

leegte naar - Bocken + En G. V.
gebruikt

Vergadering van burgemeester en wethouders van Echt-Susteren d.d.

8-9-'09

Afdeling : Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling
Behandeld door : Anouck Delsing
d.d. : 25 augustus 2009
Onderwerp : Verantwoording groepsrisico m.b.t. het plangebied Echt Zuid Oost

Advies : Geadviseerd wordt om de overschrijding van de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico bij het spoor te accepteren, de door de regionale en lokale brandweer voorgestelde maatregelen (zoals opgenomen in de bijlage) bij de uitvoering van het plan en via het stellen van voorwaarden in de bouwvergunning mee te nemen en de initiatiefnemer te verzoeken de maatregelen te verwerken in het bouwplan.

Openbaar : Ja
Actieve voorlichting : Nee
Naar O.R. : Nee
Actieve informatie raad : Nee
Financiële consequenties : Nee **Zo ja, paraaf:**
Regardeert andere afdeling : Nee **Zo ja, paraaf:**
Advies Inkoop : Nee **Zo ja, paraaf:**

Verantwoordelijk portefeuillehouder: J.H. Janssen

Paraaf voorsteller : 

Raadscommissie :
Raad d.d. : Niet van toepassing

Paraaf: hoofd afdeling :

sectorhoofd :

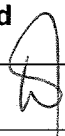
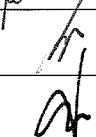
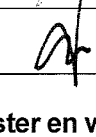
portefeuillehouder* :

* bij politieke gevolgen, nieuw beleid en grote consequenties

Paraaf leden college

Akkoord

Bespreken

D.A.M. Akkermans		
J.P.H. Beckers		
J.C. Bocken		
J.J.M. Dijcks		
R.G.M. Geraads		
J.H. Janssen		
P.J.A.M. Wolters		
G.W.T. van Balkom <i>s/a</i>		

Beslissing college van burgemeester en wethouders:

8-9-09

conform voorstel besloten
de secretaris van Echt-Susteren



Toelichting:

Achtergrond

Er bestaan plannen om in Echt, in het plangebied Echt Zuid Oost, direct langs het spoor ca. 230 woningen te realiseren. Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van het spoor waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden (baanvak Sittard-Roermond) ligt, is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Dit onderzoek is bijgevoegd. Andere risicobronnen met een invloedsgebied over het plangebied zijn niet aanwezig.

Uit dit onderzoek is gebleken dat vanwege een toename van het groepsrisico vanwege het bouwplan en een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde een verantwoording van het groepsrisico moet plaatsvinden. In dit kader is advies gevraagd aan de regionale en lokale brandweer. Deze adviezen zijn eveneens bijgevoegd.

