

Ontwerp Beleidsvisie Externe Veiligheid

Deel A: De visie

Veilig en verantwoord ontwikkelen

Gemeente Tilburg
Dienst Beleidsontwikkeling
Afdeling Milieu
Postbus 717
5000 AS TILBURG

datum vrijgave

13 10 2009

beschrijving revisie

Ontwerp

goedkeuring

Robert Kint

vrijgave

Anita v.d. Looy

Projectgroep



ir. R. Kint (gemeente Tilburg) Projectleider
C. Vleer (gemeente Tilburg)



drs. T. Artz (Oranjewoud)
ing. J. Jennen (Oranjewoud)

drs. B. Naber (B&A)
drs. E. van Rooijen (B&A)

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

1.1 Waarom een beleidsvisie? 3

1.2 Wat is externe veiligheid? 3

1.3 Integrale afweging 4

1.4 Opzet van de visie..... 5

2 Analyse van de huidige situatie 2009..... 6

2.1 Ligging risicobronnen in Tilburg..... 6

2.2 Fysieke Omgeving 10

2.3 Beheersbaarheid..... 11

2.4 Organisatie 12

3 Kernambitie 13

4 Gebiedsgerichte ambities 14

4.1 Gemeente indelen in risicogebieden..... 14

4.2 Risico's op hun plek binnen kleine intensieve gebieden..... 15

4.3 Harmonie tussen risico's en kwetsbaarheid in gemengde gebieden..... 15

4.4 Afgewogen ontwikkelen in transportasgebieden 15

4.5 Risicoluwe woongebieden in Tilburg..... 16

4.6 Risico's met mate in risicoluwe agrarische gebieden..... 16

5 Aanvullende ambities..... 17

6 Plankaart Externe veiligheid..... 20

Figuren

Figuur 1.1 De kans op overlijden bij diverse 'risicovolle' activiteiten 4

Figuur 1.2 De integrale afweging van externe veiligheid 4

Figuur 1.3 Indeling Visie externe veiligheid 5

Figuur 2.1 Overzichtskaart met risicobronnen 8

Figuur 2.2 Risicokaart invloedsgebieden..... 9

Figuur 2.3 Risicokaart wettelijke invloedsgebieden 9

Figuur 2.4 Onderverdeling Domein Beheersbaarheid 11

Figuur 4.1 Tabel:Indeling in veiligheidsgebieden 14

Figuur 4.2 Afgewogen ontwikkelen in transportasgebieden zonder maximaal plafond..... 16

Figuur 4.3 Risicoluwe woongebieden met afstand tot LPG-tankstations 16

Figuur 4.4 Risico's met mate in risicoluwe agrarische gebieden..... 16

Figuur 5.1 Ambities geven richting aan de toekomstige ruimtelijke situatie 17

Figuur 5.2 Geen bijzondere kwetsbare objecten bij risicovolle activiteiten 17

Figuur 5.3 Diverse schaalniveaus op het gebied van risicocommunicatie..... 19

Figuur 5.4 Van ambities naar beleid naar uitvoering 19

Figuur 6.1 Plankaart externe veiligheid..... 20

1 Inleiding

De gemeente Tilburg streeft ruimtelijk en economisch naar duurzame groei. Ambities dienen binnen de gestelde milieukaders te blijven. Bij externe veiligheid gaat het om de risicokaders van het gebruik, de opslag of het transport van gevaarlijke stoffen. Binnen Tilburg speelt externe veiligheid bij diverse risicovolle inrichtingen en transportaders waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Bij deze risicovolle activiteiten bestaat een spanningsveld tussen veiligheid en de (toekomstige) ruimtelijke situatie. Deze Beleidsvisie Externe Veiligheid geeft voor dit spanningsveld richting aan een integrale aanpak met de ruimtelijke ordening, economische ontwikkelingen en hulpverlening. Deze visie is een thematische visie. Er is dus geen integratie toegepast met andere (milieu)thema's.

De Beleidsvisie Externe Veiligheid bestaat uit vier delen. Dit deel A is het hoofddocument en bevat naast de ambities, een samenvatting van de beschrijving van de huidige situatie uit deel B, een samenvatting van het planologische kader uit deel C en verwijzingen naar het programma uit deel D.

1.1 Waarom een beleidsvisie?

Met deze Beleidsvisie Externe Veiligheid zet de gemeente in op een duurzame en veilige ontwikkeling van de stad. Enerzijds moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven, terwijl tegelijkertijd de gemeente zorg draagt voor een veilige woon-, werk- en leefomgeving. Deze visie gaat in op de samenhang tussen ruimtelijke ordening enerzijds en beheersing en verantwoording van risico's anderzijds.

Met de visie geeft Tilburg vanuit de invalshoek externe veiligheid richting en uitwerking aan een verantwoord veilige, integrale invulling van een ruimtelijke ontwikkelingen en vergunningverlening. In deze beleidsvisie is duidelijk gemaakt:

1. waar eventuele ruimte bestaat voor nieuwe risicovolle bedrijvigheid en onder welke veiligheidsverhogende condities dat mogelijk is;
2. waar in de stad geïnvesteerd moet worden in een beter niveau van preventie en bestrijding van rampen.
3. waar in de stad de bestaande (woon)omgeving voldoet en waar de bestaande situatie kan worden verbeterd.

De ambtelijke voorbereiding van te nemen (ruimtelijke- en/of milieu-) besluiten en beleidsplannen wordt hierdoor verder verbeterd (instrumenten, protocollen e.d.). Dit sluit aan bij de bestaande aanpak van de gemeente en de einddoelstelling (2010) van het provinciale programma Brabant Veiliger. De Beleidsvisie Externe Veiligheid wordt uitgewerkt in een meerjaren uitvoeringsprogramma.

Deze beleidsvisie is het vervolg op Koersen op veilig (collegebesluit 21 mei 2002) en het startdocument Omgevingsvisie Externe veiligheid Tilburg (collegebesluit 19 december 2006). Er is rekening gehouden met de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (VROM, november 2007) en de Beleidsvisie Externe Veiligheid Noord-Brabant (juni 2008). Deze Beleidsvisie Externe Veiligheid is in verschillende ontwikkelstadia voorgelegd aan de collegeleden en betrokken externe partijen.

De Beleidsvisie Externe Veiligheid is vanuit externe veiligheidsperspectief een richtinggevend beleidsstuk voor lokale besluiten. Hoewel intensief is afgestemd met andere beleidsvelden is het mogelijk dat in specifieke gevallen afgeweken moet worden van deze beleidsregels. In dat geval wordt deze afwijking met motivatie ter besluitvorming aan het college voorgelegd.

1.2 Wat is externe veiligheid?

Iedereen heeft te maken met risico's. Bij externe veiligheid gaat het om risico's die veroorzaakt worden door het gebruik, de opslag of het transport van gevaarlijke stoffen. Onder gevaarlijke stoffen wordt verstaan: brandbare stoffen (o.a. benzine), stoffen die kunnen resulteren in een wolkbrand of explosie (o.a. LPG) en toxische stoffen (o.a. ammoniak, chloor). Als bij het gebruik, de opslag of het transport van dergelijke gevaarlijke stoffen iets fout gaat, kan er een calamiteit ontstaan. Bij zo'n calamiteit worden personen in de omgeving blootgesteld aan de gevaarlijke stoffen en kunnen (veel) dodelijke slachtoffers vallen. De kans is zeer klein is, maar de effecten zijn groot. Om risico's te beperken is een norm afgesproken: de kans dat een onbeschermd persoon overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen mag niet groter zijn dan 1 op de 1 miljoen per jaar. Dit wordt het plaatsgebonden risico (met de kans 10^{-6}) genoemd.

Binnen deze contour zijn nieuwe ontwikkelingen niet toegestaan. In vergelijking met andere risico's die men in het dagelijkse leven loopt, is er sprake van een relatief laag risico. Dit is in figuur 1.1 weergegeven. De norm is wettelijk vastgelegd, hier wordt binnen Tilburg uitvoering aan gegeven.

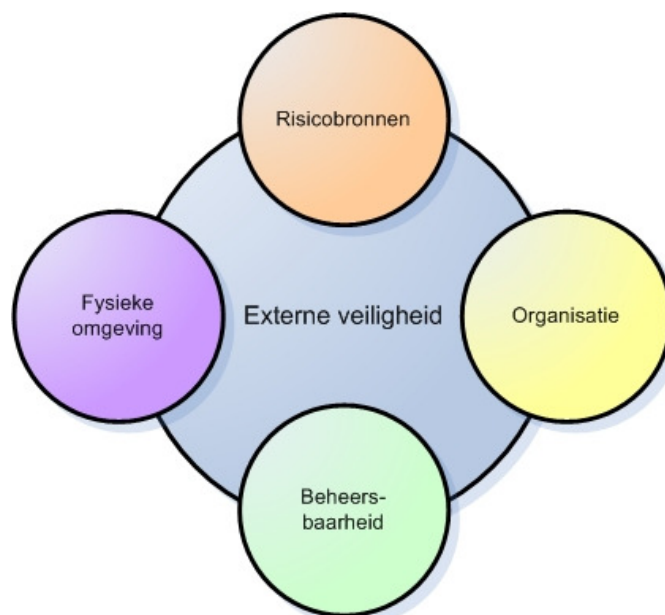
Activiteit	Kans op overlijden per jaar
Getroffen voor neerstortend vliegtuig	1 op de 10 miljoen
Verdrinking door dijkdoorbraak	1 op de 10 miljoen
Sterven door een bijensteek	1 op de 5,5 miljoen
Door de bliksem getroffen worden	1 op de 2 miljoen
Externe veiligheid	1 op de 1 miljoen (10⁻⁶)
Vliegen	1 op de 814.000
Werk in een gemiddeld bedrijf	1 op de 77.000
Lopen in het verkeer	1 op de 54.000
Fietsen	1 op de 26.000
Werk in landbouw en visserij	1 op de 14.000
Autorijden	1 op de 5.700
Brommer rijden	1 op de 5.000
Sigaret roken (pakje per dag)	1 op de 200

Figuur 1.1 De kans op overlijden bij diverse 'risicovolle' activiteiten

Daarnaast geldt er een afwegingskader binnen invloedsgebieden. Dit zijn gebieden waar ontwikkelingen mogelijk zijn en waar bij een calamiteit veel slachtoffers kunnen vallen. Iedere gemeente dient vooraf te verantwoorden waarom een bepaalde ruimtelijke activiteit op een bepaalde plaats wenselijk is en wat er gedaan is om de situatie zo veilig mogelijk te maken. Dit wordt de verantwoording van het Groepsrisico genoemd.

