

5.8 Veiligheid

Wettelijk kader

Het beleid ten aanzien van externe veiligheid is voor een groot deel ingevuld door landelijke wet- en regelgeving. De belangrijkste onderdelen die het wettelijk kader voor externe veiligheid bepalen, zijn:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi): hierin zijn de normen vastgelegd die het bevoegd gezag in de ruimtelijke ordening en in de vergunningverlening moet hanteren met betrekking tot bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen. Het besluit heeft als doel burgers en een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen.
- het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo): dit besluit 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.

De wet- en regelgeving op het gebied van het transport van gevaarlijke stoffen is op dit moment volop in ontwikkeling. Vanwege de invoering van het Basisnet (Weg, Spoor en Water) zal de Wet vervoer gevaarlijke stoffen worden aangepast. Daarnaast zal het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) worden ingevoerd, waarin de normen zijn vastgelegd die het bevoegd gezag in de ruimtelijke ordening moet hanteren vanwege het Basisnet. Verder is per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Hierin zijn de normen vastgelegd die het bevoegd gezag in de ruimtelijke ordening moet hanteren vanwege het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen.

PAG

In de wetgeving die vanwege de invoering van het Basisnet wordt doorgevoerd is het begrip plasbrandaandachtsgebied (PAG) opgenomen. Dit heeft betrekking op de 30 meter als het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen en het gebied waarbinnen personen verwondingen op kunnen lopen. Ter hoogte van het plangebied geldt in Hilversum een PAG en deze zone reikt tot 30 meter aan weerszijden van de spoorlijn. Daardoor vallen ook bestaande functies binnen het PAG. De eisen die binnen het PAG gelden, worden in het Bouwbesluit 2012 verder uitgewerkt. Hierin is het volgende te lezen:

"Een te bouwen bouwwerk in een veiligheidszone of plasbrand-aandachtsgebied of boven de volle breedte van een basisnetroute indien de veiligheidszone slechts een deel van de breedte van die basisnetroute betreft is zodanig dat het risico dat voortvloeit uit het vervoer van gevaarlijke stoffen voor personen in het bouwwerk beperkt is." Uit de zinsnede 'een te bouwen bouwwerk' is af te leiden dat de eisen alleen betrekking hebben op nieuwe bouwwerken en niet op bestaande objecten. Echter, in de laatste conceptversie van de Ministeriele regeling die bij het Bouwbesluit hoort, wordt ook gesproken over het van toepassing zijn van de bouwkundige eisen op "het geheel of gedeeltelijk vernieuwen of veranderen of het vergroten van een bouwwerk".

Dit zou betekenen dat ook bij bestaande bouwwerken die veranderingen ondergaan de eisen gaan gelden. Dit zijn zware brandwerende eisen en vergen een grote investering. Binnen dit bestemmingsplan kan geen rekening worden gehouden met de eisen uit het Bouwbesluit, omdat ze niet ruimtelijk relevant zijn (ook het implementeren van ruimtelijke maatregelen als

de aanleg van een greppel om effecten te verminderen, doen niets af aan de noodzaak om te toetsen aan de eisen uit het bouwbesluit). Pas bij toetsing aan het Bouwbesluit dient rekening ermee te worden gehouden. Wel wordt geadviseerd om de ontwikkelingen rondom het Bouwbesluit en de onderliggende regeling te volgen (met name of de eisen alleen bij nieuwe bouwwerken zullen gelden of niet) en te beseffen dat nieuwe bouwwerken binnen een PAG aan zware bouwkundige eisen onderhevig zijn.

Onderzoek, risico's en verantwoordingsplicht

Uit het rapport 'Onderzoek externe veiligheid Hilversum Binnenstad, Risico-inventarisatie en kwantitatieve risicoanalyse spoorlijn' ([Bijlage 5](#)) is gebleken dat het groepsrisico van de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort ter hoogte van het plangebied boven de oriëntatiewaarde ligt, uitgaande van de beleidsvrije marktprognose van ProRail uit 2007.

Omdat de orientatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden dient de verantwoordingsplicht ingevuld te worden voor deze risicobron. In de verantwoordingsplicht komt een aantal keuzes en aandachtspunten naar voren, gericht op het zoveel mogelijk beperken van het groepsrisico voor het plangebied.

De elementen voor de verantwoording zijn weergegeven in het bijbehorende rapport 'Externe veiligheid Binnenstad Hilversum, Elementen ter verantwoording van het groepsrisico' ([Bijlage 6](#)). Ondanks de voorgestelde maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit volledig weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan.