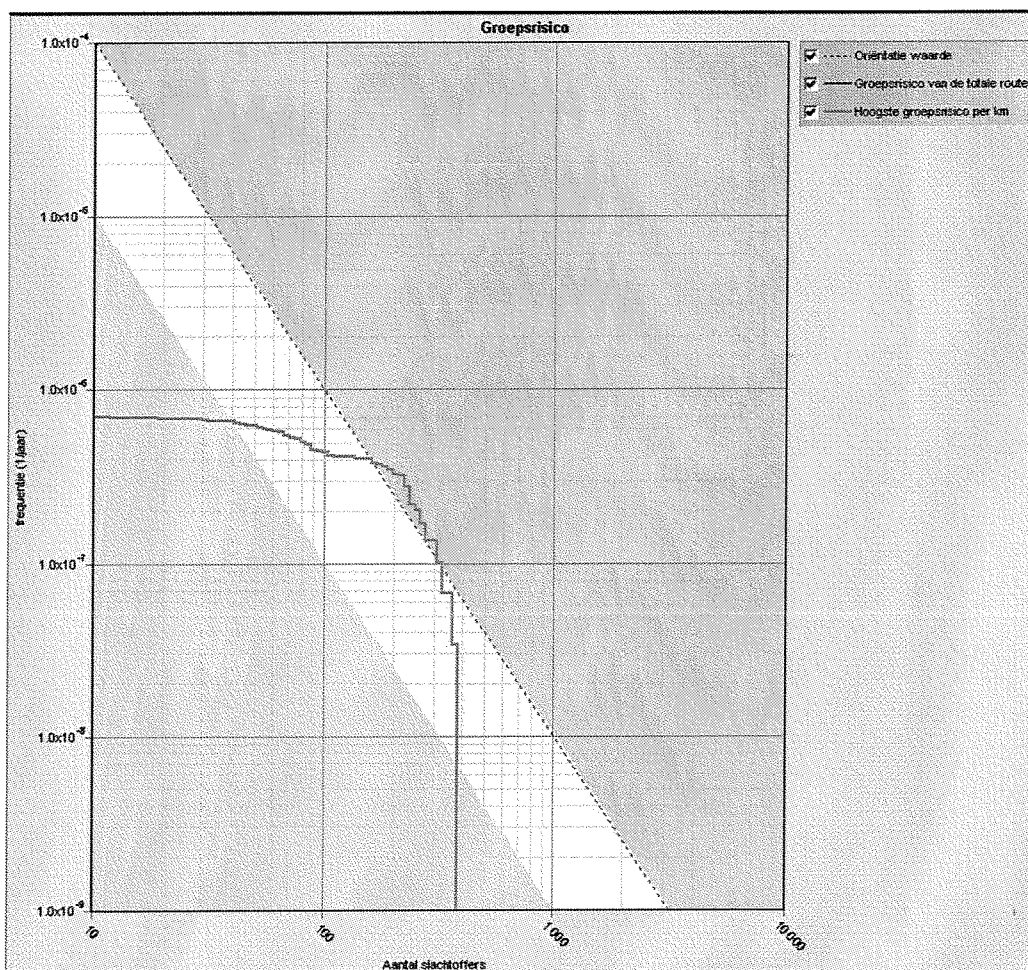
Resultaten onderzoek externe veiligheid

In het onderzoek is nog uitgegaan van het oorspronkelijk plan: de realisatie van ca. 250 woningen, waarbij de dichtstbijzijnde woningen op ca. 20 m van het spoor liggen.

Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie is er bij het spoor geen plaatsgebonden risicocontour (PR) van 10^{-6} /jaar aanwezig. Het PR vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

Verder is gebleken dat het groepsrisico in de huidige situatie nog net onder de oriëntatiewaarde ligt en in de toekomstige situatie (nog zonder realisatie van het plan) door toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen boven de oriëntatiewaarde komt te liggen. Door realisatie van het bouwplan neemt in de toekomst het groepsrisico en daarmee de overschrijding van de oriëntatiewaarde verder toe.

In onderstaande figuur (f/N curve) is het berekende groepsrisico in de toekomst, na realisatie van het bouwplan weergegeven. De gestippelde, rechte lijn geeft de oriëntatiewaarde weer.



Groepsrisico (o.b.v. realisatie bouwplan en prognosecijfers 2007)

Advies brandweer

De regionale brandweer geeft aan dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie (na realisatie bouwplan) de hulpverleningscapaciteit onvoldoende is in geval zich een ongeval voordoet met een brandbare-/explosieve of giftige stof in de open lucht.

Zij adviseren om:

- De afstand van de woningen tot het spoor te vergroten naar ten minste 30 meter om zo te voldoen aan de afstand voor het plasbrandaandachtsgebied;
- Bepaalde bouwkundige maatregelen te treffen;
- Bepaalde maatregelen m.b.t. bereikbaarheid en bluswatervoorziening te treffen;
- Maatregelen te treffen ter verbetering van de zelfredzaamheid.