1.3 Integrale afweging

In de Beleidsvisie Externe Veiligheid worden vier domeinen toegepast waardoor een integrale afweging mogelijk is. Het gaat daarbij om de domeinen 'risicobronnen', 'fysieke omgeving', 'beheersbaarheid' (hulpverlening, zelfredzaamheid en risicocommunicatie) en 'organisatie'. Externe veiligheid krijgt goed inhoud als genoemde domeinen goed samenwerken.

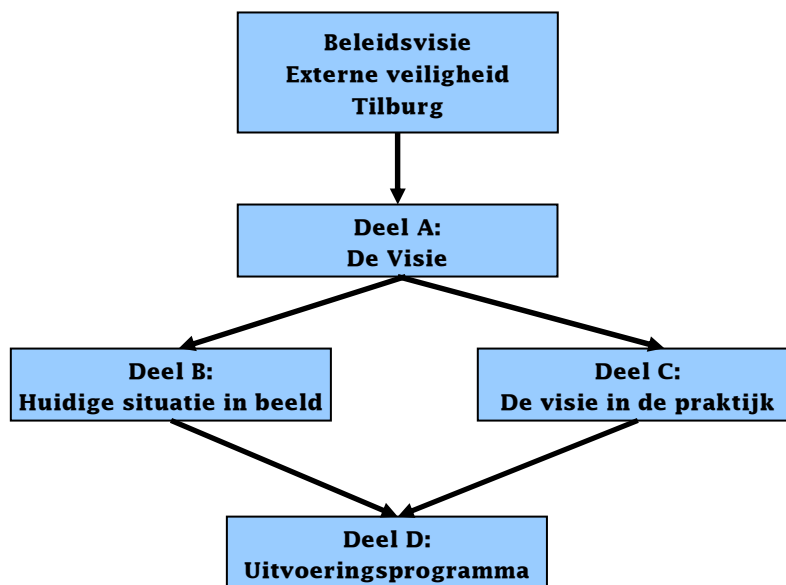


Figuur 1.2 De integrale afweging van externe veiligheid

1.4 Opzet van de visie

De visie bestaat uit vier delen, zie ook figuur 1.3. Deel A van de Visie Externe Veiligheid is het hoofddocument en bevat een korte beschrijving van de huidige situatie (samenvatting uit deel B), de ambities voor externe veiligheid een planologisch kader (samenvatting uit deel C) en de belangrijkste acties (samenvatting uit deel D).

In deel B is het beleidskader, de huidige situatie, knelpunten en aandachtspunten weergegeven en bevat ook de lijst van begrippen. In deel C zijn de planologische kaders voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen opgesteld, de wijze van verantwoorden en de richtlijnen voor de organisatie. Deze zijn zo geformuleerd dat deze direct gemeentebreed in de praktijk gebruikt kunnen worden. Ten slotte zijn in deel D de uitvoeringsacties, die voortvloeien uit de hier geformuleerde ambities beknopt beschreven.



Figuur 1.3 Indeling Visie externe veiligheid

2 Analyse van de huidige situatie 2009.

In deze analyse worden voor de vier domeinen (risicobronnen, fysieke omgeving, beheersbaarheid en organisatie) de huidige situatie en autonome ontwikkelingen beschreven. De gehele analyse is gegeven in deel B. Deze beschrijving levert een aantal punten op, die aangepakt worden om zo een veiliger Tilburg kracht bij te zetten. Daarbij worden er knelpunten en aandachtspunten genoemd. Knelpunten moeten conform wetgeving opgelost worden. Aandachtspunten kunnen al dan niet aangepakt worden afhankelijk van gemeentelijk beleid. De aandachtspunten zijn in hoofdstuk drie gebruikt bij het benoemen van ambities en bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma.

2.1 Ligging risicobronnen in Tilburg

Tilburg heeft te maken met diverse externe veiligheidsrisico's. Het gaat hierbij onder andere om risico's die samenhangen met risicovolle inrichtingen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de autosnelwegen A58 en A65, het spoor, het Wilhelminakanaal en door buisleidingen.

Regelgeving

De belangrijkste regelgeving voor de afweging van externe veiligheidsrisico's van risicovolle inrichtingen, de fysieke omgeving en de beheersbaarheid is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op basis van het Registratiebesluit externe veiligheid zijn de externe veiligheidsrisico's weergegeven op de publieke, landelijke kaart van het risico-informatiesysteem (RIS-kaart). Op deze kaart worden alle relevante veiligheidsrisico's weergegeven. Naast de Bevi-inrichtingen worden ook de overige risicovolle inrichtingen beschreven. Deze zijn minder risicovol dan Bevi-inrichtingen, maar groot genoeg voor vermelding op kaart (bijvoorbeeld: kleine propaantanks of kleine koelinstallaties).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen is er een Circulaire. Voor externe veiligheidsrisico's van transport over rijkswegen, spoorwegen en waterwegen wordt dit jaar een Besluit transport externe veiligheid (Btev) opgesteld. Voor buisleidingen komt er een Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Al deze regelgeving is op vergelijkbare wijze opgebouwd en geeft o.a. de normering over de mogelijkheden van bouwen in de directe omgeving van een risicobron.

Risicovolle inrichtingen

Er is verschil tussen de inrichtingen die vallen onder Bevi (Bevi-inrichtingen) en de overige risicovolle inrichtingen:

- Bevi-inrichtingen kunnen van invloed zijn op ruimtelijke ontwikkelingen en andersom. De ruimtelijke ordening moet wettelijk gezien rekening houden met Bevi-inrichtingen als de wettelijke risicocontouren (PR 10^{-6}) buiten de inrichtingsgrenzen liggen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van Bevi-inrichtingen, of bij wijzigingen van Bevi-inrichtingen, moet meestal een bestuurlijke verantwoording externe veiligheid opgesteld worden.
- De ruimtelijke invloed van de overige risicovolle inrichtingen is beperkt en een bestuurlijke verantwoording is hiervoor niet nodig.

In Tilburg zijn de Bevi-inrichtingen doorgaans op één van de bedrijventerreinen gelegen. Uitzondering hierop vormen de LPG-tankstations en twee inrichtingen met grote propaantanks. De twaalf LPG-tankstations liggen voornamelijk in of dicht tegen woongebieden aan. Daardoor kan een calamiteit bij LPG-tankstations veel slachtoffers veroorzaken in woongebieden. Alle LPG-tankstations vormen daarom aandachtspunten in het kader van externe veiligheid. Ruimtelijke ontwikkelingen binnen 150 meter rond LPG tankstations worden derhalve met extra aandacht verantwoord.

Op Vossenbergh, Kraaiven en Het Laar liggen de grotere Bevi-inrichtingen. Hiermee bedoelen we de Bevi-inrichtingen met wettelijke risicocontouren (PR 10^{-6} , of ook wel plaatsgebonden risico genoemd) buiten de inrichtingsgrenzen. Vossenbergh en Kraaiven zijn hiervoor het meest geschikt, aangezien er aan de noordelijke zijde geen of nauwelijks woonbebouwing aanwezig is. Het Laar is hiervoor minder geschikt, gezien de grootte, aard en ligging van het bedrijventerrein ten opzichte van wonen en kantoorfuncties.

Bij het vliegveld Gilze en Rijen kunnen drie aspecten overwogen worden:

1. Munitiezoning rondom defensievliegvelden
2. Opslagen met overige gevaarlijke stoffen
3. Vliegveiligheidscontouren

De indeling van de munitiezoning loopt gedeeltelijk over gronden van de gemeente Tilburg (zie deel B), maar valt buiten het kader van deze beleidsvisie. De beide andere aspecten vallen onder bevoegd gezag van het Rijk en zijn nog niet bepaald. We verwachten op zijn vroegst pas in 2010 meer duidelijkheid hierover.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is nog niet voltooid. Op basis van huidig inzicht zijn er aandachtspunten.

Spoor

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het bevoegd gezag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Het spoor door Tilburg is onderdeel van de Brabantroute waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. In 2002 is er gemeentelijk beleid, Koersen op veilig, vastgesteld ter bescherming van de mensen die wonen en werken nabij het spoor. In dit beleid is namelijk vastgelegd dat nieuwe woningen en grote verblijfsgebouwen niet binnen 29 m vanaf het hart van het buitenste spoor gebouwd mogen worden.

