

ONDERZOEK EXTERNE VEILIGHEID
ANEMOONSTRAAT ONG.
TE SITTARD
GEMEENTE SITTARD-GELEEN



- ✿ Bodem
- ✿ Waterbodem
- ✿ Water
- ✿ Archeologie
- ✿ Ecologie
- ✿ Milieu

Milieu

Onderzoek externe veiligheid Anemoonstraat ong. te Sittard in de gemeente Sittard-Geleen

Opdrachtgever	Plangroep Heggen Postbus 44 6120 AA BORN
----------------------	--

Project	SIT.HEG.REV
Rapportnummer	14011101
Versienummer	D2
Status	Eindrapportage
Datum	19 november 2014

Vestiging	Boxmeer
Opsteller	C. Rodoe
Paraaf	

Kwaliteitscontrole	M.G.B. Ellenkamp-Paalhaar MSc.
Paraaf	

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	BELEID EN REGELGEVING	1
2.1	Wetgeving.....	1
2.1.1	Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).....	1
2.2	Toetsing	2
2.3	Verantwoordingsplicht	3
2.4	Gemeentelijk beleid	4
2.4.1	Veiligheidsvisie Spoorzone	4
2.4.2	Beleidsvisie Chemelot-site/Westelijke Mijnstreek	4
3	INVENTARISATIE OMGEVING PLANGEBIED	6
3.1	Hogedruk aardgastransportleidingen	6
3.2	Spoorlijnen.....	7
3.3	Provinciale weg Brunssum – Sittard (N276).....	7
3.4	Chemelot-site.....	7
3.5	Spoorwegemplacement Sittard	8
4	INVOERGEGEVENS	10
4.1	Rekenprogramma.....	10
4.2	Transportgegevens.....	10
4.3	Ruimtelijke gegevens	12
5	RESULTATEN	14
5.1	Plaatsgebonden risico	14
5.2	Groepsrisico.....	14
5.2.1	Groepsrisico huidige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath	14
5.2.2	Groepsrisico toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath	14
5.2.3	Groepsrisico huidige en toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht	15
5.2.4	Beoordeling groepsrisico	15
6	VERANTWOORDINGSOPZET	16
6.1	Beheersbaarheid	17
6.2	Bluswatervoorzieningen	18
6.3	Risicocommunicatie.....	18
6.4	Zelfredzaamheid	18
6.5	Bereikbaarheid en ontluchting	18
6.6	Advies Veiligheidsregio	19
7	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	20

BIJLAGEN:

1. - Topografische ligging van de locatie
2. - Kwantitatieve risicoanalyse huidige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath
3. - Kwantitatieve risicoanalyse toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath
4. - Kwantitatieve risicoanalyse huidige situatie spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht
5. - Kwantitatieve risicoanalyse toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht

1 INLEIDING

Econsultancy heeft van Plangroep Heggen opdracht gekregen voor het uitvoeren van een onderzoek externe veiligheid aan de Anemoonstraat (Sanderbout) te Sittard in de gemeente Sittard-Geleen.

Het onderzoek externe veiligheid is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging.

Het plan voorziet in de realisatie van 26 patiowoningen en een multifunctioneel centrum ('mfc'). De woningen en het mfc komen te liggen in de nabijheid van de spoorlijnen Sittard - Heerlen - Herzogenrath en Sittard - Lutterade - Maastricht. Het plan ligt in het onderzoeksgebied van 200 meter van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath, maar niet binnen het onderzoeksgebied van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht. Daar er een overlap bestaat met het onderzoeksgebied, dient er een kwantitatieve risicoanalyse te worden verricht. Deze kwantitatieve risicoanalyse heeft als doel het bepalen van de toename van de oriënterende waarde van het groepsrisico en daarnaast te beoordelen of er voldaan wordt aan het gestelde in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en/of Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Het onderzoeksgebied is weergegeven in bijlage 1.

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de relevante wet- en regelgeving. In hoofdstuk 3 worden risicobronnen in de omgeving geïnventariseerd. In hoofdstuk 4 worden de invoergegevens ten behoeve van de risicoberekening van de spoorlijnen beschreven. In hoofdstuk 5 de resultaten hiervan. In hoofdstuk 6 wordt het onderzoek samengevat en worden conclusies getrokken.

2 BELEID EN REGELGEVING

2.1 Wetgeving

2.1.1 Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 10 juli 2013 is de Wijzigingswet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet) inwerking getreden. Op 11 november 2013 het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) inwerking getreden. De bijbehorende regelingen en artikelen treden op een nader te bepalen tijdstip in werking. In deze rapportage is uitgegaan van de ontwerpregelingen. Het Bevt vervangt de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

De vervoerszijde van het basisnet wordt verankerd met de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en de Wet basisnet. De ruimtelijke regels zullen worden opgenomen in een Amvb op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer: het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Een basisnet houdt een netwerk van voor het (doorgaande) vervoer van gevaarlijke stoffen van belang geachte infrastructuur in, waaraan een begrensde risicoruimte wordt gegund. Langs of op elke (vaar)weg of hoofdspoorweg die deel uit maakt van het basisnet, worden plaatsen aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar is. Gezamenlijk vormen deze plaatsen (denkbeeldige) risicolijnen langs of op het basisnet die de voor het vervoer beschikbare risicoruimte aangeven. Binnen die risicoruimte zullen vervolgens ruimtelijke beperkingen gelden.

Het Bevt bevat de uitwerking van de ruimtelijke component van het basisnet. Doel van dit besluit is waarborgen van een basisbeschermingsniveau door te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Verder bevat het besluit onder andere regels die strekken tot het inzichtelijk maken van de kans op een ramp met veel slachtoffers en het op een transparante wijze wegen van het risico ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen.

