

Externe veiligheid

Waar wordt gebouwd/verbouwd kunnen veiligheidsrisico's optreden voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om de veiligheid te vergroten wordt bij bestemmingsplannen aandacht besteed aan de omgeving van bedrijven die veiligheidsrisico's met zich meebrengen. De normen en richtlijnen zijn afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI, in 2004 in werking getreden). Dit besluit schrijft voor dat een bestemmingsplan moet worden getoetst aan deze normen.

Bedrijvigheid

Het Besluit externe veiligheid beschrijft de afstanden tussen risicovolle bedrijven en kwetsbare objecten / bestemmingen. Risicovolle bedrijven zijn bijvoorbeeld LPG stations en kunstijsbanen. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, gebouwen waarin mensen verblijven die zichzelf slecht in veiligheid kunnen brengen (scholen en zorginstellingen), gebouwen waarin regelmatig grote aantallen personen aanwezig zijn (grote winkelcentra, grote kantoren etc.) en campings. Daarnaast bestaan er de beperkt kwetsbare objecten, dit zijn alle andere gebouwde objecten.

Binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan zijn geen bedrijven aanwezig of geprojecteerd die vallen onder het Bevi of onder het Besluit risico zware ongevallen (BRZO).

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is verwoord in de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (RNVGS) 2004, vervolg en samenvatting van de nota RNVGS (1996). De circulaire geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes en geeft de normering aan voor Plaatsgebonden Risico en Groepsrisico.

De normhoogte voor Plaatsgebonden risico bedraagt 10^{-6} /jaar voor kwetsbare objecten. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde, wat betekent dat zoveel als mogelijk aan deze waarde moet worden voldaan.

Voor het Groepsrisico geldt een zg. oriëntatiewaarde. Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4} /jaar bij 10 doden, 10^{-6} /jaar bij 100 doden enz. Het is een oriëntatiewaarde omdat onder voorwaarden van deze waarde mag worden afgeweken. Daarnaast is in de Circulaire aangegeven dat bij overschrijding van de oriëntatiewaarde of bij significante verhoging van het Groepsrisico de Verantwoordingsplicht moet worden doorlopen.

Transport over de weg

Het bestemmingsplan bevat geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten behalve de bestemming recreatiegebied nabij de Waterlinieweg en een commerciële ruimte op de hoek van Oosterkade en Pelikaanstraat. Beide zijn beperkt kwetsbare objecten, waarvoor de waarde van 10^{-6} /jaar Plaatsgebonden Risico als richtwaarde geldt. De bestemming HOV zelf geldt niet als (beperkt) kwetsbaar object conform de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen.

Bestemmingsverkeer van gevaarlijke stoffen kruist het plangebied bij de Waterlinieweg. Het gebied ter hoogte van de Waterlinieweg bevat de bestemming recreatiegebied (beperkt kwetsbare object). In Utrecht is een routingregeling van kracht. Al het bestemmingsverkeer dient een ontheffing te bezitten om gebruik te maken van deze Waterlinieweg. Op grond van de verleende ontheffingen wordt het aantal transporten op de Waterlinieweg geschat op maximaal 100 vtg/jaar. Door dit transport wordt de waarde voor het Plaatsgebonden Risico van 10^{-6} /jaar niet bereikt, zodat geen belemmering bestaat voor deze bestemming. Ook het Groepsrisico blijft zeer ver beneden de oriënterende waarde voor zowel de huidige als de toekomstige situatie.

Transport over het spoor

Over het baanvak Utrecht Centraal – Lunetten vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Op grond van de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen dient vastgesteld te worden of voldaan wordt aan de normen voor Plaatsgebonden Risico en de oriënterende waarde voor het Groepsrisico. Op dit moment wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen berekend op basis van prognoses. Er bestaan geen wettelijke middelen om het vervoer ook daadwerkelijk binnen de prognosegrenzen te houden, zodat er geen echte garantie bestaat dat de risico's van het transport in de toekomst binnen bepaalde grenzen blijven. Om deze situatie te verbeteren is het Rijk bezig een Basisnet vast te stellen, waarbij wel grenzen aan dit vervoer worden gesteld. Daarbij zal ruimte aan het vervoer op langere termijn worden gegeven, echter wel met echte grenzen aan de groei.

Op dit moment spelen twee vervoersprognoses:

- de prognoses zoals vastgelegd in de UOK (Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied Utrecht).
- de marktverwachting uit 2007 voor het jaar 2020

Op dit moment kan alleen een risicoberekening uitgevoerd worden, die gebaseerd is op de prognoses zoals vastgelegd in de UOK. Berekening op basis van de marktverwachting voor het jaar 2020 levert landelijk zoveel knelpunten op, dat ingrijpende maatregelen nodig zijn. Verwacht wordt dat in 2009 door het ministerie van V&W een convenant wordt gesloten met vervoerders over het zg. BLEVE-vrij rijden. Hiermee zou het risico van het meest maatgevend transport van brandbare gassen sterk gereduceerd worden.

Deze risicoreducties vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk en liggen in lijn met een inspanningsverplichting die in het UOK is opgenomen, wanneer van de daarin opgenomen prognoses en uitgangspunten door het Rijk wordt afgeweken.