In de spoorzone geldt dat, door de hogere bebouwingsdichtheid aldaar, ook sprake is van meer slachtoffers bij een calamiteit. De gemeente Tilburg heeft plannen voor een grotere personendichtheid in de spoorzone. Voor deze gebieden moet er bij ruimtelijke besluiten extra rekening te worden gehouden met externe veiligheid. Ook buiten de spoorzone geldt dat personen blootgesteld worden aan de risico's van vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor. Afhankelijk van de vervoersprognoses en de te nemen maatregelen aan het spoor, kan er sprake zijn van een aanzienlijke toename van het aantal slachtoffers bij een calamiteit. Dit maakt externe veiligheid een belangrijk onderwerp bij besluiten over het gebruik en de inrichting van de ruimte.

Op dit moment zijn er geen knelpunten langs het spoor. Afhankelijk van de gevolgen van nieuwe regelgeving (Basisnet) kunnen eventuele knelpunten ontstaan. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd het Basisnet knelpuntenvrij op te leveren. Daarmee zijn eventuele knelpunten een gemeenschappelijk belang voor Rijk en gemeente Tilburg. Deze partijen voeren in 2009 overleg hierover. Deze toekomstige regelgeving, de ontwikkelingen langs het spoor en de daarbij behorende groeiende personendichtheid langs deze relevante risicobron maakt het gehele gebied tot 200 m (toekomstig invloedsgebied) vanaf het hart van de transportas tot een belangrijk aandachtsgebied (aandachtspunt).

Weg

Over de rijksweg vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen. In 2002 is gemeentelijk beleid, Koersen op veilig, vastgesteld ter bescherming van de mensen die wonen en werken nabij de A58 en A65. In dit beleid is namelijk vastgelegd dat nieuwe woningen en grote verblijfsgebouwen niet binnen 40 m vanaf het hart van de buitenste rijbaan gebouwd mogen worden. Voor de overige (provinciale en gemeentelijke) wegen is geen norm opgenomen.

In 2004 heeft de gemeente Tilburg een routing gevaarlijke stoffen vastgesteld, waarmee het transport van gevaarlijke stoffen door Tilburg beperkt is tot enkele routes. Hiermee zijn aandachtspunten voor externe veiligheid in de bebouwde kom van de gemeente Tilburg opgelost. Sinds 2004 zijn er delen van de Burgemeester Letschertweg in gebruik genomen. De routing is hierop niet aangepast, zodat deze nieuwe wegdelen niet gebruikt mogen worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Aangezien de Burgemeester Letschertweg meer geschikt is dan de huidige routewegen, vormt dit een aandachtspunt.

Ook voor transport van gevaarlijke stoffen over de weg wordt nieuwe regelgeving gemaakt (Basisnet). Hierdoor zijn er geen knelpunten. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijkswegen kan voor woon -en werkgebieden direct gelegen aan deze wegen een grote hoeveelheid slachtoffers betekenen bij een calamiteit. Vanwege de toekomstige wetgeving en ontwikkelingen en de grote personendichtheid langs deze relevante risicobron maakt het gehele gebied tot 200 m (toekomstig invloedsgebied) vanaf het hart van de snelweg tot een aandachtsgebied (aandachtspunt).

Water

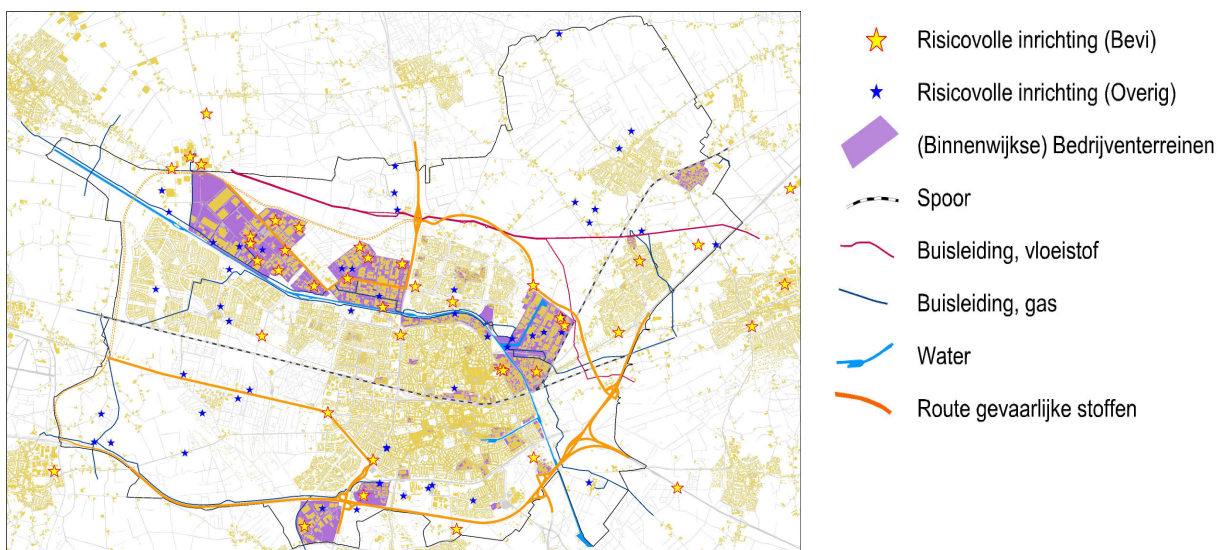
De externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Wilhelminiakanaal zijn verwaarloosbaar klein. Deze risico's behoeven geen aandacht bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Verplaatsing van vervoer van gevaarlijke stoffen van spoor en weg naar het water is zeer aan te bevelen. Dit maakt de gebieden aan het kanaal tot een aantrekkelijk gebied voor watergebonden inrichtingen al dan niet met op- en overslag van gevaarlijke stoffen. De verbreding van het Wilhelminakanaal kan hieraan bijdragen. Extra vervoer van gevaarlijke stoffen over het Wilhelminakanaal zal geen ruimtelijke gevolgen hebben voor gebieden langs de oevers. Echter, langs delen van het Wilhelminakanaal zijn gebieden met een hoge personendichtheid aanwezig, waaronder personen die zelf moeilijk of niet kunnen vluchten bij een calamiteit (zoals de personen in het Tweesteden Ziekenhuis). Nieuwe vestiging en uitbreiding van risicovolle inrichtingen langs het Wilhelminakanaal kan wel leiden tot hogere risico's en is daarom een aandachtspunt.

Buisleidingen

Als gevolg van de toekomstige nieuwe regelgeving voor buisleidingen zal de Provincie Noord-Brabant de knelpunten in deze provincie onderzoeken. Dit onderzoek is nog niet opgestart, dus is het nog onduidelijk waar er eventuele knelpunten zijn. De ligging van de buisleidingen, die relevant zijn voor regelgeving externe veiligheid zijn bekend. Buisleidingen zijn aandachtspunten, zolang de regelgeving niet helder is. Een Rijksbeleidsvisie Buisleidingen is in voorbereiding.

Kaarten

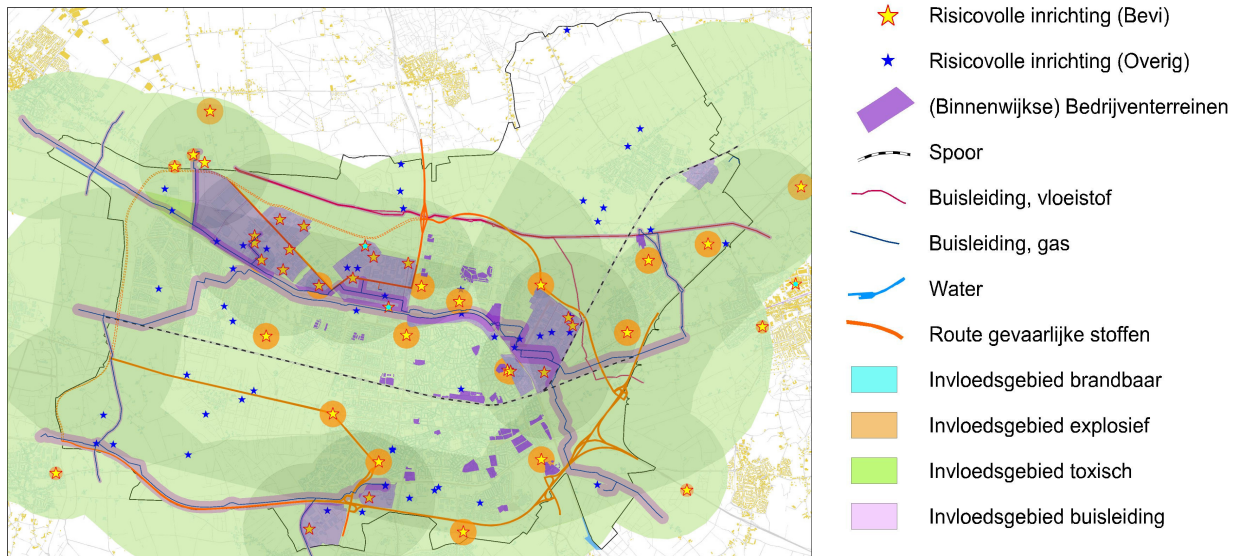
Op kaart 2.1 zijn alle risicobronnen weergegeven. Er is onderscheid gemaakt tussen Bevi-inrichtingen en overige risicovolle inrichtingen, daarnaast zijn alle transportassen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen weergegeven. Ook de Bevi-inrichtingen van de buurgemeenten zijn op deze kaart weergegeven, voor zover deze gelegen zijn binnen 1.500 m van de gemeentegrens.