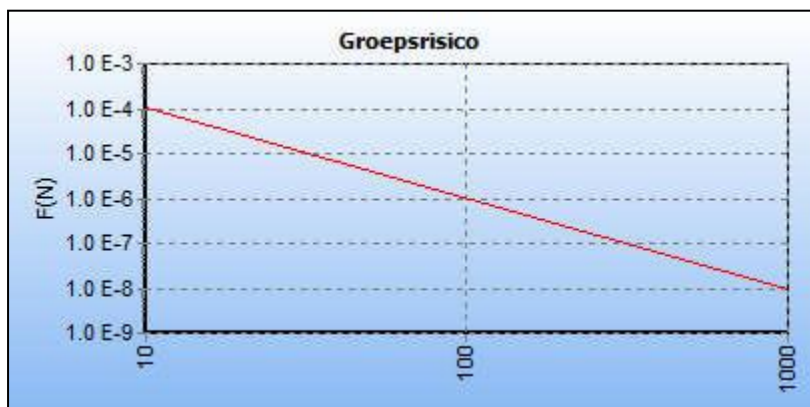
Het Bevt sluit aan op de risicobegrippen zoals deze in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden gehanteerd. Voor het plaatsgebonden risico¹ wordt een kans op overlijden van 1 op de 1 miljoen per jaar acceptabel geacht. Concreet betekent dit dat rondom (vaar-)wegen of hoofdspoorwegen een 10^{-6} /jr plaatsgebonden risicocontour zal moeten worden berekend en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een leiding het groepsrisico² dient te worden verantwoord.

2.2 Toetsing

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} /j. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het 10^{-6} /j PR criterium als richtwaarde.

Voor de definitie van de begrippen kwetsbare³ en beperkt kwetsbare objecten⁴ verwijst het Bevt naar het Bevi. Er is geen sprake van sluitende definities of een limitatieve opsomming van (beperkt) kwetsbare objecten. De begrippen worden door jurisprudentie nader ingevuld.

Het groepsrisico is voorzien van een oriëntatiewaarde, die voor buisleidingen gesteld is op $F \cdot N^2 < 10^{-2}$ per jaar per km leiding, waarin F de frequentie per jaar is met N of meer dodelijke slachtoffers.



Afbeelding 1. Visualisatie oriëntatiewaarde groepsrisico

¹ Het plaatsgebonden risico (PR) is gedefinieerd als de kans per jaar dat een onbeschermd persoon die onafgebroken op dezelfde plaats verblijft, komt te overlijden als gevolg van een ongeval met een potentieel gevaarlijke bron. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van contouren met een gelijke risicowaarde op een kaart.

² Het groepsrisico (GR) voor buisleidingen is gedefinieerd als de frequentie per jaar per kilometer leiding dat een groep van tenminste tien personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval met die buisleiding, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt weergegeven in een FN-curve, een dubbel logaritmische grafiek waarbij op de horizontale as het aantal doden (N) wordt gegeven en op de verticale as de cumulatieve frequentie (F) van tenminste N doden.

³ Kwetsbare objecten zijn onder meer woningen, ziekenhuizen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, omvangrijke kantoorgebouwen, recreatieterreinen en andere gebouwen waar grote aantallen personen een groot deel van de dag aanwezig zijn

⁴ Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer verspreid liggende woningen, kleinere kantoren, hotels en restaurants, sporthallen, overige bedrijfsgebouwen. Op basis van het Bevt (verwijst naar het Bevi) wordt onder verspreid liggende woningen verstaan: een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare. Ook lintbebouwing, voor zover deze loodrecht of nagenoeg loodrecht is gelegen op de contouren van het plaatsgebonden risico van een buisleiding, wordt aangeduid als een beperkt kwetsbaar object.

Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, waarbij het bevoegd gezag wordt verplicht om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid.

2.3 Verantwoordingsplicht

In de toelichting bij een bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning wordt, voor zover het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft binnen het invloedsgebied ligt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, wordt in de toelichting bij dat plan tevens ingegaan op (zgn. uitgebreide verantwoordingsplicht):

- de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen redelijkerwijs te verwachten zijn, en
- de als gevolg van het bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft;
- het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
- de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

De hiervoor genoemde uitgebreide verantwoordingsplicht voor een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute is niet van toepassing, wanneer indien bij de vaststelling van het besluit wordt aangetoond dat:

- het groepsrisico, gelet op de dichtheid van personen, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
- het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen met niet meer dan tien procent toeneemt, en
- de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen niet wordt overschreden.

2.4 Gemeentelijk beleid

Daar in de gemeente Sittard-Geleen een groot aantal risicobronnen aanwezig zijn heeft de gemeente op een aantal punten gemeentelijk beleid geformuleerd, zoals de Veiligheidsvisie Spoorzone en Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot site.

2.4.1 Veiligheidsvisie Spoorzone

De visie geeft het kader aan voor afwegingen over het aanvaardbare groepsrisico in het invloedsgebied van alle spoorwegen in de gemeente Sittard-Geleen. Er is geen wettelijke verplichting tot vaststelling van een veiligheidsvisie voor de spoorzone, maar het gemeentebestuur is van mening dat in de gemeente een dergelijke visie niet kan ontbreken. De visie biedt de mogelijkheid om op stelselmatische manier alle nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het invloedsgebied van het spoor te kunnen toetsen aan de eisen van externe veiligheid.

De impact van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor is afhankelijk van de afstand van gebouwen en de zich daarin bevindende hoeveelheid mensen tot de spoorlijn. Het Basisnet Spoor zal hiervoor een duidelijk wettelijk kader scheppen. Vooruitlopend en anticiperend hierop heeft het college een veiligheidsvisie voor de spoorzone opgesteld. Vanuit deze visie wil de gemeente in principe bebouwing (waarin mensen zich kunnen bevinden) binnen 50 meter vanuit het spoor zoveel als mogelijk voorkomen. In het gebied van 50 tot 200 meter vanuit het spoor kan naar gelang de functie van het gebouw ingestemd worden met de ontwikkeling. Daarbij kunnen veiligheidsbevorderende voorzieningen aan het gebouw geëist worden.