De lokale brandweer adviseert om:

- Bepaalde maatregelen te treffen m.b.t. de bereikbaarheid van het plangebied en de aanwezigheid van bluswatervoorzieningen;
- In het gebied geen gebouwen op te richten, die bestemd zijn voor minder zelfredzame personen (denk hierbij aan bejaarden, kinderen etc.);
- Een paragraaf risicocommunicatie op te stellen, waarin wordt omschreven hoe de risico's aangaande externe veiligheid en de hierop genomen maatregelen met de toekomstige bewoners van het gebied wordt gecommuniceerd;
- Met de projectontwikkelaar nadere afspraken te maken om de voorwaarden en aanbevelingen zoals voorgesteld in het rapport van Arcadis te borgen;
- Door de regionale brandweer een risico-inventarisatie en een inventarisatie van alle risico's op het gebied van externe veiligheid te laten opstellen.

Verantwoording groepsrisico

Het groepsrisico is de risicomaat die bij de bestuurlijke afweging een rol speelt om te verantwoorden welk ramprisco samenhangt met het ruimtelijk orderingsbesluit. Het gaat hier niet om de bescherming van de individuele burger, doch om het tolereren van een ramprisco op grond van afwegingen over het belang van ruimtelijke activiteiten naast andere afwegingen. De ruimtelijke activiteiten introduceren de mogelijkheid van een ramp of veranderen de omvang van en of kans op de ramp.

Het groepsrisico wordt bepaald door het aantal dodelijke slachtoffers te berekenen dat in één keer kan vallen door een ongeluk met een gevaarlijke stof.

Bij de verantwoording groepsrisico worden veiligheidsaspecten en de maatschappelijke en economische baten van een plan afgewogen. Wettelijk is bepaald welke onderdelen bij de motivering betrokken moeten worden. Deze onderdelen komen in de rapportage van het externe veiligheidsonderzoek en in de adviezen van de brandweer aan de orde. Hieronder zijn alleen de overwegingen weergegeven.

Door realisering van het bouwplan neemt het groepsrisico vanwege het spoor toe en komt dit verder boven de oriëntatiewaarde te liggen. Derhalve is het van belang om maatregelen te treffen die de mogelijkheden tot voorbereiding, bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval verbeteren. Ook zijn maatregelen die de zelfredzaamheid verbeteren wenselijk.

Zoals al is aangegeven worden bij de verantwoording groepsrisico veiligheidsaspecten en de maatschappelijke en economische baten van een plan afgewogen.

In 2005 heeft ViaSystems Group Inc besloten de vestiging van ViaSystems Mommers BV te sluiten en te koop aan te bieden. Omdat er geen koper werd gevonden voor de huidige bestemming van de gebouwen en terreinen, heeft men het bedrijfsterrein aan projectontwikkelaars te koop aangeboden.

De locatie grenst aan diverse woonwijken van de kern Echt. De gronden zijn deels bestemd en in gebruik voor bedrijfsdoeleinden, verkeersdoeleinden en agrarische doeleinden. Binnen de bestemming agrarische doeleinden is een deel aangemerkt als toekomstig woongebied met een capaciteit van ca. 40 woningen.

In een Task Force met de provincie heeft de gemeente de mogelijk problematiek van leegstand, verloedering, ongewenste (bedrijfs)activiteiten en de daarmee samenhangende doem-scenario's onder de aandacht gebracht. Volledige invulling van de locatie met groenontwikkeling is geen haalbare optie, gezien de waarde die aan het gebied ten grondslag ligt. De enige optie is over te gaan tot herontwikkeling met woningbouw. De provincie heeft kennis genomen van de problematiek omtrent de locatie ViaSystems Mommers en is van mening dat deze problematiek dermate substantieel van aard is

dat men de gemeente Echt-Susteren hierin ondersteunt, zowel op kwantitatieve aspecten als op kwalitatieve aspecten van de ontwikkeling.