Figuur 2.1 Overzichtskartaal met risicobronnen

Op figuur 2.2 hebben we dezelfde risicobronnen van figuur 2.1 gepresenteerd, maar dan inclusief het invloedsgebied. Omdat we streven naar een overzicht voor het maken van beleidsmatige keuzen, zijn niet de gebieden uit de risicokaart overgenomen, maar is een vereenvoudiging toegepast:

- Van de contouren van Bevi-inrichtingen (zowel binnen als buiten Tilburg) zijn cirkels gemaakt vanuit 1 punt, ook al zijn er misschien meerdere bronnen aanwezig binnen de inrichting. Bevi-inrichtingen staan weergegeven waarbij:
 - bij aanwezigheid van toxische stoffen een toxische cirkel van 1.500 m is opgenomen
 - bij aanwezigheid van explosieve stoffen een cirkel van 300m is opgenomen
 - bij aanwezigheid van brandbare stoffen een cirkel van 50m is opgenomen
- De contouren van de overige risicovolle inrichtingen kennen geen verantwoordingsplicht en zijn niet van belang voor ruimtelijke ordening en uitsluitend met een blauwe ster weergegeven.
- Bij de transportassen spoor en weg is een toxische contour te zien tot 1.500m uit het hart van de transportas

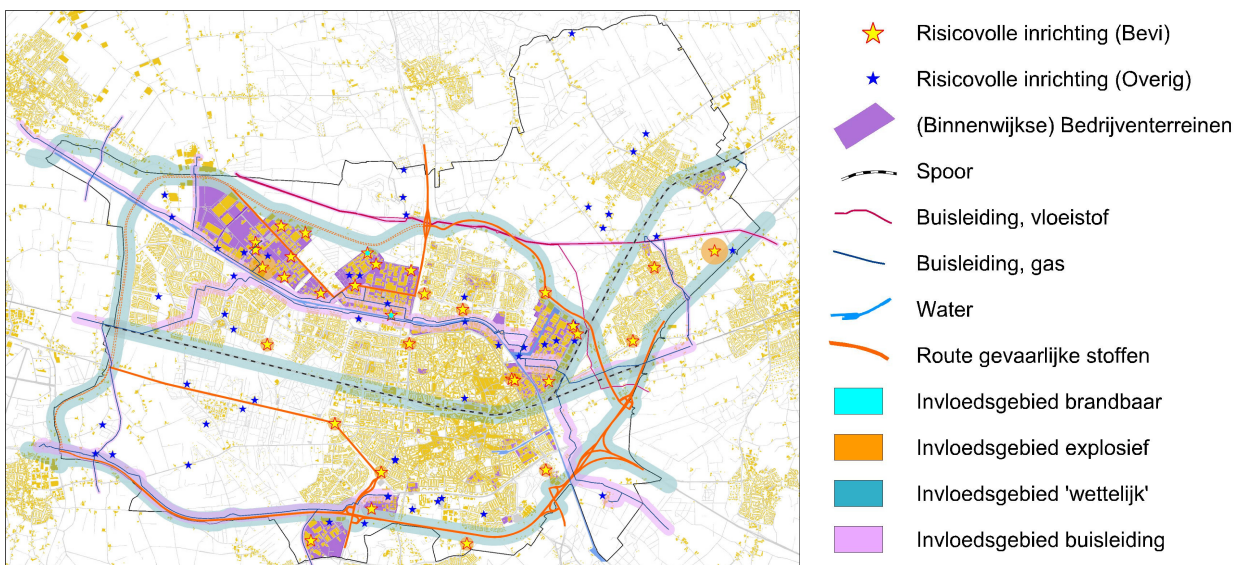


Figuur 2.2 Risicokaart invloedsgebieden

Bijna heel de gemeente Tilburg ligt in een toxisch invloedsgebied, voor het grootste deel als gevolg van het vervoer van toxische stoffen over spoorwegen en rijkswegen. Voor de normering van dit vervoer is het Rijk het Bevoegd Gezag. De gemeente moet wel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in toxische invloedsgebieden verantwoorden. Zonder regels is er dus bij elke ruimtelijke ontwikkeling een verantwoording noodzakelijk.

De kans op een toxische calamiteit is aanwezig, maar zeer klein. 'Schuilen' is dan de beste wijze van zelfredzaamheid. Schuilen vindt plaats binnen bouwwerken. Bij een ongeval met toxische stoffen moeten de mensen binnen blijven of naar binnen gaan, ramen en deuren sluiten, de eventueel aanwezige mechanische ventilatie uitschakelen en radio aanzetten op Omroep Brabant radio. Hiervoor is een goede voorlichting aan alle inwoners van Tilburg noodzakelijk. Deze maatregel kan dus generiek voor heel Tilburg voorgeschreven worden en is dan niet meer van invloed op ruimtelijke ontwikkelingen. De mogelijkheid om ventilatie uit te schakelen is nog niet wettelijk afdwingbaar. Het Rijk moet het Bouwbesluit hiervoor nog aanpassen. Deze Beleidsvisie Externe Veiligheid gaat uit van deze aanpassing.

In figuur 2.3 is aangegeven, hoe de veiligheidskaart eruit ziet als bij de afweging van ruimtelijke ontwikkelingen geen rekening gehouden hoeft te worden met de toxische invloedsgebieden. Bovendien worden voor LPG-tankstations, spoor en wegen de (toekomstige) wettelijke invloedsgebieden ingetekend.



Figuur 2.3 Risicokaart wettelijke invloedsgebieden

Alle invloedsgebieden van Bevi-inrichtingen liggen op (toekomstige) bedrijventerreinen, behalve die van LPG-tankstations, rond een grote propaantank in het agrarisch gebied en aan weerszijde van de transportassen

2.2 Fysieke Omgeving

In de gemeente Tilburg zijn veel ruimtelijke ontwikkelingen ingepland. Er liggen volop kansen om op alle beleidsterreinen de stad te versterken. Een goed uitgevoerde ruimtelijke ontwikkeling maakt de bestaande situatie veiliger. Als niet goed rekening gehouden wordt met externe veiligheid kan nieuwe onveiligheid gecreëerd worden.

In de bestaande situatie en geplande ruimtelijke ontwikkelingen zijn er de volgende aandachtspunten:

De invloedsgebieden van LPG-tankstations, enkele grote bedrijventerreinen (Vossenbergh, Kraaiven, Het Laar) en van transportassen reiken in de bestaande situatie tot in de aangrenzende (luwe) woongebieden.

Enkele grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in Tilburg liggen binnen de invloedsgebieden van risicobronnen. Dit betekent dat externe veiligheid een belangrijke rol speelt bij de totstandkoming van deze ruimtelijke ontwikkelingen. Met name in de spoorzone zal er in de toekomst sprake zijn van een grotere personendichtheid, waardoor externe veiligheid aldaar goed in de afweging en verantwoording meegenomen dient te worden.

Op diverse bedrijventerreinen zijn gebouwen aanwezig waarvan niet geheel duidelijk is of deze gezien moeten worden als kwetsbaar (o.a. woningen, scholen, gebouwen met meer dan 50 personen) of beperkt kwetsbaar (o.a. kleinschalige kantoren en bedrijfsgebouwen tot 50 personen) zijn. Om saneringssituaties te voorkomen wordt hierover duidelijkheid geschapen. In de huidige bestemmingsplannen wordt niet altijd de combinatie van een risicovolle naast een kwetsbare bestemming uitgesloten.

Voor bijzondere kwetsbare objecten (zoals basisscholen, ziekenhuizen, verzorgingscentra) geldt dat de aanwezige personen zichzelf moeilijk kunnen redden tijdens een incident. Deze objecten zouden zover mogelijk van risicobronnen af moeten liggen. In de bestaande situatie liggen er veel bijzondere kwetsbare objecten dicht bij de transportassen Spoor en Weg.

