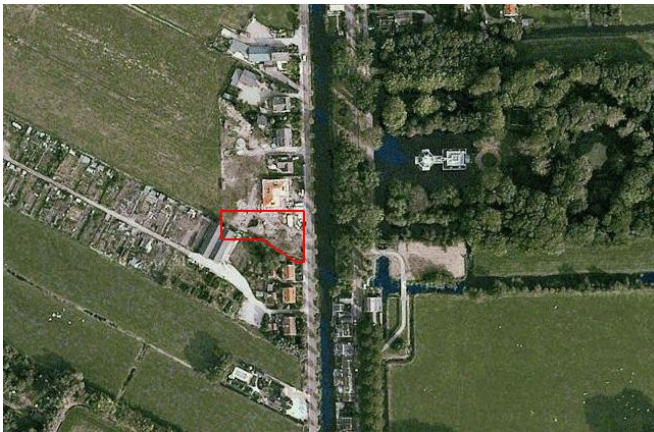


Quickscan externe veiligheid & milieuzonering Emmaweg te Kortenhoef

Project 1000.9216



projectnummer
1000.9216
project
Emmaweg te Kortenhoef
opdrachtgever
Nieuwenhuis Planontwikkeling

versie
Definitief
datum
8 maart 2010

auteur
ing. R. Grootelaar

Controle
ing. M.A.J. ter Laak

bestand
G:\3.Projecten\2009\9216 Emmaweg Kortenhoef\7.Rapportage\Ex. veiligheid

© Lycens Milieu & Ruimte B.V., Oldenzaal (tel. 0541-570730). Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

INHOUDSOPGAVE

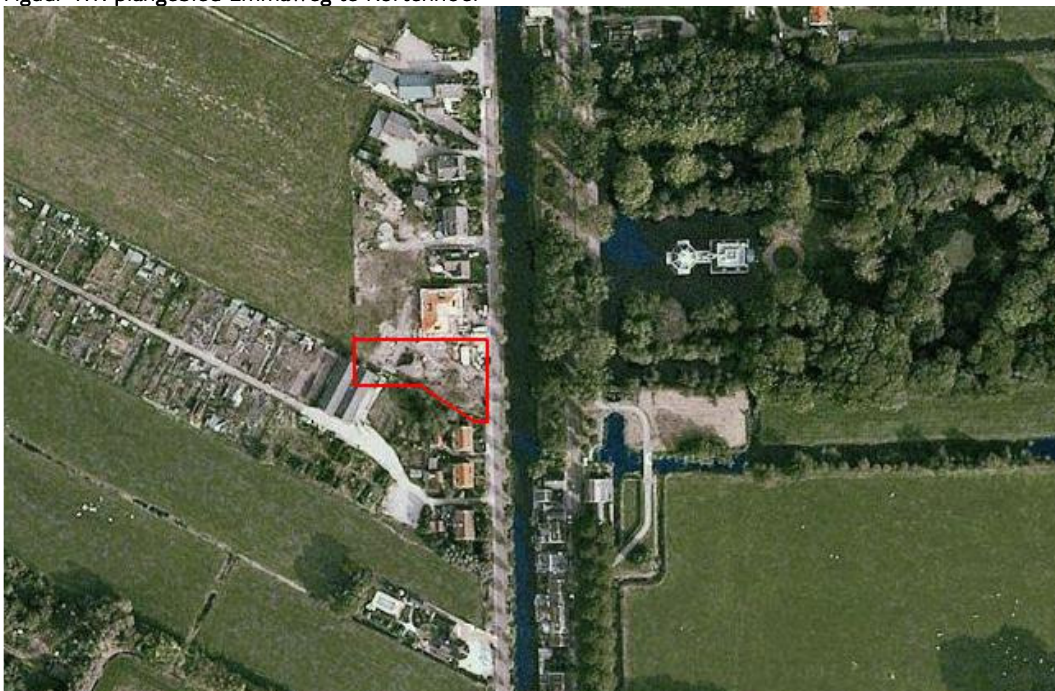
I	INLEIDING	3
2	BELEIDSKADER.....	4
2.1	ALGEMEEN.....	4
2.1.1	<i>Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013</i>	<i>4</i>
2.1.2	<i>Veiligheidsregio Gooi- en Vechtstreek.....</i>	<i>4</i>
2.1.3	<i>Gemeentelijke externe veiligheidsbeleid.....</i>	<i>5</i>
2.2	EXTERNE VEILIGHEID	6
2.2.1	<i>Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>6</i>
2.2.2	<i>Transport van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>7</i>
2.2.3	<i>Gebruik van luchthavens</i>	<i>8</i>
2.3	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING.....	9
2.3.1	<i>VNG-handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering'.....</i>	<i>9</i>
2.3.2	<i>Rustige woonwijk of gemengd gebied.....</i>	<i>9</i>
3	INVENTARISATIE EN TOETSING HINDER- EN RISICOBRONNEN	11
3.1	EXTERNE VEILIGHEID.....	11
3.1.1	<i>Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>11</i>
3.1.2	<i>Transport van gevaarlijke stoffen.....</i>	<i>12</i>
3.1.3	<i>Gebruik van luchthavens</i>	<i>13</i>
3.2	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING.....	14
3.2.1	<i>Beoordeling bestaande bedrijven.....</i>	<i>15</i>
4	CONCLUSIES.....	16
5	BETROUWBAARHEID ONDERZOEK.....	17