2.4.2 Beleidsvisie Chemelot-site/Westelijke Mijnstreek

Omdat de Chemelot-site de economische motor van de westelijke Mijnstreek is, zal een bepaald risico voor de omgeving onvermijdelijk geaccepteerd moeten worden. Het toekomstvast en centrale doel van de beleidsvisie is dan ook logischerwijs gericht op het beperkt houden van het risico op een calamiteit. Het vastleggen van een veiligheidscontour is een resultaat dat toekomstvastheid biedt aan de Chemelot-site voor de hun gewenste ontwikkelingen. Daarmee blijft het kansrijker dat de Chemelot-site de gewenste economische motor kan blijven, ook in de toekomst.

De opgestelde beleidsvisie gaat in op de huidige veiligheidssituatie rond de Chemelot-site.

De veiligheidssituatie wordt aanvaardbaar geacht door de volgende aspecten:

- De Chemelot-site heeft een groot economische belang voor Zuid-Limburg.
- Op het bedrijventerrein zijn speciale en extra veiligheidsvoorzieningen getroffen om de kans op incidenten en de gevolgen daarvan zo klein mogelijk te houden. Deze worden geborgd via de milieuvergunning en de diverse veiligheidbeheerssystemen. Via Brzo-inspecties wordt toegezien op de handhaving van de vergunning en de veiligheidbeheerssystemen.
- Het bedrijventerrein beschikt over een hoogwaardige bedrijfsbrandweer en rampenbestrijdingsorganisatie.
- Nieuwe inzichten in bewezen veiligheidsmaatregelen worden toegepast waar dat bedrijfseconomisch verantwoord is. Ook deze worden geborgd via de milieuvergunning.

Om de leefbaarheid van de Westelijke Mijnstreek te behouden en te verbeteren worden randvoorwaarden gesteld aan ontwikkelingen op de Chemelot-site. Deze houden in dat ontwikkelingen met de hoogste veiligheidsrisico's centraal op het bedrijventerrein moeten plaatsvinden en ontwikkelingen met het laagste veiligheidsrisico aan de rand. Deze zogenaamde inwaartse zonering is in het vigerende bestemmingsplan opgenomen en wordt in het nieuwe bestemmingsplan Chemelot behouden.

Risicovolle activiteiten worden zoveel mogelijk centraal gesitueerd. Een uitzondering vormen uiteraard de activiteiten op het spoor omdat deze infrastructuur op het terrein vastligt.

Daarnaast worden ook voorwaarden gesteld aan ontwikkelingen aan de omgeving van Chemelot (met name Krawinkel en Lindenheuvel). Dit betekent dat er geen verdichting meer plaatsvindt in de genoemde gebieden, die aan Chemelot grenzen. Er mag alleen vervangende nieuwbouw plaatsvinden. Dit gebeurt via de bestemmingsplannen van de betreffende gebieden.

3.2 Spoorlijnen

Het plangebied ligt op 50 meter van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath (route 380). De spoorlijn is onderzocht in het kader van het opstellen van het Basisnet Spoor (Eindrapport Werkgroep Basisnet Spoor, d.d. september 2011). Uit de inventarisatie blijkt dat er geen 10^{-6} /j PR contour (veiligheidszone) is en ook geen plasbrandaandachtsgebied. Planontwikkelingen binnen 200 meter van de spoorlijn dienen te worden onderzocht. Dit onderzoek vindt plaats in de hoofdstukken 4 en 5 van dit rapport.

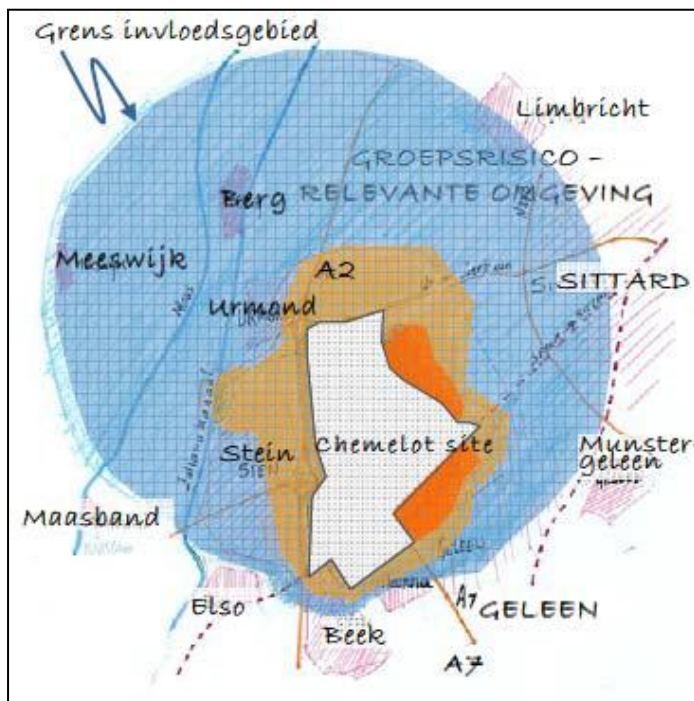
Het plangebied ligt op meer dan 230 meter van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht (route 50). De spoorlijn is onderzocht in het kader van het opstellen van het Basisnet Spoor. Uit de inventarisatie blijkt dat er een 10^{-6} /j PR contour (veiligheidszone) is van 10 tot 11 meter uit de as van de spoorlijn en dat er ook een plasbrandaandachtsgebied is. Deze bedraagt tot 30 meter van de spoorbaan. De onderzoekszone bedraagt ook 200 meter. Geconcludeerd kan worden dat er geen overlap bestaat met de onderzoekszone, veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied en het plangebied. De spoorlijn is voor de volledigheid meegenomen in het onderzoek.

3.3 Provinciale weg Brunssum – Sittard (N276)

Het plangebied ligt op ruim 300 meter van de provinciale weg Brunssum - Sittard, de N276, Middenweg. Een eventueel aanwezige onderzoekszone bedraagt 200 meter. Er bestaat geen overlap met de onderzoekszone en het plangebied.

3.4 Chemelot-site

Het invloedsgebied van de Chemelot-site bedraagt circa 4.275 hectare. Het plangebied ligt net binnen dit invloedsgebied. In de beleidsvisie van de gemeente is afbeelding III opgenomen.