Een integrale herontwikkeling van het plangebied Echt Zuid Oost voor woningbouw is een positieve ontwikkeling. Met de sanering van het bedrijfsterrein worden ongewenste ontwikkelingen in het plangebied voorkomen. Door het creëren van een woongebied met een open bebouwingsstructuur en een groen karakter ontstaat een logische planologische en stedenbouwkundige aansluiting tussen de bestaande bebouwing en het omringende landschap.

Voorstel

Geadviseerd wordt om de toename van het groepsrisico en de overschrijding van de oriëntatiewaarde vanwege het spoor te accepteren waarbij de volgende overwegingen gelden:

- Door realisatie van het plan neemt het groepsrisico vanwege het spoor toe;
- Het groepsrisico ligt in de toekomstige situatie licht boven de oriëntatiewaarde;
- Doordat er minder woningen (230) gerealiseerd gaan worden dan gepland (ca. 250) zal de hoogte van het groepsrisico lager liggen dan in eerste instantie berekend;
- De regionale brandweer geeft aan dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de hulpverleningscapaciteit bij een ongeval met brandbare/explosieve of giftige stoffen in de open lucht onvoldoende is;
- De door de regionale en lokale brandweer voorgestelde maatregelen met betrekking tot bereikbaarheid, blusvoorzieningen en zelfredzaamheid worden in het plan verwerkt; betreffende risicocommunicatie wordt nog bekeken op welke wijze dit het beste kan plaatsvinden; de maatregelen die beschreven zijn in het onderzoek externe veiligheid, worden alleen getroffen als deze ook zijn opgenomen in het advies van de regionale brandweer; in de bijlage is een overzicht opgenomen van de te treffen maatregelen;
- De afstand van de dichtstbijzijnde woningen tot het spoor wordt van 20 meter vergroot naar ten minste 30 meter; hiermee wordt rekening gehouden met het plasbrandaandachtsgebied; dit heeft tevens een positieve invloed op de hoogte van het groepsrisico;
- De voorgestelde bouwkundige en installatietechnische maatregelen dienen voor woningen vanaf 100 meter en verder van het spoor in het bouwplan te worden verwerkt en worden in de bouwvergunning als voorwaarden opgenomen; het hebben van afsluitbare ventilatie geldt voor alle woningen;
- Ondanks het treffen van maatregelen kan niet voorkomen worden dat er slachtoffers vallen in geval zich op het spoor een ongeval met gevaarlijke stoffen voordoet; door het treffen van maatregelen worden wel de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en rampbestrijding vergroot; zolang er echter gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd worden, zal er sprake zijn van een bepaald restryisico;
- Er wordt voldaan aan de normen voor het plaatsgevonden risico;
- Uit onderzoek is gebleken dat een andere invulling van het voormalige bedrijfsterrein dan herontwikkeling met woningbouw geen haalbare optie is;
- Een integrale herontwikkeling van het plangebied Echt Zuid Oost voor woningbouw is een positieve ontwikkeling; met de sanering van het bedrijfsterrein worden ongewenste ontwikkelingen in het plangebied voorkomen en door het creëren van een woongebied met een open bebouwingsstructuur en een groen karakter ontstaat er een logische planologische en stedenbouwkundige aansluiting tussen de bestaande bebouwing en het omringende landschap.

De projectontwikkelaar zal verzocht worden om de voorgestelde maatregelen met betrekking tot bereikbaarheid en rampbestrijding en de bouwkundige en installatietechnische maatregelen (zoals opgenomen in de bijlage) in het bouwplan te verwerken c.q. het bouwplan hier op aan te passen.