I INLEIDING

In opdracht van Nieuwenhuis Planontwikkeling heeft Lycens Milieu & Ruimte B.V. een quickscan externe veiligheid & milieuzonering uitgevoerd voor de locatie Emmaweg te Kortenhoef. In figuur 1.1 is het plangebied (rood omkaderd) en de omgeving ervan weergegeven.

De opdrachtgever is voornemens op deze locatie 2 geschakelde woningen te realiseren. Het plangebied ligt in het dorp Kortenhoef in de gemeente Wijdmeren. Het kleinschalige woningbouwplan is gelegen aan de Emmaweg en geldt als zuidelijke entree van het dorp met weids uitzicht op het landelijk gebied. Voor het mogelijk maken van de ontwikkeling dient het voor dit gebied geldende bestemmingsplan gewijzigd te worden. Hiertoe dient een aantal onderzoeken verricht te worden, waaronder het onderhavige.

Figuur 1.1: plangebied Emmaweg te Kortenhoef



2 BELEIDSKADER

2.1 Algemeen

2.1.1 *Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013*

Volgens de Wet milieubeheer moeten Rijk en provincies periodiek een milieubeleidsplan maken. Provincie Noord-Holland heeft een Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 opgesteld. Het is de opvolger van het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006. Het plan biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen. Voor de provincie zelf is het milieubeleidsplan de basis voor de vergunningverlening en handhaving.

In het voorgaande Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 is externe veiligheid geen speerpunt geweest en zijn de activiteiten beperkt gebleven tot wettelijke taken. In het nieuwe Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 heeft de provincie zich vier belangrijke doelen gesteld namelijk:

1. Bestaande saneringssituaties oplossen en nieuwe knelpunten tegengaan;
2. Externe veiligheid verankeren in ruimtelijke ordening;
3. Verbeteren van de kwaliteit van de uitvoering van het veiligheidsbeleid;
4. Bevorderen van veiligheidsmanagement bij bedrijven.

2.1.2 *Veiligheidsregio Gooi- en Vechtstreek*

De gemeente Wijdmeren houdt zich aan de wettelijke regels die te maken hebben met de Bevi en vervoer gevaarlijke stoffen. Daarnaast hebben zij hun externe veiligheidsbeleid ondergebracht bij de Veiligheidsregio Gooi- en Vechtstreek waar meer kennis aanwezig is.

In de Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek werken de gemeenten Wijdmeren, Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden. Naarden en Weesp samen aan het bevorderen van de kwaliteit van de rampenbestrijding. De doelstelling is meer samenwerking, meer daadkracht en minder vrijblijvendheden zodat er slagvaardiger en professioneler opgetreden wordt bij rampen en crises.