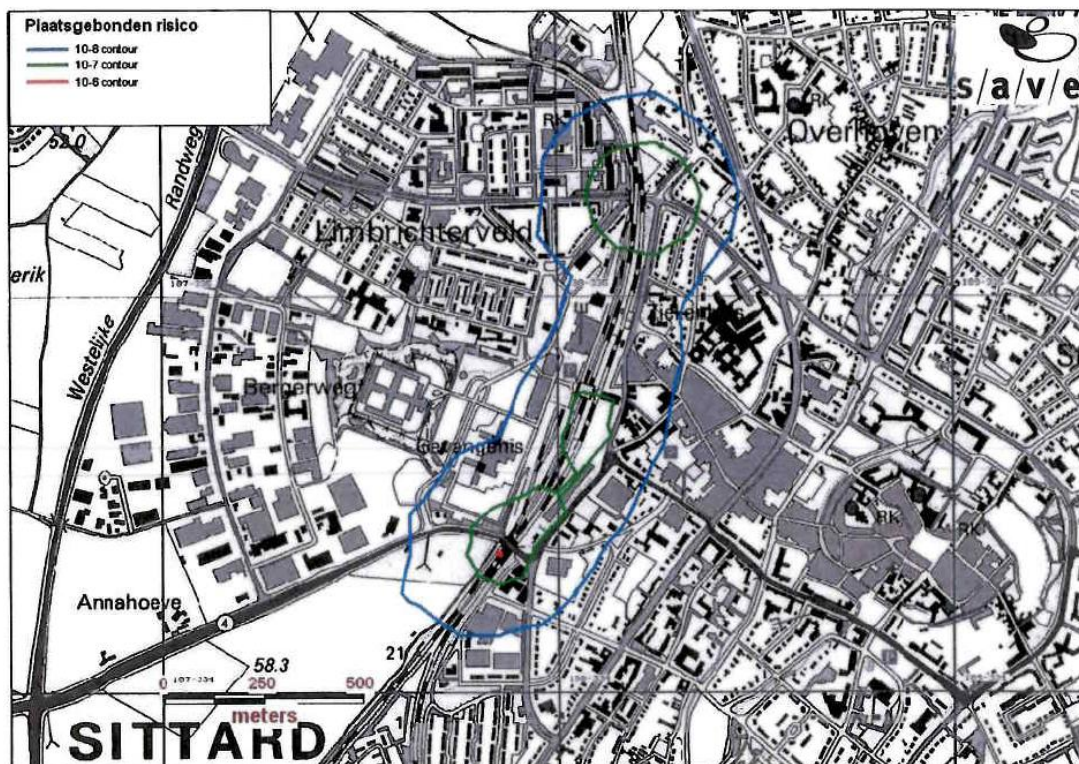
Afbeelding III. Invloedsgebied Chemelot-site

Daar het invloedsgebied circa 4.275 hectare omvat zal in het beginsel het merendeel van de ruimtelijke besluiten verantwoord moeten worden. Omdat slechts circa 6% van dit gebied (gevormd door een groot deel van Lindenheuvel en Krawinkel) voor het wezenlijk beperkt houden van het groepsrisico van belang is, dient zich een belangrijke mogelijkheid aan de bestuurlijke last te verminderen. Om dit te realiseren moet een gebied worden vastgesteld waarbinnen de verantwoording groepsrisico onderworpen is aan de beoogde analyse van mogelijke maatregelen (in de ruimtelijke sfeer en aan de risicobron) om de toename van het risico beperkt te houden. Dit gebied zal kleiner zijn dan het formele invloedsgebied. Voor het gebied, gelegen buiten dit voor de verantwoording van het groepsrisico relevante gebied, kan met een formele verantwoording worden volstaan om aan het wettelijke vereiste te voldoen. Om dit laatste te kunnen realiseren, zal een algemeen document formele verantwoording groepsrisico worden opgesteld dat 1 op 1 is te gebruiken bij de verantwoordingsplicht.

Door de afstand van de locatie tot aan de Chemelot-site en de (verhoudingsgewijze) zeer beperkte ontwikkeling, kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico minimaal kan toenemen. Verwezen wordt derhalve naar het genoemde document formele verantwoording groepsrisico.

3.5 Spoorwegemplacement Sittard

In een onderzoek voor Bedrijvenstad Fortuna (Extern Veiligheidsonderzoek Bedrijvenpark Fortuna e.o., Save, projectnr. 188302 090071-DD34 revisie 01 d.d. 21 januari 2009) is het risico ten gevolge van het spoorwegemplacement onderzocht. In afbeelding IV zijn de PR-contouren van deze inrichting weergegeven. Het plangebied ligt op circa 600 meter afstand van deze bron en daarmee binnen het invloedsgebied ruim buiten de 10^{-8} /jr plaatsgebonden risicocontour van deze inrichting.



Afbeelding IV. Risicocontouren spoorwegemplacement

Het plangebied ligt op 900 meter van de dichtstbijzijnde rand van het emplacement, er bestaat geen overlap met de 10^{-6} , 10^{-7} of 10^{-8} plaatsgebonden risicocontouren. Er bestaat weliswaar een overlap met invloedsgebied, overeenkomstig dezelfde afstanden als bij de beide baanvakken (Sittard - Heerlen - Herzogenrath en Sittard - Lutterade - Maastricht).

Uit het voornoemde onderzoek van Save volgt dat sprake is van een overschrijding van het groepsrisico. De ontwikkeling binnen het plangebied zal echter geen rekenkundig zichtbare invloed op de hoogte van dit groepsrisico, daar de afstand tot aan dusdanig is dat dit geen effect meer heeft (het aantal aanwezigen in de toekomstige situatie zal iets toenemen ten opzichte van de huidige situatie met de basisschool).

4 INVOERGEGEVENS

Ten behoeve van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath is nader onderzoek van het groepsrisico verricht. In de hoofdstukken 4 en 5 is daar een verslaglegging van gemaakt.