Het gemeentebestuur van Hilversum is gekend in de risico's en onderschrijft het belang van het risico- en effectreducerende maatregelen, waar dat mogelijk is. Het bestuur is zich bewust van de resterende risico's, maar acht deze voor de bevolking verantwoord, mede gezien het feit dat het hier gaat om de actualisering van een bestemmingsplan dat conserverend van aard is.

Deze keuzes en aandachtspunten in verband met de verantwoordingsplicht worden hieronder benoemd.

Hoogte van het groepsrisico

Het groepsrisico van de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort is gelegen boven de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt niet toe als gevolg van het ruimtelijke besluit (i.c. de vaststelling van het bestemmingsplan).

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn niet te treffen in het kader van onderhavige ruimtelijke procedure en worden door de gemeente om die reden dan ook niet nader beschouwd. Uit navraag bij ProRail is gebleken dat in het kader van het Basisnet het spoor bij Hilversum niet verandert, maar wel wordt rondom het emplacement Hilversum extra ATBvv (Automatisch TreinBeveiligingssysteem verbeterde versie) aangelegd. Deze maatregel wordt naar verwachting voor het einde van 2012 gerealiseerd, zodat voor de gehele plantermijn deze maatregel is meegenomen.

Maatregelen in ruimtelijk besluit

Vanwege het conserverende karakter van deze planherziening is het praktisch onmogelijk om te schuiven met de aanwezige ruimtelijke elementen. Voor de wijzigings- en uitwerkingsbevoegdheden geldt dat de meeste op relatief grote afstand zijn gelegen van de spoorlijn en dat schuiven met deze ontwikkelingen weinig soelaas biedt.

Bestrijdbaarheid

Bluswatervoorziening en opstelplaatsen: Voor de bestrijding bij de spoorlijn zelf geldt dat opstelplaatsen binnen deze ruimtelijke procedure geregeld kunnen worden (bijvoorbeeld binnen de bestemming Verkeer), bluswatervoorzieningen echter niet. De Veiligheidsregio geeft het volgende aan: *'Op basis van de nieuwe handreiking van de NVBR zal er regionaal beleid voor bluswater worden opgesteld voor de gehele regio. Op basis van dit beleid zal gekeken worden of er voldoende bluswater beschikbaar is binnen de plangebieden. Op dit moment is in ieder geval de primaire bluswatervoorziening op orde.'*

Opkomsttijden en aanrijdroutes: De opkomsttijd is de tijd die de brandweer nodig heeft vanaf de melding tot het ter plaatse komen bij een incident. In de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid zijn normen voor maximale opkomsttijden gesteld. De brandweerpost in Hilversum is gevestigd aan de Kamerlingh Onnesweg en vanaf deze post is het mogelijk om binnen 8 minuten bij het plangebied te arriveren.

Zelfredzaamheid

Vluchtwegen/ vluchtmogelijkheden: er zijn voldoende vluchtwegen die uit het plangebied leiden. Een aandachtspunt vormt wel de toegankelijkheid en breedte van de wegen binnen het plangebied zelf.

Bij bestaande bouwwerken worden geen aanvullende maatregelen geadviseerd om mogelijke indringing van toxisch gas te verminderen. Bij nieuwe bouwwerken is sprake van een goede bescherming tegen het binnendringen van toxisch gas. Voor nieuwe gebouwen die voorzien zijn van een luchtbehandelinginstallatie wordt geadviseerd dit systeem met één druk op de knop -zo mogelijk centraal- uitschakelbaar te maken. Dit kan met behulp van een private overeenkomst worden geborgd.

Geadviseerd wordt om bij nieuwbouw met de ontwikkelende partij afspraken te maken over eventuele risicoreducerende maatregelen. Voor nader inzicht over de (kosten)effectiviteit van bouwkundige maatregelen wordt verwezen naar de 'Catalogus Bouwkundige Maatregelen' (Oranjewoud, 2010). Maatregelen kunnen niet worden afgedwongen via dit ruimtelijk besluit.

Het gebruik van een W.A.S. (waarschuwing- en alarmeringsysteem) moet personen waarschuwen om personen te laten schuilen. Het plangebied is met dit systeem volledig afgedekt.

Toekomstige maatregelen

In de nabije toekomst zullen de uitgangspunten van het Basisnet Spoor in de wetgeving geïmplementeerd worden. Dit betekent dat het groepsrisico af zal nemen voor de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort, aangezien de transportintensiteiten op dit traject omlaag gaan. De

in het Basisnet vastgelegde maatregelen brengen het groepsrisico tot onder de oriëntatiewaarde.