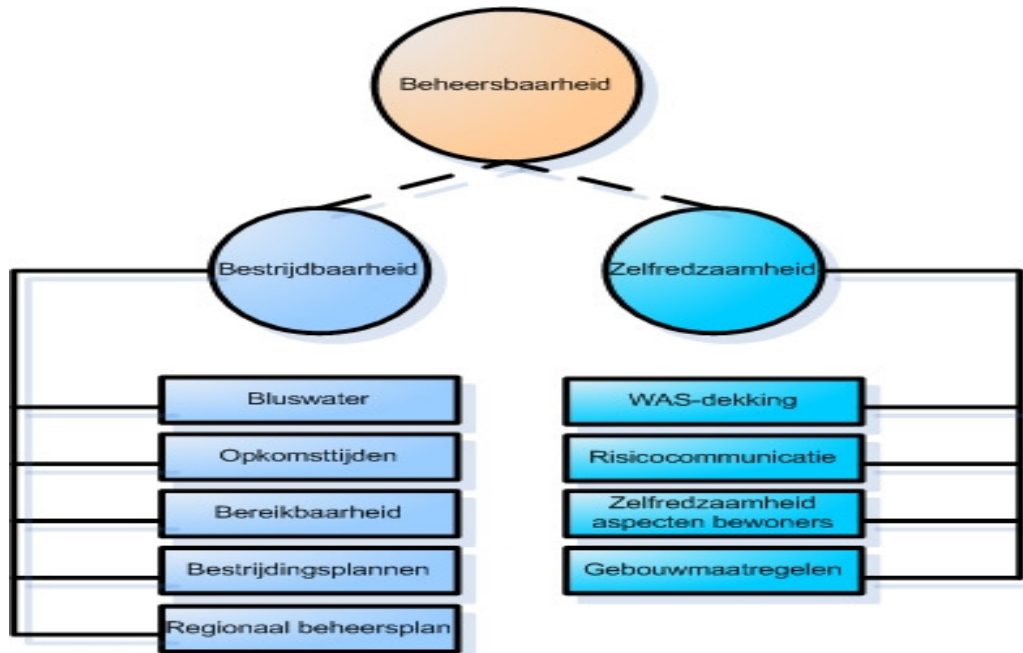
Het komt steeds vaker voor dat als gevolg van regelgeving en/of brandweeraadvies een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in de buurt van een risicobron wordt stopgezet. Ook kunnen risicovolle inrichtingen zich steeds moeilijker vestigen, of veranderen. Als een ruimtelijke ontwikkeling of een verandering van een risicovolle inrichting wel doorgaat, worden er vaak dure veiligheidsmaatregelen genomen. De laatste jaren groeien de kosten hiervoor. Vaak geschieden de aanpassingen in de voorbereidingsfase, zodat de gevolgen relatief onzichtbaar blijven.

Zonder nieuw beleid zal de ruimtelijke ordening in relatie tot externe veiligheid voor delen van de gemeente Tilburg snel "op slot" raken. Vanuit de regelgeving wordt de volgende voorkeursrichting gehanteerd:

1. verlaging risico aan de bron door bronmaatregelen;
2. afstand creëren tussen een risicobron en een omgeving met hoge personendichtheid (bijvoorbeeld door zoneringsmaatregelen);
3. calamiteitenbeheersing verbeteren door betere bestrijdbaarheid, zelfredzaamheid en ruimtelijke maatregelen.

Het is dus van belang een beleidsmatige keuze te maken waar in Tilburg welk principe de voorkeur heeft. Dit wordt in de ambities verder uitgewerkt (volgende hoofdstukken).

2.3 Beheersbaarheid



Figuur 2.4 Onderverdeling Domein Beheersbaarheid

Het domein beheersbaarheid vormt het samenspel tussen bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Onder het aspect bestrijdbaarheid worden de mogelijkheden van de brandweer verstaan om de effecten van een calamiteit bij een risicobron zo goed mogelijk te bestrijden. Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Dit kan door schuilen, of vluchten uit het bedreigde gebied.

Voor het domein bestrijdbaarheid zijn de volgende aandachtspunten benoemd:

- Er zijn onvoldoende (secundaire) bluswatervoorzieningen aanwezig, met name langs de rijkswegen en het spoor;
- Enkele plaatsen langs het spoor zijn niet goed bereikbaar,
- De opkomsttijden worden niet voor heel Tilburg gehaald
- Het hulpaanbod is ontoereikend voor grootschalige rampen in onze veiligheidsregio.

Dit zijn aandachtspunten en geen knelpunten, omdat deze punten de bestrijdbaarheid weliswaar compliceren maar niet onmogelijk maken. Bovendien is nog niet vastgesteld wat als gevolg van deze aandachtspunten nog wel mag en wat niet meer. Middels uitvoeringsprogramma's van de Veiligheidsregio en/of van deze beleidsvisie zullen de exacte plaatsen bepaald worden waar de bestrijdbaarheid onvoldoende is en hoe dit verbeterd kan worden (kosten/baten analyse). Een maatwerkverantwoording is noodzakelijk in gebieden waar de bestrijdbaarheid onvoldoende is.

De zelfredzaamheid van aanwezigen binnen Tilburg kan bevorderd worden door goede inzet van het waarschuwing alarmeringssysteem (WAS-systeem). Het WAS-systeem omvat sirenes die draadloos en onafhankelijk van elkaar aangezet kunnen worden vanuit de alarmcentrale van de Brandweer Midden en West Brabant. Dit systeem is dekkend voor de huidige woongebieden, maar nog niet geheel dekkend voor de toekomstige woongebieden in Tilburg (aandachtspunt). Het systeem van sms-alerts is een effectief alternatief voor het WAS-systeem. Voor sms-alert moet men zich aanmelden, zodat een volledig bereik onmogelijk is. Een ander nieuw systeem is het cell broadcasting system waarbij alle mensen met een GSM, die zich in een bepaald gebied bevinden, een bericht ontvangen.

Risicocommunicatie met de burger is essentieel voor een effectief veiligheidsbeleid dat kan rekenen op draagvlak onder de inwoners. Risicocommunicatie informeert burgers over bestaande risico's en maatregelen, biedt waar mogelijk en zinvol ruimte voor meedenken en bereidt burgers voor op calamiteiten (zelfredzaamheid). De huidige risicocommunicatie bestaat uit het geven van informatie via internet (www.tilburg.nl en www.risicokaart.nl) en de publicatie van de verantwoording van de externe veiligheid bij ruimtelijke plannen, of de milieuvergunning.

2.4 Organisatie

Er zijn veel partijen nodig om het aspect externe veiligheid mee te nemen in relevante ontwikkelingen. Deze partijen werken in de praktijk voldoende samen. Deze pragmatische organisatie is nog niet formeel vastgesteld. In deel C wordt de richting hiervoor gegeven.

3 Kernambitie

Externe veiligheid is geen nieuw onderwerp binnen de gemeente. Al enkele jaren wordt er gewerkt aan de verbetering van de basisveiligheid en het geven van richting aan ruimtelijke ontwikkelingen. Door deze ervaringen bestaat een duidelijk beeld van diverse aandachtspunten, die bestaan rondom externe veiligheid.

Tilburg als 'veilige' stad

Elke stad kent risico's door transport, productie of opslag van gevaarlijke stoffen. In Tilburg is dat niet anders. Door een toekomstvisie te hebben op het gebied van externe veiligheid wil Tilburg de veiligheid optimaal te borgen. Dit kan enerzijds door het aanwijzen van locaties voor risicovolle inrichtingen op ruime afstand van kwetsbare objecten (zoning, concentreren risicovolle inrichtingen), anderzijds door het regelmatig controleren op het toepassen van de best beschikbare technieken bij bestaande inrichtingen om het risico en de risico-effecten te verkleinen. Deze toekomstvisie geeft concreet vorm aan het veiliger maken van de stad.

'Verantwoorde' keuzes en besluitvorming

Een risicoloze samenleving bestaat niet. Dit geldt voor risico's en risico-effecten die spelen bij externe veiligheid. Bij ontwikkelingen waarbij externe veiligheid een rol speelt, dient steeds een antwoord gegeven te worden op de vraag tot welk niveau risico's nog acceptabel zijn. Vanuit het wettelijk kader wordt deze vraag deels (met name voor het plaatsgebonden risicogebied) beantwoord. Ten aanzien van ontwikkelingen binnen een invloedsgebied legt de wet de taak van een eigen afweging en verantwoording neer bij het lokaal bestuur. Tilburg wil op een verantwoorde wijze invulling geven aan de keuzes en besluiten die er ten aanzien van externe veiligheid genomen worden. Het in hoofdstuk 6 beschreven planologisch kader moet de gemeente ondersteunen in het maken van deze verantwoorde keuzes.

Ruimte voor 'Ontwikkeling'

Tilburg is een stad in ontwikkeling, hetgeen vertaald is in de programmadoelen uit de Ruimtelijke Beleidsvisie 2020. In de periode 2010-2020 zullen naar verwachting 10.000 nieuwe woningen ontwikkeld worden (peildatum 2005). Bij inpassing van deze nieuwe ontwikkelingen gaan milieuaspecten, waaronder externe veiligheid een rol spelen. Bij het werken aan een duurzame inpassing van de ontwikkelingen staat het denken vanuit mogelijkheden centraal. De ruimtelijke ontwikkelingen bieden immers ook kansen om bestaande knelpunten op te lossen. Deze kansen gecombineerd met de randvoorwaarden die in hoofdstuk vier gesteld zijn geven voldoende flexibiliteit om de ontwikkelingen zo goed mogelijk in te passen.

Kernambitie: Veilig en verantwoord ontwikkelen

Als kernambitie voor Tilburg is gekozen voor 'Veilig en verantwoord ontwikkelen'. Deze woorden benadrukken het belang dat Tilburg hecht aan veiligheid, maar ook aan de ontwikkelingsgerichte houding van de stad. In veiligheid moet geïnvesteerd worden, maar hetzelfde geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Door vanuit een breder perspectief te kijken naar ontwikkelingen en externe veiligheid daarbij een belangrijke graadmeter te maken, worden de ruimtelijke ontwikkelingen op een zo veilige en verantwoorde manier mogelijk gemaakt. Dit dient dan wel tijdig gecommuniceerd te worden, zowel intern als extern.

4 Gebiedsgerichte ambities

In dit hoofdstuk zijn de gebiedsgerichte ambities weergegeven. Dit zijn alle ambities waarin de domeinen risicobronnen, fysieke omgeving en/of beheersbaarheid ruimtelijk vertaald worden.

4.1 Gemeente indelen in risicogebieden

Op de plankaart externe veiligheid wordt de gemeente Tilburg verdeeld in vier veiligheidsgebieden: intensieve gebieden; gemengde gebieden; transportasgebieden; luwe gebieden.