4.1 Rekenprogramma

Voor de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de spoorlijn is door het RIVM beheerde rekenprogramma genaamd RBM II, ontwikkeld door het AVIV.

De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met RBM II versie 2.2.0, parameterbestand 1.2.3.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het KNMI-weerstation Beek.

In dit hoofdstuk worden de verschillende invoergegevens nader gespecificeerd in de navolgende secties.

4.2 Transportgegevens

De transportgegevens van spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath en Sittard - Lutterade - Maastricht zijn ontleend aan de 'Voorpublicatie Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, houdende vaststelling van de ligging van de risicoplaafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkeling langs transportroutes in verband met externe veiligheid (Regeling basis-net)', d.d. 25 november 2013, Staatscourant nr. 31425. In bijlage 2 zijn de transportgegevens opgenomen van de spoorlijnen respectievelijk de routes 380 en 50.

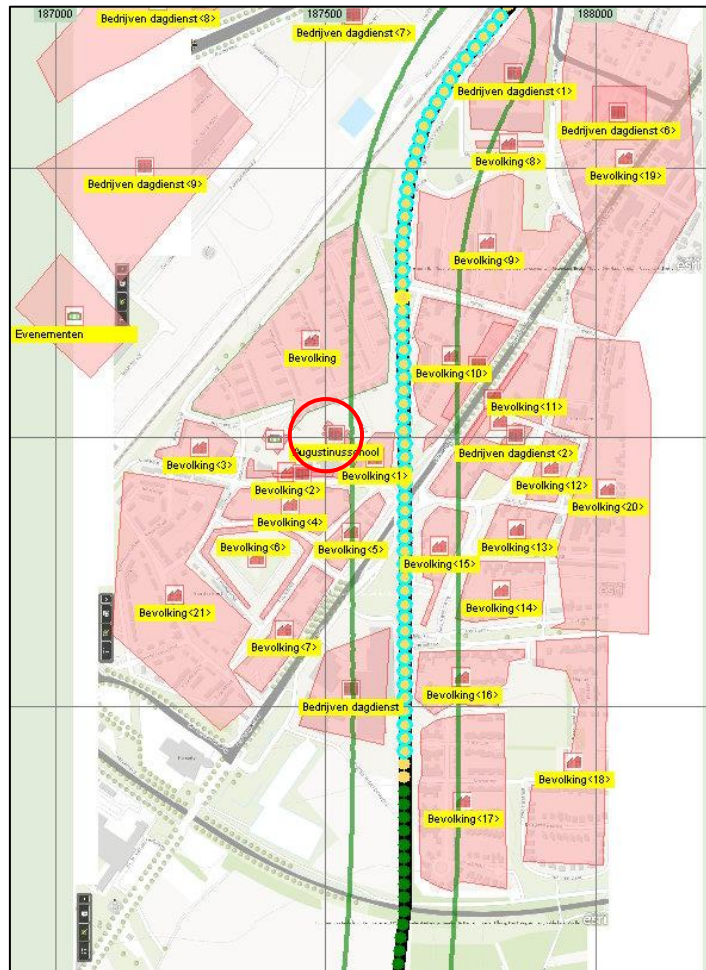
Tabel I. Trajectgegevens

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico								Bijzonderheden	
			PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)						Warme/ Koude Blevverhouding		Breedte-categorie	Overige Weerstation
				PR 10 ⁻⁶ Contour	PR 10 ⁻⁷ Contour		PR 10 ⁻⁸ Contour	Stofcategorieën						A		
215083 : 501210	223928 : 502745	D:		0	0	13									0-24	
223928 : 502745	225547 : 503038	E:		0	0	16									0-24	W
225547 : 503038	235071 : 502718	F:		0	0	13									0-24	
235071 : 502718	236531 : 503826	G:		0	0	16									0-24	W
236531 : 503826	242003 : 513262	H: Marienberg – Coevorden		0	0	13									0-24	
242003 : 513262	242692 : 514876	I:		0	0	16									0-24	W
242692 : 514876	246195 : 519358	J:		0	0	13									0-24	
246195 : 519358	246551 : 521219	K:		0	0	16									0-24	W
246551 : 521219	253346 : 525984	L: Coevorden – Emmen		0	0	13									0-24	
253346 : 525984	254095 : 527784	M:		0	0	16									0-24	W
254095 : 527784	255957 : 530626	N:		0	0	13									0-24	
																Eelde
255957 : 530626	256995 : 532502	O:		0	0	13									0-24	
256995 : 532502	257145 : 533490	P:		0	0	16									0-24	W
257145 : 533490	257144 : 533983	Q:		0	0	13									0-24	
257144 : 533983	257109 : 535234	R:		0	0	16									0-24	W
187804 : 334267	204109 : 321405	Route 380, Sittard aansl. – Herzogenrath (D)					Nee	2670	0	0	0	0	0	0	0	Beek
187804 : 334267	187641 : 333732	A: Sittard aansl. – Heerlen		0	0	153									0-24	W
187641 : 333732	190341 : 326606	B:		0	0	124									0-24	
190341 : 326606	190485 : 325877	C:		0	0	153									0-24	W
190485 : 325877	190838 : 325398	D:		0	0	156									25-49	W
190838 : 325398	191569 : 324994	E:		0	0	153									0-24	W
191569 : 324994	194637 : 323348	F:		0	0	124									0-24	
194637 : 323348	196218 : 322546	G:		0	0	153									0-24	W
196218 : 322546	196491 : 322469	H:		0	0	156									25-49	W
196491 : 322469	197132 : 322393	I:		0	0	153									0-24	W
197132 : 322393	198455 : 322782	J:		0	0	124									0-24	
198455 : 322782	199381 : 323133	K: Heerlen – Herzogenrath (D)		0	0	153									0-24	W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aanwijzing Basisnetroutes			Risicoplafonds			PAG	Vervoersgegevens t.b.v. de berekening van het Groepsrisico								Bijzonderheden	
			PR-plafond	GR-plafonds			Vervoershoeveelheden (in ketelwagenequivalenten)						Warme/ Koude Blevverhouding		Breedte-categorie	Overige Weerstation
				PR 10 ⁻⁶ Contour	PR 10 ⁻⁷ Contour		PR 10 ⁻⁸ Contour	Stofcategorieën						A		
242552 : 594437	244891 : 595175	CR:		1	16	118									0-24	
244891 : 595175	245886 : 595084	CS:		10	21	155									0-24	W
245886 : 595084	252261 : 594384	CT:		1	16	118									0-24	
252261 : 594384	253962 : 594401	CU:		10	21	155									0-24	W
253962 : 594401	256250 : 595020	CV:		1	16	118									0-24	
256250 : 595020	257390 : 595259	CW:		10	21	155									0-24	W
257390 : 595259	257760 : 595239	CX:		1	11	36									0-24	W L
185600 : 331732	186524 : 332755	Route 50, Lutterade racc. DSM – Lutterade					Ja	15900	3500	0	6200	5500	0	0	0.43	Beek
185600 : 331732	186135 : 332361	A:		1	0	118									0-24	L
186135 : 332361	186524 : 332755	B:		1	16	166									0-24	W L
186524 : 332755	187804 : 334268	Route 50, Lutterade – Sittard aansl.					Ja	18900	7000	0	6600	5500	0	0	0.63	Beek
186524 : 332755	186926 : 333230	C:		12	149	333									0-24	W
186926 : 333230	187224 : 333583	D:		1	111	237									0-24	
187224 : 333583	187804 : 334268	E:		12	149	333									0-24	W
187804 : 334268	188206 : 335240	Route 50, Sittard aansl. – Sittard					Ja	21570	7000	0	6600	5500	0	0	0.63	Beek K
187804 : 334268	187879 : 334368	F:		12	153	338									0-24	W
187879 : 334368	188056 : 334700	G:		19	154	319									25-49	W
188056 : 334700	188152 : 334959	H:		1	156	320									50-74	W
188152 : 334959	188206 : 335240	I:		19	154	319									25-49	W
188206 : 335240	197907 : 356894	Route 50, Sittard – Roermond					Ja	13900	3500	0	6200	5500	0	0	0.86	Beek
197907 : 356894	199381 : 323133	J:		1	135	258									25-49	W