Deze quickscan extern veiligheid richt zich op de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen die voor de omgeving aanwezig zijn. Dit zijn:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, waterwegen, wegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het beleid inzake externe veiligheid. Het uiteindelijke beleidsdoel is de burger in zijn woon-, werk- of leefomgeving te beschermen door ervoor te zorgen dat het persoonlijke risico veroorzaakt door activiteiten met gevaarlijke stoffen voldoende klein is. Tevens is het beleidsdoel erop gericht de kans op een ramp voldoende klein te houden. Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol.

2.1.3 Gemeentelijke externe veiligheidsbeleid

Zoals in paragraaf 2.1.2 kent de gemeente geen externe veiligheidsbeleid. De gemeente Wijdmeren streeft naar een verantwoord evenwicht tussen risico's en de behoefte aan de activiteiten die de risico's veroorzaken. Daartoe conformeert de gemeente Wijdmeren zich aan haar wettelijke verplichtingen. De gemeente Wijdmeren geeft daarin een vertaling naar algemene uitgangspunten en gebiedsgerichte ambities op basis van plaatsgebonden- en groepsrisico.

Algemene uitgangspunten:

1. In subjectieve en objectieve zin veiliger maken in samenwerking met alle partners;
2. Risico's die bedrijven met zich meebrengen moeten bekend zijn, beperkt worden en aan burgers aangeduid en uitgelegd worden;
3. Streven dat woongebieden bijzonder veilig worden. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen toegelaten;
4. Op bedrijventerreinen en in het landelijke gebied wordt enigszins een minder streng veiligheidsregime gehanteerd en is de komst van inrichtingen met een geringe risicobelasting op de omgeving onder voorwaarden mogelijk;
5. Waar zich EV-knelpunten voor (kunnen) doen, wordt veel aandacht besteed aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde;
6. Bij het beoordelen van risicosituaties worden aanvullend op de beoordeling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit betrokken.

Gebiedsgerichte ambities

Op basis van de aard en ligging van de risicobronnen is vanuit het perspectief een indeling gemaakt in gebieden waarvoor het wenselijk is om een verschillend ambitieniveau op het gebied van externe veiligheidsniveau na te streven. Selectie van meest relevante ambities:

- In woongebieden worden geen risicobronnen toegelaten;
- Kwetsbare objecten mogen (ook in nieuwe situaties) niet binnen de PR 10-6 contour van een risicobron liggen (wettelijk eis). Aanvullend hierop mogen ook beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties niet binnen de PR 10-6 contour van een risicobron liggen;
- Toename van het groepsrisico door risicobronnen is niet toegestaan;
- Toename van groepsrisico door een structurele toename van het aantal personen in het invloedsgebied is onder voorwaarden wel toegestaan, mits:
 - o Invulling wordt gegeven aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico zoals opgenomen in het BEVI;
 - o De oriënterende waarde voor het groepsrisico in deze situaties niet wordt overschreden (oriënterende waarde wordt als grenswaarde beschouwd);

Overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt dus niet geaccepteerd.

2.2 Externe veiligheid

2.2.1 Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) gepubliceerd in het Staatsblad. Dit besluit, dat milieukwaliteitseisen formuleert op het gebied van externe veiligheid, is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Hiermee zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegd gezag en Wet milieubeheer en Wet ruimtelijke ordening afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich (veel) mensen ophouden) en risicovolle bedrijven. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (hierna: Revi), van 8 september 2004 in de Staatscourant (23 september 2004, nr. 183) gepubliceerd, in werking getreden. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij horende Revi) naleven bij de opstelling van bestemmingsplannen. Een van de normen is dat zowel de gemeentelijke als ook de regionale brandweer bij dergelijke plannen om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld, met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Het onderscheid

in het Bevi tussen de waarden voor het plaatsgebonden risico in bestaande en nieuwe situaties voor kwetsbare objecten komt uiterlijk in 2010 te vervallen. De normen in het besluit zijn niet effectgericht, maar gebaseerd op een risico-effectbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden; gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht.