Overzicht van de te treffen maatregelen bij het bouwplan Echt Zuid Oost

	Maatregel	Opmerking
1.	Alle bouwwerken in het gebied moeten tot op een afstand van 10 meter, gemeten vanaf de hoofdingang, van het bouwwerk benaderbaar zijn voor brandweervoertuigen en overige hulpdiensten.	
2.	De openbare wegen in het gebied moeten te gebruiken zijn voor brandvoertuigen. Hierbij valt te denken aan de maximale belasting, doorgangshoogte, beschikbare rijbaanbreedte en bochtstralen. Let hierbij op de karrensporen welke in het plangebied zijn opgenomen.	
3.	Verkeersaders bieden aan brandweervoertuigen een onbelemmerde doorgang.	
4.	Indien er in het plan eenrichtingsverkeer wordt ingesteld, moeten deze wegen zodanig (voldoende breed) worden uitgevoerd dat brandweervoertuigen elkaar kunnen passeren.	
5.	Het plangebied moet, om een goede bereikbaarheid te kunnen waarborgen, vanaf twee afzonderlijke zijden te benaderen zijn.	
6.	Het verdient de voorkeur dat het plangebied vanaf de Peijerstraat, middels de Gildelaan en de Peutenweg te bereiken is voor hulpverleningsvoertuigen.	
7.	In het plangebied moeten, om een brand doelmatig te kunnen bestrijden, voldoende primaire bluswatervoorzieningen aanwezig zijn. Dit houdt in dat op een afstand van 40 meter gemeten vanaf de hoofdingang van de bouwwerken een brandkraan aanwezig moet zijn. Deze brandkranen moeten een minimale capaciteit bezitten van 60 m ³ / hr.	
8.	Om een overzicht te krijgen van alle risico's voor het plangebied moet door de regionale brandweer een risico-inventarisatie en een inventarisatie van alle risico's op het gebied van externe veiligheid opgesteld worden.	Is reeds gebeurd middels hun advies d.d. 17 december 2008
9.	De spoorlijn Roermond – Sittard moet tweezijdig door brandweervoertuigen te zijn te benaderen. Langs de spoorlijn moet een rijloper, welke geschikt is voor brandweervoertuigen, aanwezig zijn.	Calamiteitenpad van 3 meter breed is in plan opgenomen en wordt in noordelijke en zuidelijke richting ontsloten
10.	Langs de spoorlijn dient een adequate bluswatervoorziening aanwezig te zijn. Deze bluswatervoorziening moet, gezien het vervoer wat plaatsvindt op de spoorlijn, een capaciteit bezitten van minimaal 60 m ³ per uur. Tevens dient moet deze bluswatervoorziening tot op een afstand van 10 meter benaderbaar zijn voor brandweervoertuigen. De afstand tussen de bluswatervoorzieningen onderling mag niet meer dan 80 meter bedragen.	
11.	Nabij de spoorlijn dienen vaste opstelplaatsen voor brandweervoertuigen te worden gesitueerd. De uitvoeringsmogelijkheden en de positie betreffende de opstelplaatsen dienen in overleg met de projectontwikkelaar en de afdeling proactie van de brandweer Echt-Susteren nader te worden uitgewerkt.	
12.	In het gebied mogen geen gebouwen worden opgericht, bestemd voor minder zelfredzame personen, zoals omschreven in het Bouwbesluit.	
13.	Er dient aandacht te worden besteed aan risicocommunicatie Omschreven dient te worden hoe de risico's aangaande externe veiligheid en de hierop genomen maatregelen met de toekomstige bewoners van het gebied wordt gecommuniceerd.	Er wordt nog bekeken hoe dit het beste kan plaatsvinden.
14.	De afstand tussen de woningen en de spoorlijn dient minstens 30 meter te zijn.	In het plan is een bebouwingsvrije zone van 30 meter langs het spoor opgenomen.
15.	De woningen moeten uitgevoerd worden met een afsluitbare ventilatie. De ventilatieopeningen dienen van de risicobron af te zijn gericht	
16.	Beglazing aan de woningen zodanig uitvoeren zodat scherfwerking wordt voorkomen (klasse P2A conform EN 356).	Alleen voor woningen vanaf 100 meter van het spoor.
17.	Zo min mogelijk glas aan woningen aan de spoorzijde.	Alleen voor woningen vanaf 100 meter van het spoor.
18.	Vluchtweg niet in de richting van de spoorzijde.	Alleen voor woningen vanaf 100 meter van het spoor.