4.3 Ruimtelijke gegevens

Het aandachtsgebied is een gebied van tenminste 1 km ten noorden en ten zuiden van het onderzoeksgebied. In afbeelding V is het onderzoeksgebied weergegeven.



Afbeelding V. Globaal onderzoeksgebied

Het plan voorziet in de realisatie van 26 patiowoningen en een multifunctioneel centrum. Uit opgave van de gemeente wordt het mfc een gemeenschapshuis van 400 m², welke 7 dagen per week open kan zijn (tot 02.00 uur 's nachts). In afbeelding 5 is het plan weergegeven.



Afbeelding V. Concept verkaveling

De patiowoningen zijn als standaardwoningen ingevoerd. Het gemeenschapshuis is ingevoerd in twee delen, te weten een continubedrijf met overdag (van 8.00 uur tot 18.30 uur) 40 personen aanwezig en in de nacht (van 18.30 uur tot 8.00 uur) 20 personen aanwezig. Tevens is deze ingevoerd als een evenement in het weekend met zowel overdag en in de nacht met 175 personen (6 keer per jaar).

Per woning is uitgegaan van een gemiddelde woonbezetting van 2,4 personen, 50% aanwezig in de dagperiode en 100% aanwezig in de nachtperiode. Er is geen gebruik gemaakt van de populatiebestanden van bridgis populator, daar bij deze bestanden gecontroleerd dienen te worden, en er is geen rekening gehouden wordt met vigerende bestemmingsplannen en het gebruik ervan kostbaar is.

5 RESULTATEN

Met het programma RBM II zijn zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico berekend.

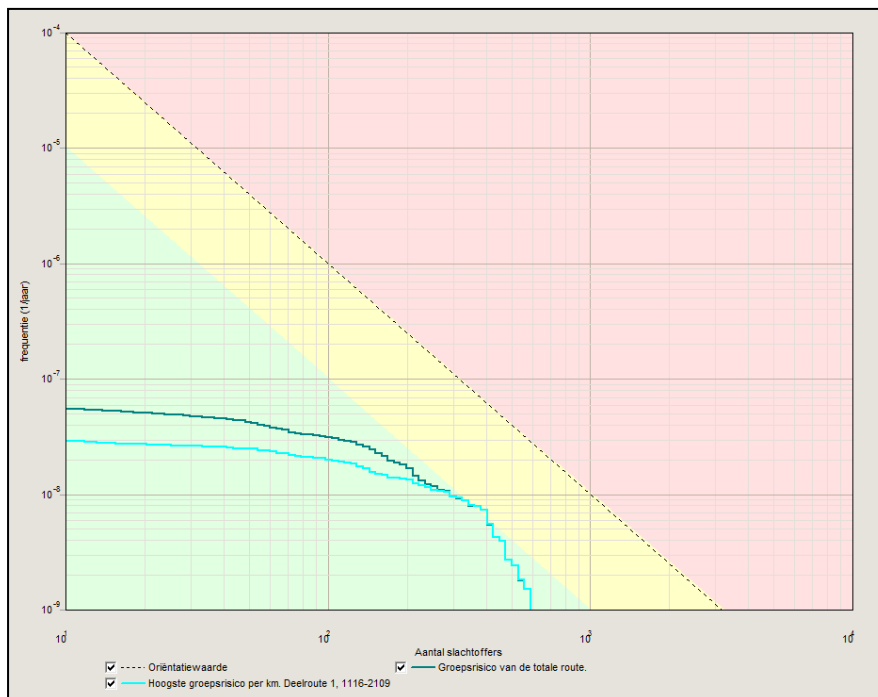
5.1 Plaatsgebonden risico

Voor de beide spoorlijnen is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie geen $10^{-6}/j$ plaatsgebonden risicocontour aanwezig. Er zijn geen belemmeringen voor dit onderdeel.