In het Bevi is een voorschrift opgenomen, op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke plannen waarbij onder andere de mogelijkheden tot verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door het ministerie van VROM in augustus 2004 de "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico" (in concept) opgesteld. Dit document geeft een handleiding met betrekking tot het verantwoorden van het groepsrisico.

2.2.2 *Transport van gevaarlijke stoffen*

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Staatscourant 147, 4 augustus 2004) wordt het beleid beschreven over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Een wettelijke verankering van deze risiconormen is in voorbereiding. Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten: vervoer over de weg, het spoor, over het water (zee en binnenwater) en door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Voor buisleidingen is een dergelijke atlas nog niet opgesteld. Met betrekking tot de aardgasleidingen wordt als eerste het document "Regels inzake de zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van 26 november 1984 en de daarop gebaseerde NEN 3650 geraadpleegd. Ten tweede wordt gekeken naar de voorlopig door het RIVM aangegeven maximale plaatsgebonden risicocontour 10-6 voor de afzonderlijke typen aardgasleidingen. Dit in verband met de herziening van de wetgeving betreffende de buisleidingen welke momenteel gaande is.

Op 28 augustus 2009 is het ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen gepubliceerd. De verwachting is dat het nieuwe besluit in 2011 in werking zal treden. Toch dient men bij ruimtelijke plannen al zoveel mogelijk rekening te houden met de normen uit het ontwerp-Besluit. In bestaande situaties waar anticiperen op het ontwerp-Besluit tot knelpunten leidt, kunnen de oude circulaires nog worden gebruikt.

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde opgesteld. Met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Voor het groepsrisico is geen harde norm vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven. Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. In de circulaire is hierover een voorschrift opgenomen, op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de toename van het groepsrisico door de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of toename van het groepsrisico een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke plannen waarbij onder andere de mogelijkheden tot verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn.

Voor de regels in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van 12 oktober 1995 opgesteld. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden. Deze verplichting geldt niet, indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen, of omdat er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van deze wet kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover de bij ministeriële regeling aangewezen gevaarlijke stoffen, bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

2.2.3 Gebruik van luchthavens

Vliegvelden en grote luchthavens worden vermeld omdat de kans op het neerstorten van vliegtuigen in de buurt van een vliegveld groter is dan elders. Een luchtvaartongeval is daar dus te voorzien en het is denkbaar dat daarbij (woon)bebouwing wordt getroffen.

Een vliegtuig of helikopter kan overal neerstorten. De gevolgen kunnen dus op elke plek optreden. Het risico is echter het grootst nabij een vliegveld. Bij het opstijgen en landen is de kans op neerstorten het grootst. Dit risico bestaat uit grote luchtvaartongevallen, waarbij zowel civiele als militaire toestellen, en zowel passagiers- als cargo-toestellen, betrokken kunnen zijn. Het gaat hierbij vooral om:

- crashes op of nabij een vliegveld tijdens het opstijgen of het maken van een(nood)landing;
- het neerstorten van een vliegtuig in buitengebied;
- het neerstorten van vliegtuigen op bebouwing.

De effecten van dit ramptype die bestreden moeten worden zijn als volgt samen te vatten: 'relatief veel dodelijke slachtoffers, vooral brandwonden en mechanisch letsel en mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.' Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid

inrichtingen, welke 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (augustus 2004).

2.3 Bedrijven en Milieuzonering

2.3.1 VNG-handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering'

Elk project dat afwijkt van het geldende bestemmingsplan dient goed onderbouwd te worden. Hierbij dient ook ingegaan te worden op het voorkomen van voorzienbare hinder door milieubelastende activiteiten.

Functiescheiding en milieuzonering zijn hierbij leidende begrippen. De VNG heeft een handreiking geschreven om duidelijkheid te geven in welke situaties deze begrippen dienen te worden toegepast en van welke afstanden dient te worden uitgegaan.