Het *intensieve gebied* is puur voor industrie en grootschalige risicovolle bedrijvigheid bedoeld. Hierbij wordt aan bijvoorbeeld productiebedrijven en logistieke functies met opslag van risicovolle goederen een plek gegeven. De plaatsgebonden risicocontouren (PR 10^{-6}) kunnen overal in het intensief gebied gelegen zijn en kunnen elkaar eventueel overlappen. Voor kwetsbare objecten is in dit gebied geen plaats.

Binnen een *gemengd gebied* worden risicobronnen als vanzelfsprekend gezien. Activiteiten die externe veiligheidsrisico's met zich meebrengen, worden hier niet aangemoedigd. Maar ze hebben wel een (historische) binding met het gebied en zijn mede daardoor toegelaten. Risicoveroorzakers hebben een bescheiden plaatsgebonden risicogebied en investeren in het terugdringen van de risico's. Aan nieuw te vestigen risicobronnen worden strenge eisen gesteld. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn mogelijk.

Een *transportasgebied* is het gebied op 200 meter vanaf het hart van de transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor het spoor, de A58, de A65, de Burgemeester Letschertweg en de Burgemeester Bechtweg. Voor buisleidingen bestaat het transportasgebied uit het invloedsgebied.

Een (risico)luw gebied wordt gekenmerkt door hoge dichtheden van personen en activiteiten zoals wonen, recreëren, scholen, kantoren, zorginstellingen en hotels. De ontwikkelingen op of nabij bestaande risicovolle (Bevi-) inrichtingen, veelal LPG-tankstations, moeten kritisch beschouwd worden. Nieuwe Bevi-inrichtingen zijn niet mogelijk.

In onderstaande tabel worden de belangrijkste kenmerken van de veiligheidsgebieden gegeven.

Figuur 4.1 Tabel: Indeling in veiligheidsgebieden

Veiligheidsgebied	Meest relevante gebiedskenmerken
Intensieve gebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Risicovolle inrichtingen zijn mogelijk. • Kwetsbare objecten worden uitgesloten. • Plaatsgebonden risicocontouren mogen buiten inrichtingsgrenzen treden. • Niet geschikt voor bijzonder kwetsbare functies/objecten • Beheersbaarheid geheel op orde
Gemengde gebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijventerreinen waar onder voorwaarden risicovolle inrichtingen en kwetsbare objecten mogelijk zijn. • Plaatsgebonden risicogebieden liggen binnen inrichtingsgrenzen en gronden met bestemming verkeer, groen en/of water. • Niet geschikt voor bijzonder kwetsbare functies/objecten • Beheersbaarheid op orde
Transportasgebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Kwetsbare objecten zijn onder voorwaarden mogelijk. • Combinatie met gemengd of intensief gebied is mogelijk. • Niet geschikt voor bijzonder kwetsbare functies/objecten • Beheersbaarheid spoor en gemeentelijke wegen op orde
Luwe gebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Kwetsbare objecten zijn overal mogelijk. • Geschikt voor bijzonder kwetsbare functies/objecten • Bestaande risicovolle inrichtingen (LPG tankstations en propaantanks groter dan 18 m³) en in de directe omgeving gelegen kwetsbare objecten zijn onder voorwaarden mogelijk • Bevi-inrichtingen zijn niet mogelijk. • Beheersbaarheid gericht op effecten van mogelijke calamiteiten op orde

4.2 Risico's op hun plek binnen kleine intensieve gebieden

Grotere risico's horen thuis in een omgeving waar weinig mensen aanwezig zijn. In theorie is het mogelijk om nieuwe Bevi-inrichtingen, waar de externe veiligheidsrisico's hoger zijn dan gemiddeld, toe te staan in een (risico-)intensieve gebied. De kwetsbare objecten moeten in een dergelijk intensief gebied volledig uitgesloten worden. Een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) van een Bevi-inrichting kan dan buiten de eigen perceelsgrens liggen. Dus ook over andere percelen met andere risicovolle bedrijven of beperkt kwetsbare objecten.

We hebben in de gemeente Tilburg gezocht naar intensieve gebieden voor meerdere nieuwe, grote, risicovolle inrichtingen. Vanuit de bestaande bestemmingsplannen en de bestaande toekomstvisies voor de gemeente Tilburg is een dergelijk gebied niet mogelijk. Het toestaan van risicovolle inrichtingen, waarvan de risicocontour over aangrenzende percelen ligt, betekent dat de (geprojecteerde) bedrijven op de aangrenzende percelen worden beperkt. Op dit moment zijn er dus geen exclusieve bedrijventerreinen voor Bevi-inrichtingen. De bestaande, grote, risicovolle Bevi-inrichtingen, die op diverse bedrijventerreinen zijn gevestigd, worden met hun veiligheidscontouren op bestemmingsplankaart vastgelegd. Deze plaatsgebonden risicocontouren (PR 10^{-6}) buiten de eigen perceelsgrens en buiten de gronden met de bestemming verkeer, groen en/of water, die op de bestemmingsplankaarten zijn vastgelegd, zijn de bestaande intensieve gebieden.

In de praktijk is de vestiging van een nieuwe grote risicovolle inrichting met nieuwe intensief gebied binnen de gemeente slecht beperkt mogelijk. Als een dergelijke inrichting zich aanmeldt, zullen we op Vossenbergh en Kraaiven zoeken naar een mogelijke locatie. Hiervoor is dan altijd een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Indien daartoe ruimte is, zal een risicovolle activiteit zover mogelijk vanaf een kwetsbaar gebied met de hoogste personendichtheid en een ontwikkeling met een de intensieve personendichtheid zover mogelijk van een intensief gebied af geplaatst worden.

Bij toekomstige nieuwe bedrijventerreinen is er een keuze om intensieve gebieden direct, via een ontheffing, of via een nieuw bestemmingsplan toe te staan.

4.3 Harmonie tussen risico's en kwetsbaarheid in gemengde gebieden

De grotere Tilburgse bedrijventerreinen vormen de plaatsen waar van oudsher een mix van allerlei bedrijvigheid plaatsvindt.

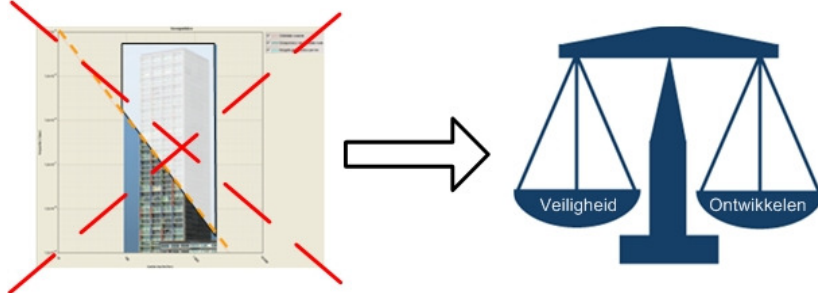
Inrichtingen kunnen voor overlast zorgen (geluid, geurhinder) of externe veiligheidsrisico's teweeg brengen. Binnen deze zones (de zogenaamde milieuruimte) rondom inrichtingen, waar mensen hinder ondervinden of gevaar lopen door risicovolle activiteiten, is het niet wenselijk dat grote groepen of niet-zelfredzame mensen aanwezig zijn. In gemengde gebieden blijven naast inrichtingen ook kantoren, detailhandel en andere werkgerelateerde functies mogelijk. Als gevolg van deze beleidskeuze behoeven de risicovolle inrichtingen op de grote bedrijventerreinen niet verplaatst te worden, zijn kwetsbare objecten mogelijk, zal elke ontwikkeling opnieuw en op maat verantwoord moeten worden en zullen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk blijven.

4.4 Afgewogen ontwikkelen in transportgebieden

De transportgebieden, zoals bijvoorbeeld de spoorzone, zijn binnen de gemeente de gebieden waar het spanningsveld tussen risico's en ruimtelijke ontwikkeling het meest prominent aanwezig is. Door de hoge transportintensiteiten van gevaarlijke stoffen en de reeds bestaande ruimtelijke bebouwing en structuren, is het risico hoog. Met de ambitie 'afgewogen ontwikkelen in transportgebieden' is bedoeld dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit gebied mogelijk moeten blijven, echter wel met meer veiligheidsmaatregelen dan elders in Tilburg. Honderd procent veiligheid kan nooit gegarandeerd worden. Bij het treffen van maatregelen hoort vooraf een afweging welke maatregel het meest kosteneffectief is.

De meeste veiligheidswinst kan gehaald worden door bronmaatregelen, zoals minder vervoer van gevaarlijke stoffen, veilige transportwagens, minder wissels. Dit zijn maatregelen waar de gemeente weinig tot geen invloed op heeft, maar wel een actieve lobby voor voert. Het vastleggen van functies in het bestemmingsplan, vluchtroutes, een bepaalde minimale bebouwingsafstand tot het spoor en dergelijke zijn wel in hoge mate beïnvloedbaar. Dit zijn dan ook maatregelen waar de gemeente rekening mee houdt.

Er is geen wettelijk plafond voor het maximaal toelaatbare risico. Ook heeft de gemeente niet de ambitie om een dergelijk plafond in te stellen, wel wordt bij ontwikkelingen in transportgebieden aan externe veiligheid een hoge prioriteit gegeven. In deel C is een planologisch kader opgesteld dat richting geeft aan het zo veilig mogelijk ontwikkelen in deze zone.