5.2 Groepsrisico

5.2.1 Groepsrisico huidige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath

In afbeelding VII is het groepsrisico van de huidige situatie van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath weergegeven.

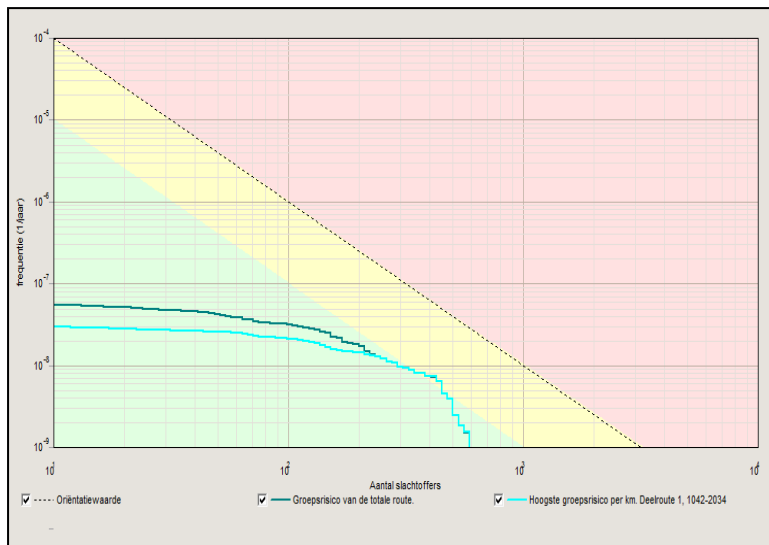


Afbeelding VII. Groepsrisico huidige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath

Het hoogste groepsrisico van deze route bedraagt 0,12 maal de oriënterende waarde. Het maximaal aantal slachtoffers bedraagt 591.

5.2.2 Groepsrisico toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath

In afbeelding VIII is het groepsrisico van de toekomstige situatie van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath weergegeven.



Afbeelding VII. Groepsrisico toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath

Het hoogste groepsrisico van deze route bedraagt 0,13 maal de oriënterende waarde (OW). Het maximaal aantal slachtoffers bedraagt 591. De oriënterende waarde bedraagt meer dan 0,1 maal.

5.2.3 Groepsrisico huidige en toekomstige situatie spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht

In recente rapporten ten behoeve van de bestemmingsplannen gelegen ten westen van de spoorlijn Sittard - Lutterade – Maastricht is gebleken, dat het groepsrisico 0,3 maal de OW bedraagt. Het plangebied ligt op een afstand van 200 meter en meer van de spoorlijn. In de bijlagen is deze spoorlijn ook meegenomen in de berekeningen, echter de bestemmingsplantechnische ontwikkelingen zijn niet meegenomen in de berekeningen. Bedoeling van de berekening was of door de onderhavige ontwikkeling het groepsrisico en het aantal slachtoffers toeneemt. Uit deze berekeningen blijkt dat de locatie dusdanig ver van de spoorlijn ligt dat het groepsrisico niet toeneemt en dat ook het aantal slachtoffers niet toe zullen nemen. Het berekende groepsrisico van 0,3 maal de OW in de rapporten bij de betreffende bestemmingsplannen, veranderen dus niet, net zo als de aantallen slachtoffers. De in de bijlagen weergegeven groepsrisico's en aantallen slachtoffers zijn niet compleet en alleen bedoeld om te beoordelen of er toenames zijn waar te nemen.

5.2.4 Beoordeling groepsrisico

Ten gevolge van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht is geconstateerd dat het onderhavige plan dusdanig ver van de spoorlijn ligt, dat de ontwikkeling niet zal lijden tot een verhoging van het groepsrisico of het aantal slachtoffers. Het plan ligt wel binnen het invloedsgebied van de spoorlijn.

In de huidige situatie bedraagt het groepsrisico ten gevolge van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath reeds meer dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Het aantal slachtoffers blijft gelijk op 591.

6 VERANTWOORDINGSOPZET

In het voorgaande hoofdstuk is gebleken dat ten gevolge van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath het groepsrisico alleen de 0,1 maal de oriënterende waarde overschrijdt (zowel in de huidige als de toekomstige situatie). Ten gevolge van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht zal het groepsrisico 0,3 maal de oriënterende waarde bedragen.

Bij de verantwoording groepsrisico moet, conform art. 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes worden gekeken naar:

1. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
2. De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de transportroutes die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Met betrekking tot de verantwoording van het groepsrisico zal de regionale brandweer/veiligheidsregio een advies moeten uitbrengen

Voor de verantwoording van het groepsrisico zal meer concreet worden ingegaan op de volgende punten, zoals weergegeven in het onderstaand overzicht.

De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval	Beheersbaarheid	De beheersbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij hanteert de regionale brandweer richtlijnen zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".
	Bluswatervoorziening	<i>Bluswater primair:</i> Het bestemmingsplan is in ontwikkeling, er is nog geen infrastructuur aanwezig. Hierdoor kan in ontwerpstadium in voldoende mate voorzien worden van brandkranen. <i>Bluswater secundair:</i> Het plangebied en de omgeving daarvan zijn en worden in voldoende mate voorzien van open water (sloten en vijvers) welke een bijdrage leveren voor bluswater <i>Zorgnorm:</i> De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden. De streefwaarde voor de uitruktijd van een beroepskorps is 1 minuut en voor een vrijwillige organisatie ca 3,5 minuten. De aanrijdtijd betreft de zuivere rijtijd. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.
	Risico-communicatie	Het punt van risicocommunicatie zal door de gemeente moeten worden uitgevoerd in het kader van de gemeentelijke informatieplicht over de voorbereiding op en alarmering bij rampen.
De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de transportroutes om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.	Zelfredzaamheid	De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Binnen het invloedsgebied van bovenstaande risicobronnen bevinden zich verschillende (beperkt) kwetsbare objecten. De functie-indeling, de infrastructuur en nieuw te realiseren bebouwing kan op verschillende manieren op de zelfredzaamheid inspelen. - Het gebouw zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen; - Ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet; - Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde; - De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarszijde zijn geplaatst; - Het gebouw loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobronnen.
	Ontvluchting	Bij een calamiteit kunnen de aanwezige personen het plangebied via diverse ontsluitingswegen verlaten, zodat van de risicobronnen af kan worden gevlucht, zie ook paragraaf 5.1.