De VNG-handreiking "Bedrijven en Milieuzonering" (versie 2007) geeft op systematische wijze informatie over de ruimtelijk relevante milieuaspecten van een scala aan bedrijfsactiviteiten. De handreiking is oorspronkelijk bedoeld als hulpmiddel bij de ruimtelijke planvorming. Uit de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vloeit voort dat de handreiking als hulpmiddel erkend is.

In de handreiking zijn bedrijven en bedrijfsactiviteiten ingedeeld in typen (milieubelastende) bedrijvigheid, gerangschikt naar SBI-code. Dit betekent dat er is gestandaardiseerd en dat is uitgegaan van gemiddelde situaties. De hieruit voortvloeiende richtafstanden (10 – 1.500 meter) geven een indicatie van de te verwachten milieubelasting. Deze milieubelasting dient vervolgens te worden afgezet tegen de belasting waarvan in de omgeving al sprake is. Ook dit is gestandaardiseerd, in dit geval in twee omgevingstypen: "rustige woonwijk/rustig buitengebied" en "gemengd gebied".

Soms is niet geheel duidelijk in welke categorie een bepaalde situatie valt. Ook kan een feitelijke situatie significant verschillen als gevolg van specifieke bedrijfsprocessen, hinderbeperkende maatregelen, de concrete inrichting van het bedrijf en/of de geldende milieuvergunning. De daadwerkelijke milieubelasting kan in dat geval aanzienlijk afwijken van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het bepalen van de standaard richtafstanden. Dit is de reden dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bepaald dat de richtafstanden niet zonder meer overgenomen mogen worden: er dient te worden gemotiveerd waarom welke afstanden gelden (ofwel waarom een situatie in een bepaalde categorie valt) en waarom hier (eventueel) van kan worden afgeweken. Voor een onderzoek naar de milieuzonering kan daarom concreet en gedetailleerd onderzoek naar de feitelijke milieubelasting zinvol of noodzakelijk zijn. De handreiking bevat hiervoor een aantal stappenplannen.

2.3.2 Rustige woonwijk of gemengd gebied

In een intensief gebruikt gebied met veel functies en 'bedrijvigheid' wordt vaak minder hinder ervaren van een milieubelastende activiteit dan in een rustige woonwijk. Dit heeft (onder andere) te maken met acceptatie, gewenning en achtergrondbelasting (/hinder).

Zoals hiervoor al aangegeven hanteert de VNG-handreiking twee omgevingstypes:

1. "rustige woonwijk en rustig buitengebied"

"Een rustige woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer.

Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied."

2. "gemengd gebied"

"Een gemengd gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend."

Bij het bepalen van de van toepassing zijnde omgevingstype moet niet gekeken worden naar de locatie zelf maar naar het (soort) gebied waarin de locatie ligt. Het gebied waarin onderhavige locatie is gelegen valt duidelijk binnen de categorie 'rustige woonwijk'. De afstanden zoals die in de VNG-handreiking genoemd staan zijn bedoeld voor deze omgevingscategorie. De afstanden zijn in dit opzicht één-op-één toepasbaar.