Figuur 4.2 Afgewogen ontwikkelen in transportgebieden zonder maximaal plafond

4.5 Risicoluwe woongebieden in Tilburg

In woongebieden horen geen grote risico's aanwezig te zijn. Op diverse LPG-tankstations na, is dit in de gemeente ook het geval. Deze afwezigheid van grote risico's willen we ook zo houden, en waar mogelijk de bestaande risico's wegnemen. Dit betekent dat er geen nieuwe risicovolle inrichtingen in of direct naast woongebieden mogen komen. Een stedelijke verdichting binnen het invloedsgebied van 150 meter vanaf het ondergrondse reservoir en het LPG-vulpunt is niet gewenst. Hiermee is de veiligheid in grote mate geborgd voor de gebieden waar veel mensen wonen.



Figuur 4.3 Risicoluwe woongebieden met afstand tot LPG-tankstations

4.6 Risico's met mate in risicoluwe agrarische gebieden

Buiten de bebouwde kom van Tilburg is sprake van een ander type bedrijvigheid, veelal agrarisch georiënteerd. Omdat in dit buitengebied veel ruimte is tussen woningen/ inrichtingen zijn risico's hier met mate toegestaan. Dit betekent dat propaantanks of opslag van kunstmest behorend bij een agrarische onderneming mogelijk moet zijn. Risico's in beperkte mate blijven in het agrarische buitengebied mogelijk, zolang ze andere woningen/ inrichtingen niet hinderen.



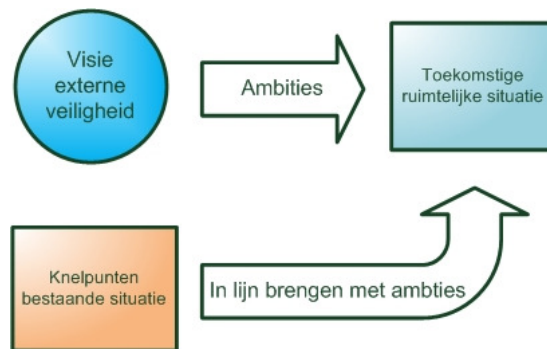
Figuur 4.4 Risico's met mate in risicoluwe agrarische gebieden

5 Aanvullende ambities

In dit hoofdstuk zijn de ambities weergegeven, die de gebiedsgerichte ambities aanvullen. Deze aanvullende ambities geven richting aan de processen, de organisatie en gemeentebrede maatregelen met betrekking tot externe veiligheid.

Ambities geven richting voor zowel de bestaande situatie als nieuwe ontwikkelingen

De ambities zoals verwoord in deze visie geven een toekomstbeeld en/of verwachting in relatie met externe veiligheidsaspecten. Toekomstige ontwikkelingen dienen 'in principe' in lijn te zijn met de in deze visie uitgesproken ambities. Echter de aangegeven richting hoeft niet altijd overeen te komen met de bestaande situatie. Na een inventarisatie van knelpunten tussen de uitgesproken ambities en de bestaande situatie, vindt een analyse plaats in hoeverre deze knelpunten aangepakt kunnen worden. Deze aanpak kan variëren van verantwoording van de afwijking, uitsterfconstructie tot actieve sanering. Het is de ambitie om zowel toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen als de huidige situatie in lijn te brengen met de uitgesproken ambities, zie figuur 5.1.

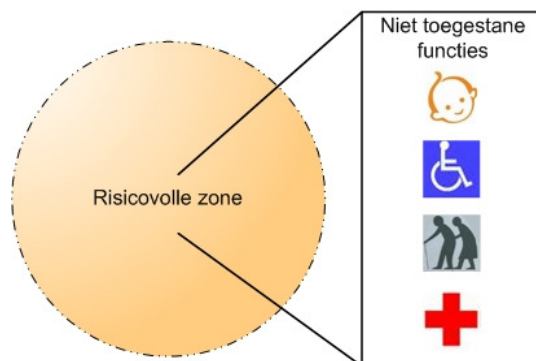


Figuur 5.1 Ambities geven richting aan de toekomstige ruimtelijke situatie

Bescherming van niet-zelfredzame mensen

Er zijn mensen, die zichzelf niet goed in veiligheid kunnen brengen, bijvoorbeeld door een geestelijke of lichamelijke beperking of zeer jonge leeftijd. Het is niet wenselijk dat deze niet-zelfredzame mensen nabij risicovolle activiteiten wonen of verblijven (zie figuur 5.2). We definiëren de objecten waarin dergelijke mensen wonen of verblijven als bijzondere kwetsbare objecten. Indien bijzondere kwetsbare objecten buiten de transportgebied, of gemengd gebied en binnen een luw gebied geplaatst wordt, kan volstaan worden met een generieke verantwoording (zie deel C).

Alleen indien het economisch, maatschappelijk of milieutechnisch noodzakelijk is en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een bijzonder kwetsbaar object in een gemengd gebied, transportgebied of in de buurt van een LPG-tankstation toegestaan worden. De verantwoording hiervoor zal altijd maatwerk zijn en apart aan het college van B&W ter besluitvorming worden voorgelegd.



Figuur 5.2 Geen bijzondere kwetsbare objecten bij risicovolle activiteiten

In grote objecten met veel personen is de zelfredzaamheid complex. Voor functies met gebouwen met meer dan 2000 personen is maatwerkverantwoording noodzakelijk.

Routering aanpassen en vereenvoudigen na voltooiing de Burgemeester Letschertweg

Vervoerders van gevaarlijke stoffen zijn op basis van landelijke wetgeving verplicht de bebouwde kom van een gemeente te vermijden. Er mag van deze regel afgeweken worden wanneer binnen de bebouwde kom moet worden geladen of gelost, of als er geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is.

Totdat de route over de Burgemeester Letschertweg en Burgemeester Bechtweg nog niet volledig open is, zijn beide afwijkingen van toepassing op de bebouwde kom van de gemeente Tilburg. In 2004 heeft de gemeente Tilburg een routering gevaarlijke stoffen vastgesteld. Daarmee is het transport van gevaarlijke stoffen door Tilburg beperkt tot enkele routes binnen het stedelijk gebied.

Na voltooiing van de Burgemeester Letschertweg zal er een goede route buiten de bebouwde kom beschikbaar zijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen (schatting 2012). Het is theoretisch mogelijk om de routering van gevaarlijke stoffen voor bestemmingsverkeer (veelal LPG-tankstations) binnen de bebouwde kom af te schaffen. Inmiddels is er vijf jaar ervaring met de huidige routering vervoer gevaarlijke stoffen. De bebording "vervoer gevaarlijke stoffen" geeft veel duidelijkheid en is goed handhaafbaar. Bovendien is het mogelijk om het vervoer met een bestemming in de bebouwde kom langs de meest optimale weg te leiden. Het in stand houden van een routering is daarom een betere keuze dan afschaffing. Het nieuwe routeringsbesluit zal zodanig opgesteld worden, dat een vervoerder eenvoudig een ontheffing kan aanvragen.

Organisatie op orde: alle disciplines aangesloten rondom externe veiligheid

De integrale aanpak van externe veiligheid (ruimtelijke omgeving, beheersbaarheid en risico's) stelt eisen aan de gemeente, veiligheidsregio en overige organisatie. De taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden in het kader van externe veiligheid zijn helder en de inbreng van externe veiligheid in de werkprocessen is voldoende geborgd. Met het oog op de integraliteit is het van belang dat alle relevante disciplines ook daadwerkelijk hun inbreng kunnen hebben. Dit vergt duidelijke communicatielijnen tussen verschillende organisatieonderdelen. Tot slot is externe veiligheid op een transparante en uniforme manier geborgd in het gemeentelijk instrumentarium (met name ruimtelijke plannen, vergunningen en handhaving).

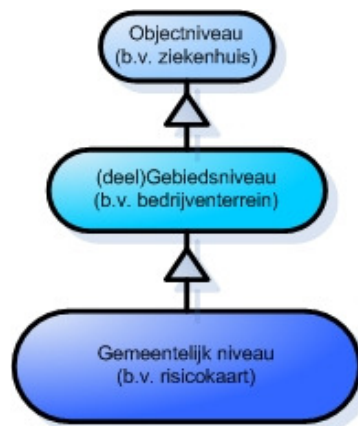
De belangen met betrekking tot Externe Veiligheid strekken zich uit tot ver buiten het gemeentehuis. Dit vergt een integrale en ook bovenlokale belangenbenadering en belangen afweging door de gemeente en betrokken partijen, zoals relevante ministeries, buurgemeenten, Gasunie, projectontwikkelaars, etc.

Er zijn dus veel partijen nodig om het aspect externe veiligheid mee te nemen in relevante ontwikkelingen. Deze partijen werken in de praktijk voldoende samen. Om deze samenwerking te borgen moeten de organisatie en daarmee alle taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden formeel vastgesteld worden. In deel C wordt de richting hiervoor gegeven.