Daarnaast heeft de minister van V&W de Tweede Kamer toegezegd dat het Basisnet 'knelpuntvrij' wordt opgeleverd, d.w.z. dat door het Basisnet geen onaanvaardbare situaties ontstaan. Daarbij wordt rekening gehouden met alle ruimtelijke ontwikkelingen die gemeenten aan V&W hebben opgegeven in de voorbereiding tot het ontwerp van het Basisnet.

In het kader van knelpuntvrij opleveren van het basisnet is in een eerste gespreksronde met de gemeente door V&W meegedeeld dat het uitgangspunt is dat gestreefd wordt naar de (lage) risiconiveaus die zijn berekend in de risicoanalyse die onderdeel uitmaakt van de UOK.

De gemeente zal erop toezien dat het Rijk zijn inspanningsverplichting nakomt en dat het Basisnet knelpuntvrij wordt opgeleverd.

Gezien dit kader mag ervan worden uitgegaan dat de veiligheidssituatie rond het onderhavige plan bij invoering van het Basisnet zal voldoen aan het criterium "knelpuntvrij" en aan het criterium dat zo veel als haalbaar is gedaan aan het reduceren van risico's. Dit valt onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk en gemeente.

Door de ontwikkeling van het Basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen is de berekening van de toekomstige situatie zoals vastgelegd in de UOK niet meer onverkort meer hanteerbaar. Ook de marktverwachting uit 2007 voor het jaar 2020 is niet meer goed toepasbaar, omdat het Basisnet daarop routeringsmaatregelen toepast en veiligheidsmaatregelen gaat nemen. De afspraken betreffende Externe Veiligheid vastgelegd in de UOK zijn wel van toepassing. Conform die afspraken is het Ministerie Van V&W bezig een knelpuntvrij Basisnet te ontwikkelen, wat mogelijk wordt door de toepassing van vergaande veiligheidsmaatregelen, zoals BLEVE-vrij rijden en ATB verbeterde versie. Verwacht wordt dat medio 2010 hierover volledige duidelijkheid bestaat. Bij een knelpuntvrij Basisnet zijn de ontwikkelingen binnen het plangebied realiseerbaar wat betreft Plaatsgebonden Risico. Wat betreft het Groepsrisico wordt door Rijk en Gemeente gezamenlijk de verantwoordingsplicht voor Utrecht doorlopen. Ondanks het gegeven dat de toename van het Groepsrisico door het bestemmingsplan "HOV om de Zuid" marginaal zal zijn, wordt de verantwoordingsplicht voor dit plan opgenomen in de totale verantwoordingsplicht die voor geheel Utrecht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt afgelegd.

Risicobeoordeling op basis van prognoses zoals vastgelegd in de UOK

Een beoordeling van de toename van het Groepsrisico wordt gedaan op basis van de vervoerscijfers en vervoersomstandigheden zoals overeengekomen in het UOK met de ministers van V&W en Vrom. Dit vervoer vindt plaats van 19:00 uur tot 07:00 uur.

Er zijn geen kwetsbare objecten aanwezig binnen het plangebied. De commerciële ruimte bij halte Vaartse Rijn is een beperkt kwetsbaar object.

Huidige situatie

Gebruikt zijn: gerealiseerde vervoercijfers 2007. De cijfers van 2008 waren op 7 april 2009 nog niet beschikbaar. Bevolkingsgegevens zijn verkregen via telling van adressen met woonbestemming en vervolgens het aantal adressen te vermenigvuldigen met een factor 2,3 (personen/woning). Langs dit baanvak wordt in de huidige situatie de waarde voor het Plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar niet bereikt. Het Groepsrisico huidige bebouwing in het kilometerbaanvak rond het plan bedraagt 3,3 x oriëntatiewaarde.

Nieuwe situatie

Voor de nieuwe situatie zijn aan de bestaande bebouwing naast de halte HOV tevens de geplande Halte Vaartse Rijn toegevoegd, omdat spoorwegstation en de halte HOV functioneel een geheel vormen. Het nieuwe Groepsrisico in het kilometer baanvak rond het plan bedraagt 0,005 x oriëntatiewaarde. Langs dit baanvak wordt in de nieuwe situatie de waarde voor het Plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar niet bereikt. Op grond hiervan kunnen alle geprojecteerde voorzieningen gerealiseerd worden.

Verantwoording Groepsrisico

Gezien de afname van het groepsrisico is een verantwoording Groepsrisico niet vereist. Zoals hierboven vermeld, zal het Basisnet knelpuntvrij worden opgeleverd en is door V&W meegedeeld dat het uitgangspunt is dat gestreefd wordt naar de (lage) risiconiveaus die zijn berekend in de risicoanalyse die onderdeel uitmaakt van de UOK.

De gemeente zal erop toezien dat het Rijk zijn inspanningsverplichting nakomt en dat het Basisnet knelpuntvrij wordt opgeleverd.

Huidige vervoersituatie, nieuwe bebouwingssituatie

De toename van het Groepsrisico vanwege het plan valt buiten de afrondingsgrenzen van het rekenprogramma RBM2 en kan daarom niet vastgesteld worden.