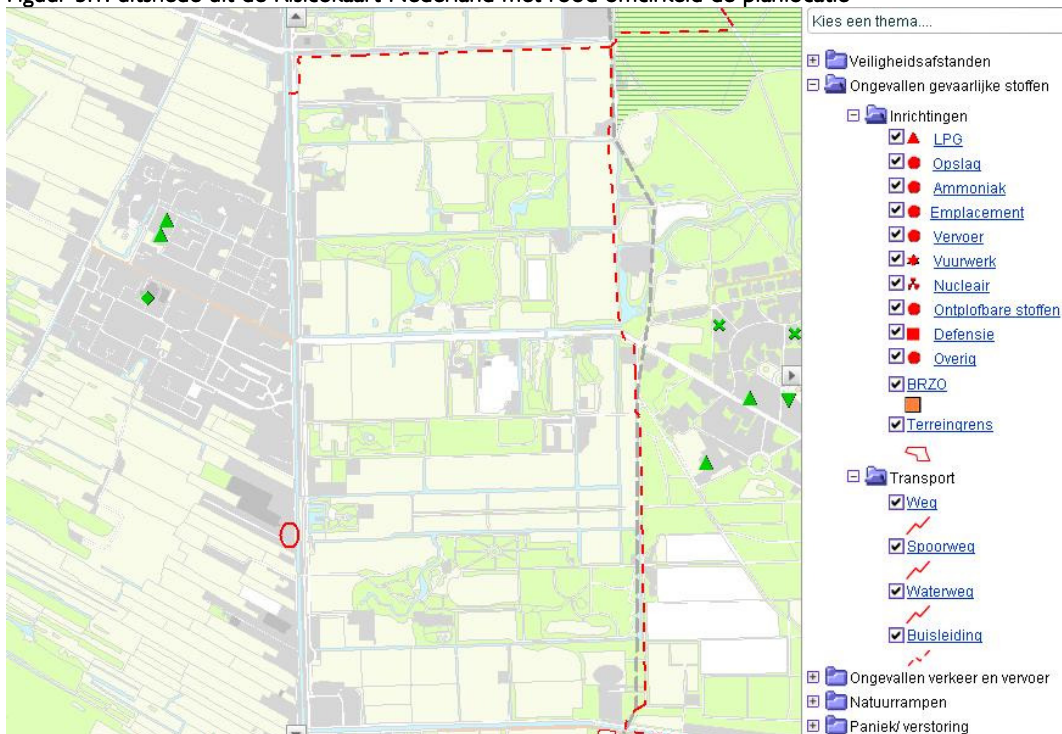
3 INVENTARISATIE EN TOETSING HINDER- EN RISICOBRONNEN

3.1 Externe veiligheid

3.1.1 Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen

Voor de inventarisatie van risicovolle inrichtingen in de directe omgeving van de planlocatie is de 'Risicokaart Nederland' geraadpleegd. Zie figuur 3.1 voor een uitsnede hieruit.

Figuur 3.1: uitsnede uit de Risicokaart Nederland met rood omcirkeld de planlocatie



Zoals op de kaart is te zien zijn er in de directe omgeving geen risico's voor ongevallen met gevaarlijke stoffen. De dichtst bij gelegen risicobron is een tankstation, gelegen aan de Zevenijnstraat 2 te Hilversum, zo'n 2500 meter ten zuidoosten van de planlocatie (niet weergegeven op figuur 3.1). Zie figuur 3.2 voor het betreffende tankstation.

Figuur 3.2: betreffende tankstation met lpg installatie (bron: google streetview)



Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkelingen niet belemmerd worden door de risicobronnen. De afstand tot aan de risicobronnen is in verhouding tot het veiligheidsrisico dusdanig groot dat ze niet tot het toepassingskader van het BEVI gerekend kunnen worden.

3.1.2 *Transport van gevaarlijke stoffen*

Modaliteit Weg

Het plangebied is niet gesitueerd nabij een transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De gemeente Wijdmeren heeft geen routes voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. In het bestemmingsplan 'Kern Kortenhoef', vastgesteld door de raad op 31 mei 2007, bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied c.q. gemeente Wijdmeren en/of omliggende gemeenten geen routes gevaarlijke stoffen.

Modaliteit Spoor en water

In het bestemmingsplan 'Kern Kortenhoef', vastgesteld door de raad op 31 mei 2007, wordt gesproken dat er geen spoor- en vaarwegen in de omgeving van het plangebied zijn, die worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Modaliteit Buisleidingen

Het dichtst bij gelegen relevante buisleiding is een aardgastransportleiding van de Gasunie gelegen circa 1400 meter ten oosten van de planlocatie. Dit zijn de stippellijnen die zijn weergegeven in afbeelding 3.1. Het beleid ten aanzien van aardgasleidingen is neergelegd in de ministeriële circulaire van 26 november 1984 en de daarop gebaseerde NEN 3650 bepalen dat een dergelijke leiding een toetsingsafstand heeft van 20 meter en een bebouwingsafstand van 4 meter. Daarnaast is ook het ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen van kracht. In bestaande situaties waar anticiperen op het ontwerp-Besluit tot knelpunten leidt, kunnen de oude circularies nog worden gebruikt.

