming met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Binnen vijf jaar na inwerkingtreding van het besluit dienen buisleidingen correct in bestemmingsplannen te zijn verwerkt.

In opdracht van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord is op basis van de risicokaart onderzocht wat de externe veiligheidssituatie is en wat de consequenties zijn van het Bevb voor de gemeente Medemblik. Het onderzoek is uitgevoerd door Prevent Adviesgroep te Tuitjenhorn. De rapporten hebben als kenmerk 076-WFR-BL16 V.02, d.d. 14 oktober 2010 voor de voormalige gemeente Wervershoof en voor de voormalige gemeente Medemblik kenmerk 076-WFR-BL13 V.01, d.d. 4 november 2010. De bestemmingsplannen zijn door de Milieudienst Westfriesland op 9 februari 2011 beoordeeld.

In onderliggend overzicht wordt een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Voor de achtergrondinformatie wordt verwezen naar het rapport.

#### **Algemeen**

In de gemeente Medemblik zijn drie tracés gelegen, een tracé kan uit meerdere leidingen of delen bestaan. Voor een goed overzicht wordt verwezen naar de website [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl).

Op dit moment zijn geen concrete (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving bekend. Indien ruimtelijke procedures doorlopen worden, zal de milieudienst op het aspect externe veiligheid in het bijzonder en het aspect buisleidingen betrokken dienen te worden. Toetsing zal conform het Bevb plaatsvinden aan de grenswaarde van de plaatsgebonden risicocontour (PR) en de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR). Natuurlijk kan het organiseren van een vooroverleg een ruimtelijk plan (qua externe veiligheid) verder optimaliseren.

#### **Plaatsgebonden risicocontour**

Uit de analyse blijkt dat er geen kwetsbare objecten zoals woningen in de plaatsgebonden risicocontour ( $PR = 10^{-6}$ ) zijn gelegen. Conform artikel 11 van het Bevb is dit een grenswaarde. Op dit moment bestaat er geen acute sanerings situatie.

#### **Groepsrisico**

Wanneer binnen de 100% letaliteitscontour de personendichtheid zo hoog is, kan dat mogelijk een significant effect hebben op het groepsrisico. Het groepsrisico is niet berekend. Dit is pas noodzakelijk wanneer bouwplannen binnen het invloedsgebied gerealiseerd worden.

Het overgrote deel van de buisleidingen zijn gelegen in gebieden met een lage personendichtheid zodat het groepsrisico heel laag zal zijn.

In gebieden zoals industrieterrein Overleek Almere te Medemblik zal het groepsrisico hoger zijn. Uit risicoanalyses voor bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure Kersenboogerd te Hoorn, is gebleken dat in stedelijk verdichte omgevingen er wel een groepsrisico aanwezig is, maar dat de oriënterende waarde niet zal naderen.

Uit ervaring met ruimtelijke plannen binnen de regio West-Friesland blijkt dat het groepsrisico geen belemmering hoeft te zijn voor toekomstige bouwplannen. Natuurlijk dient een verhoging van het groepsrisico wel onderzocht en verantwoord te worden (conform artikel 12 Bevb).

#### **Bestemmingsplannen**

De buisleiding(en) en de bijbehorende belemmeringstrook (5 meter aan weerszijden van de buisleiding) dienen op de bestemmingsplankaart te worden aangegeven (conform artikelen 14.2 en respectievelijk 14.1 Bevb). In de bijbehorende voorschriften dient een bouwverbod en aanlegvergunningstelsel te zijn opgenomen (conform artikel 14.2).

---

<sup>3</sup> Met een minimale diameter van 50 mm en een werkdruk van 20 bar.

In onderstaande tabel wordt per bestemmingsplan aangegeven welke punten in de bestemmingsplannen voor 1 januari 2016 verbeterd dienen te worden.

Naam bestemmingsplan	Buisleiding op plankaart?	Bel.strook op plankaart?	Bouwverbod?	Aanlegverg. stelstel?
Abbekerk-Lambertschaag	nee	ja	ja	ja
Bedrijventerrein Almere Overleek 2003	ja	nee <sup>d</sup>	ja	ja
Medemblik Zuid 1998	ja	nee <sup>d</sup>	ja	ja
Landelijk gebied 2010	ja <sup>b</sup>	nee <sup>d</sup>	ja	ja
Twisk Gangwerf 2003	ja	nee <sup>d</sup>	ja	ja
Wervershoof Buitengebied 1993 <sup>a</sup>	nee	nee	nee	nee
Wervershoof Buitengebied 2011 <sup>a</sup>	ja <sup>c</sup>	nee	ja	ja
IJsselmeergebied 1995	nee <sup>e</sup>	nee	ja	ja
Zwaagdijk-Oost 2004	ja	nee <sup>d</sup>	ja	ja

**Opmerkingen:**

- a. Op dit moment is het bestemmingsplan Wervershoof buitengebied 2011 in voorbereiding, dit zal het oude bestemmingsplan uit 1993 vervangen. Daarnaast zal er voor de uitbreiding van de N302 een provinciaal inpassingsplan opgesteld worden, dit plan zal ook overeenkomstig het Bevb dienen te zijn. Zo lang het inpassingsplan en het bestemmingsplan Wervershoof buitengebied 2011 nog niet van kracht is, is het bp. Wervershoof Buitengebied 1993 van toepassing.
- b. De op de plankaart aangegeven lijnaanduiding komt niet overeen met de legenda.
- c. De aanwezige buisleiding is niet in zijn geheel opgenomen op de plankaart.
- d. Op de plankaart zijn wel belemmeringstroken opgenomen, maar deze zijn smaller dan de voorgescreven 5 meter.
- e. Op de plankaart is wel een leidingstraat opgenomen, niet de specifieke leidingen.



## Bijlage 7. Casusvoorbeeld voor EV in de ruimtelijke ontwikkeling



Voorbeeld casus 1

Opslag bestrijdingsmiddelen in verpakkingen van meer dan 10 kg.



GR invloedsg gebied bron - grens 300m



PR  $10^{-6}$  contour de bronsterkte  $b$  in kilogrammen per transportverpakking met een zeer vergiftige vaste poedervormige stof ( $T^+$ ) (zie Revi bijlage 1)

$b$ (kg) <sup>2</sup>	Afstand (m)
0,25	50
0,5	65
1	90
2	115
5	175
10	245