Als gevolg van de Wet op de veiligheidsregio's zal de organisatie en functie van de hulpverleningsdiensten (waaronder de Brandweer Midden en West Brabant) aangepast worden. Als gevolg van de nieuwe Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) zullen er waarschijnlijk omgevingsdiensten opgericht worden. Dan kan eventueel een taakverschuiving of formatieverschuiving in de toekomstplaats vinden. Bij de borging van samenwerking zal hiermee rekening gehouden. De toekomstige brandweerorganisatie en omgevingsdiensten moeten rekening houden met de inhoud van deze visie

Actieve risicocommunicatie op diverse schaalniveaus

Communicatie met de burger over risico's is essentieel voor een effectief veiligheidsbeleid dat kan rekenen op draagvlak onder inwoners. Risicocommunicatie informeert burgers over bestaande risico's en maatregelen, biedt waar mogelijk en zinvol ruimte voor meedenken en bereidt burgers voor op calamiteiten (zelfredzaamheid). In het kader van de Beleidsvisie ontwikkelt de gemeente een risicocommunicatieplan. Hierin wordt op diverse schaalniveaus aandacht besteed aan voldoende informatie over relevante risico's.



Figuur 5.3 Diverse schaalniveaus op het gebied van risicocommunicatie

Ontwikkelingen toestaan op locaties waar bestrijdbaarheid onvoldoende is

Als ergens een calamiteit dreigt, worden de hulpverleningsdiensten ingeschakeld. Deze calamiteit kan alleen bestreden worden als (1) de opkomsttijden en bereikbaarheid voldoende zijn; (2) er voldoende bluswater is; (3) de bestrijdingsplannen op orde zijn en (4) het regionaal beheersplan voldoende toepasbaar is. Voor de tijd die de brandweer nodig heeft om een calamiteit te bereiken, gelden zogenaamde zorgnormen. Elke gemeente in Nederland kent locaties waar deze zorgnorm niet gehaald wordt. Deze zorgnorm dient dan ook meer gezien te worden als een ijkpunt waaraan zoveel mogelijk dient te worden voldaan. Ook voor bluswater zijn er normen die niet overal in Tilburg gehaald worden. In Tilburg zijn er dus locaties waar de norm voor opkomst, bereikbaarheid en/of bluswater niet wordt gehaald. Indien er een toekomstige ruimtelijke ontwikkeling wordt gepland in een gebied onder één of meerdere normen, wordt in overleg met de Brandweer Midden en West Brabant onderzocht of dit door extra maatregelen kan worden gecompenseerd. Ook wordt in zo'n geval afgestemd over de eventuele toepassing van een standaard verantwoording van het groepsrisico of een maatwerk verantwoording.

Uniforme onderlegger bij verantwoording risico's

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van risicovolle activiteiten dient iedere keer een procedure gevolgd te worden om de risico's te verantwoorden. In deel C zijn voor deze procedures uitgangspunten geformuleerd. Voor veel ontwikkelingen is in deel C ook een standaard verantwoording opgesteld. Een standaard verantwoording zorgt voor een kortere proceduretijd en meer uniformiteit. Minder plannen behoeven nu op maat verantwoord te worden.

Standaard verantwoording voor het scenario Toxisch

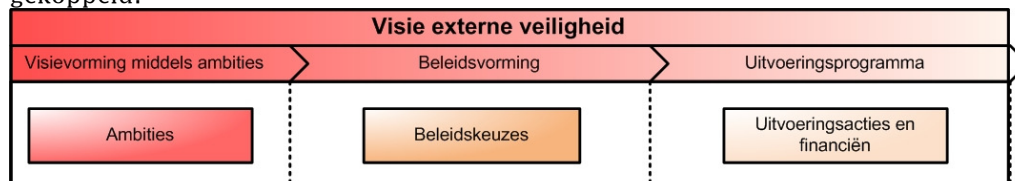
De verantwoording voor het scenario Toxisch zal standaard verantwoord worden: bij een ongeval met toxische stoffen moeten de mensen binnen blijven of naar binnen gaan, ramen en deuren sluiten en de eventueel aanwezige mechanische ventilatie uitschakelen. Hiervoor is een goede voorlichting aan alle inwoners van Tilburg noodzakelijk. Dit is in deel C verder uitgewerkt.

Mogelijkheden van de Grondexploitatiewet op termijn benutten

De Grondexploitatiewet biedt mogelijkheden om in een exploitatieplan bepaalde eisen vast te leggen die een positieve invloed hebben op de externe veiligheidsituatie. Voorbeelden zijn het uitvoeren van onderzoek, de aanleg van bluswatervoorzieningen en de verkleining van de risicocontouren. Deze eisen kunnen op basis van deze beleidsvisie ingebracht worden in toekomstige structuurvisies.

Van ambities, naar beleid, naar uitvoering

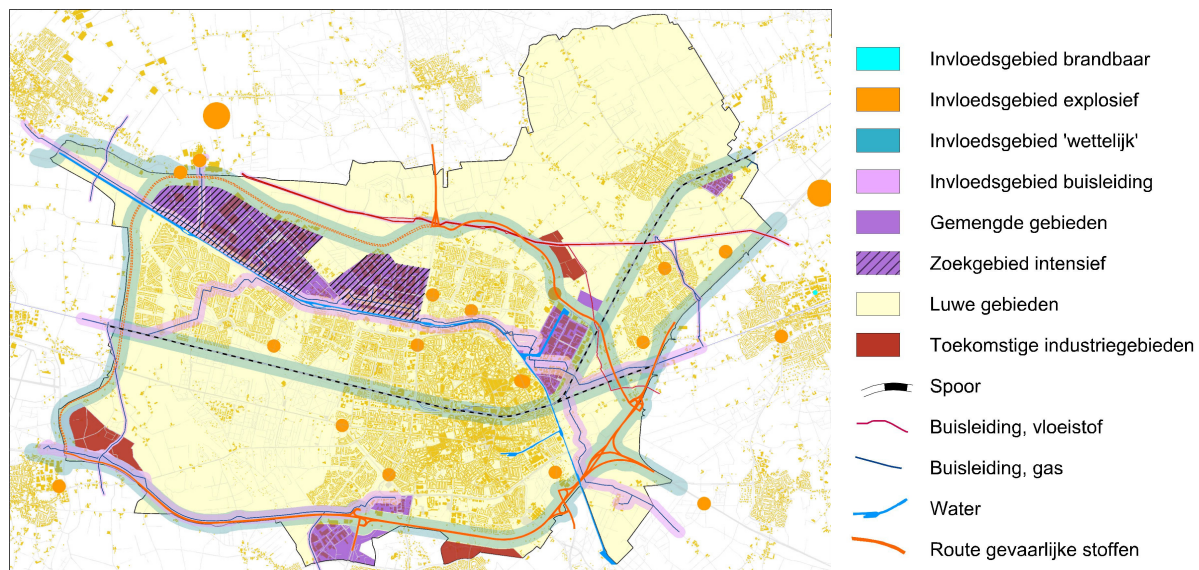
Om handen en voeten te geven aan de in dit deel geformuleerde ambities zijn beleidskeuzes gemaakt, die vertaald worden in een concreet uitvoeringsprogramma: deel D. In dit uitvoeringsprogramma zijn aan elke ambitie de benodigde uitvoeringsacties en de daarbij behorende financiële consequenties gekoppeld.



Figuur 5.4 Van ambities naar beleid naar uitvoering

6 Plankaart Externe veiligheid

Uitgaande van de bestaande situatie en de ambities uit deze Beleidsvisie Externe Veiligheid is een Plankaart externe veiligheid opgesteld.



Figuur 6.1 Plankaart externe veiligheid

Indeling

Op basis van de in hoofdstuk 4 beschreven gebiedsgerichte ambities is de gemeente Tilburg onderverdeeld in drie van de vier gebiedstypen:

1. De grote bedrijventerreinen zijn gemengd gebieden.
2. Langs de rijkswegen, spoorwegen, Burgemeester Letschertweg, Burgemeester Bechtweg liggen transportgebieden.
3. Langs de grote buisleidingen liggen invloedsgebieden
4. Het overige gebied is luw.

De betekenis van deze gebieden voor het planologisch kader en verantwoording wordt in deel C verder uitgewerkt.

Zoeklocatie voor intensieve gebieden

De bedrijventerreinen Vossenbergh en Kraaiven zijn aangewezen als zoeklocatie: gemengde gebieden, waarop lokale intensieve gebieden mogelijk zijn. Wanneer een nieuwe risicovolle inrichting zich aanmeldt, zullen we de initiatiefnemer helpen om op deze bedrijventerreinen te zoeken naar een geschikte locatie.

Eventuele nieuwe, grote bedrijventerreinen kunnen aangewezen worden als zoeklocatie voor risicovolle inrichtingen (voorbeeld Wijkevoort) en/of als gemengd gebied. Dit moet als onderdeel van een collegebesluit worden vastgesteld.

Indien daartoe ruimte is, zal een risicovolle activiteit zover mogelijk vanaf een kwetsbaar gebied met de hoogste personendichtheid en een ontwikkeling met een de intensieve personendichtheid zover mogelijk van een risicobron af geplaatst worden.

Grensgebieden

De ruimtelijke ordening voor externe veiligheid resulteert in grensgebieden daartussen. De grote bedrijventerreinen en de transportgebieden grenzen overal aan luwe gebieden. De invloed van een groot bedrijventerrein en een transportgebied is merkbaar in het luwe gebied. Indien daartoe ruimte is, zal een risicovolle activiteit zover mogelijk van een luw gebied met een hoge personendichtheid af geplaatst worden. Een ontwikkeling met een de intensieve personendichtheid zal zover mogelijk van een risicobron af geplaatst worden.

Planologisch kader en wijze van verantwoording

Alle ambities uit deel A zijn in deel C verder uitgewerkt in een planologisch kader en de wijze van verantwoording.