De bebouwings- en toetsingsafstand rond de leiding komen overeen met de risicocontouren rond de leiding waarvoor het plaatsgebonden risico op overlijden wegens het falen van de leiding 10^{-6} per jaar respectievelijk 10^{-8} per jaar bedraagt. De afstand is dusdanig groot dat er qua veiligheid geen problemen zijn te verwachten. In de circulaire is vastgelegd dat het streven erop gericht dient te zijn een afstand van de transportleiding tot woonbebouwing of een bijzonder object aan te houden die groter is dan de toetsingsafstand, in dit geval groter dan 20 meter. Met een afstand van circa 1400 meter voldoet onderhavig plangebied hier ruimschoots aan.

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat de bovenstaande risicobronnen (modaliteit weg, spoor, water en buisleidingen) geen gevaar opleveren voor de beoogde ontwikkeling. In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen gevaarlijke routes zowel op de weg, spoor- en vaarwegen. Wel bevindt zich in de omgeving een gastransportleiding, maar de afstand is dusdanig groot dat dit geen problemen oplevert.

3.1.3 *Gebruik van luchthavens*

Het plangebied ligt hemelsbreed op circa 5 kilometer van vliegveld Hilversum (zie figuur 3.2). Vliegveld Hilversum wordt hoofdzakelijk gebruikt door zakelijke vluchten, les- en oefenvluchten, rondvluchten, overheidsvluchten en privé- en recreatieve vluchten. De planlocatie ligt buiten de 75% waar de meeste ongevallen plaats vinden (ongeveer 75% van de ongevallen vindt plaats binnen een zone die zich uitstrekt tot 150 meter aan weerszijden van de start/ladingsbaan en tot 1 km voor en achter de baan). De locatie ligt wel binnen het gebied waar 10% van de ongevallen plaatsvindt (10% van de ongevallen vindt plaats binnen een strook die zich globaal zo'n 10 kilometer uitstrekt rondom het vliegveld, de overige 15% van de ongevallen vindt willekeurig plaats).

Figuur 3.2: Rood omcirkelt planlocatie en ten zuidoosten vliegveld Hilversum.



Conclusie

Het vliegverkeer heeft geen invloed op de externe veiligheid van het plangebied, omdat het hier om kleinschalig vliegverkeer gaat. De kleine percentage ongevallen is dusdanig klein dat dit geen problemen oplevert. Op basis van het bovenstaande kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkelingen niet belemmerd worden door het vliegverkeer.

3.2 Bedrijven en Milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende inrichtingen (bedrijven of voorzieningen) en anderzijds milieugevoelige gebieden, zoals woonwijken. In het algemeen wordt door het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast tengevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

In het kader van het bestemmingsplan heeft een inventarisatie plaatsgevonden van bestaande bedrijvigheid in en rondom het plangebied, die van invloed kan zijn op het woon- en leefklimaat in het plangebied. Er is onderzoek

gedaan naar de potentiële milieubelasting van deze inrichtingen (bedrijven en voorzieningen). De milieubelasting en de bijbehorende contouren worden bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, hinder, stof, geur, geluid en dergelijke.

Aan de hand van dossieronderzoek is, met behulp van de gemeentelijke "Lijst van bedrijfstypen" en de publicatie "Bedrijven en milieuzonering", een herziene VNG uitgave van 2009, van de aanwezige bedrijven en voorzieningen binnen het plangebied de milieucategorie bepaald. Tevens is een beknopte beschrijving gemaakt van de (bedrijfs)activiteiten en worden voor elk bedrijf of voorziening per milieuaspect de wenselijke afstanden tot woningen aangegeven.

3.2.1 *Beoordeling bestaande bedrijven*

De inventarisatie van bestaande bedrijven in en rondom het plangebied heeft plaatst gevonden door het bestemmingsplan 'Kern Kortenhoef', vastgesteld in mei 2007 door de raad, te raadplegen.

Volgens het bestemmingsplan 'Kern Kortenhoef' zijn de aanwezige bedrijven aan de Emmaweg een autobedrijf en 'Van Rijn zeilmakerij'. Het autobedrijf wordt in categorie 2 ingeschaald en heeft een richtafstand van 30 meter, de zeilmakerij valt in categorie 3.1 en heeft een richtafstand van 50 meter. In principe allemaal kleinschalig. Alleen het kunststof producerend bedrijf Vacuplast wordt in categorie 4.1 (richtafstand 200 meter) ingeschaald. Dit bedrijf en de bedrijven in categorie 3.1 krijgen daarom een aanduiding die een afwijking van het algemene toelatingsbeleid mogelijk maakt voor de huidige activiteiten. Bij de bedrijfsbeëindiging of -verplaatsing kan zich dan alleen nog een gelijksoortig bedrijf vestigen, of een bedrijf dat past binnen het algemene toelatingsbeleid. Voor zover bekend leveren de bedrijven geen onaanvaardbare milieuhinder op voor de planlocatie en/of woonomgeving.

Conclusie

Nabij het plangebied liggen de bestaande bedrijven buiten de richtafstanden die door VNG zijn vastgesteld. Beide bedrijven gelegen aan de Emmaweg 24 liggen op ruim 600 meter afstand van de beoogde ontwikkeling. Op basis van het bovenstaande kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkelingen niet belemmerd worden door mogelijke milieuhinder van de huidige bedrijven.

4 CONCLUSIES

Nieuwenhuis Planontwikkeling is voornemens een tweetal geschakelde woningen te realiseren in het dorp Kortenhoef liggende in de gemeente Wijdmeren. De locatie heeft een oppervlak van circa 1.700 vierkante meter en is gelegen aan de Emmaweg. In deze quickscan wordt het plan op hoofdlijnen getoetst aan de verschillende aspecten van Externe Veiligheid & Milieuzonering.

Uit het onderzoek is gebleken dat er op het gebied van Externe Veiligheid geen sprake is van risico's waartegen maatregelen genomen moeten worden of waardoor het plan niet gerealiseerd kan worden.

In de omgeving van de voorgestane ontwikkeling zijn qua externe veiligheid geen relevante inrichtingen aanwezig die binnen het toepassingskader van het BEVI vallen. Het perceel valt buiten de plaatsgebonden risicocontouren (externe veiligheid) van het risicoregister (RIVM) geldend voor 10⁻⁶ per jaar en is bovendien niet gelegen in enig invloedsgebied van het groepsrisico.

In de ruimtelijke ordening wordt bij het bepalen van de verenigbaarheid van functies gebruik gemaakt van richtafstanden en normen die zijn opgenomen in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In dit rapport zijn de in de omgeving liggende bedrijven hieraan getoetst.

Geconcludeerd kan worden dat er geen functies in de omgeving van de te realiseren aanwezig zijn die een onacceptabele hoeveelheid hinder veroorzaken en omgekeerd worden er binnen het plangebied geen functies gerealiseerd die een onacceptabele hoeveelheid hinder kunnen veroorzaken voor gevoelige functies binnen en buiten het plangebied.

Er is geen aanvullend onderzoek op het gebied van externe veiligheid of milieuzonering nodig.

5 BETROUWBAARHEID ONDERZOEK

Het onderhavige onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Desondanks kan de mogelijkheid niet worden uitgesloten dat er toch fouten en / of onvolledigheden voorkomen in deze rapportage.

Lycens Milieu & Ruimte B.V. sluit iedere aansprakelijkheid uit voor hieruit voortvloeiende schade of gevolgen van welke aard ook, tenzij de schade mocht voortvloeien uit opzet of grove schuld aan de zijde van Lycens Milieu & Ruimte B.V.

Naarmate er een langere tijd is verlopen na uitvoering van het onderzoek, dient meer voorzichtigheid / voorbehoud te worden betracht bij het gebruik van de onderzoeksresultaten.