In de onderstaande paragrafen wordt een voorstel gedaan voor de invulling van deze verantwoording.

Deze verantwoording zal op basis van het advies van de brandweer / Veiligheidsregio verder in- en aangevuld moeten worden.

6.1 Beheersbaarheid

Voor de spoorlijn is de stof van belang:

Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	2670	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	2

In overleg met de brandweer zal moeten / kan worden bepaald of extra brandwerende en/of explosiewerende voorzieningen moeten worden aangebracht bij het multifunctioneel centrum die directe gevolgen kunnen ondervinden van een ongeval met brandbare gassen of vloeistoffen.

Vluchten is de beste zelfredzame strategie wanneer schuilen niet zinvol is. Binnen de zogenaamde 100% letaliteitsgrens (grens waarbinnen iedereen die daar aanwezig is komt te overlijden, ongeacht of hij/zij binnen is) is schuilen niet zinvol maar zal, indien mogelijk, moeten worden gevlucht naar een gebied daarbuiten. Buiten de 100% letaliteitsgrens kan schuilen in een gebouw een goede strategie zijn om te overleven, mede afhankelijk van het ongevalscenario (brand, giftige wolk).

Dit betekent dat gebouwen binnen de 100% letaliteitsgrens zo worden ingericht dat de mogelijkheid tot vluchten afgekeerd van de risicobron mogelijk is. Gebouwen buiten de 100% letaliteitsgrens worden dusdanig geconstrueerd dat binnen schuilen voor grotere overlevingskans zorgt. Onder andere voorzieningen waarbij de ventilatie eenvoudig kan worden uitgeschakeld kunnen hierbij van belang zijn. De betreffende maatregelen zullen in overleg met de brandweer moeten worden bepaald en zullen mede afhankelijk zijn van de plaats binnen het plangebied waar een kantoor of bedrijf zal worden gerealiseerd.

Primair van belang is een goed getrainde bedrijfshulpverleningsorganisatie (bhv) voor het mfc. In het mfc dient het ventilatiesysteem afsluitbaar te zijn. Op het moment van een calamiteit met een toxische wolk, kan de bhv, het bezoek en personeel naar een ruimte binnen het mfc loodsen, waar de luchtbehandeling is uitgeschakeld waar geen toxische lucht binnen kan komen. Daarnaast dienen de gevels nabij de spoorlijn Sittard - Heerlen, extra drukbestendig, brandwerend te zijn en het situeren van verkeersruimten aan de zijde van de spoorlijn (ten gevolge van respectievelijk explosie en brand). Verder dient de mogelijkheid te bestaan dat de brandweer nadere eisen kan opleggen voor het mfc, welke ook mogelijk tegenstrijdig met het Bouwbesluit kunnen zijn.

Het plangebied ligt ook binnen de invloedsgebieden van het spoorwegemplacement en de Chemelot-site. De invloedsgebieden worden onder andere bepaald door de toxische wolk. Bij een dergelijke calamiteit geldt dat aanwezigen in het mfc naar een ruimte gaan waar het ventilatiesysteem afsluitbaar is.

Het plangebied wordt voldoende bereikbaar geacht voor hulpdiensten, zie paragraaf 5.5.

6.2 Bluswatervoorzieningen

Ten noorden en ten zuiden van de locatie bevinden zich primaire bluswatervoorzieningen. In overleg met de brandweer zal het aantal en type bluswatervoorzieningen bepaald moeten worden dat binnen het plangebied gerealiseerd zal moeten worden.

Ten westen van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht (op circa 250 meter afstand van het plangebied) bevindt zich secundair bluswater.

6.3 Risicocommunicatie

De locatie is gelegen in de Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Indien zich een incident voordoet, dat effecten op de omgeving heeft of nog kan hebben, vindt afhankelijk van de aard en omvang van deze effecten communicatie plaats naar de in het effectgebied liggende bedrijven en kantoren. Bij een eenvoudig incident met geringe effecten zal de communicatie - voor zover nodig - op reguliere wijze en dus routinematig plaatsvinden door de ter plaatse aanwezige functionarissen van de hulpverleningsdiensten. Indien een incident zich ontwikkelt tot een groot incident of ramp zal binnen de regio, en dus ook binnen de gemeente, zogenaamde opschaling plaatsvinden. Van een routinematige aanpak zal overgegaan worden naar een meer gecoördineerde aanpak. Deze gecoördineerde aanpak is beschreven in het Rampenplan van de gemeente. Op regionaal niveau is er een operationeel basisplan. Het rampenplan, het operationeel basisplan en de procesbeschrijvingen voorzien onder meer in:

- het waarschuwen van de bedrijven (het attenderen van de bevolking op een gevaar of dreigend gevaar en het daarbij geven van een eerste gedragsadvies).
- voorlichting (het vergaren, het verwerken en verstrekken van zinvolle informatie, met als doel het informeren van de betrokkenen en het beperken van de gevolgen van het incident door de betrokkenen te adviseren of te bewegen noodzakelijke maatregelen te treffen).

Gecontroleerd dient te worden of de dekking van de alarmsirenes in het plangebied volledig is.

Naast het gebruik van alarmsirenes zal tevens gebruik gemaakt worden van alternatieve waarschuwingssystemen waaronder 'cell broadcast'. Het voordeel van cell broadcast is dat mensen niet alleen worden gealarmeerd, maar ook inhoudelijk kunnen worden geïnformeerd over wat er aan de hand is. Met cell broadcast is het mogelijk om via het netwerk van de operators een tekstbericht op alle mobiele telefoons in een bepaald gebied af te leveren. Cell broadcast moet worden gezien als een aanvulling op de alarmsirenes. Deze systemen zullen bij een calamiteit gebruikt worden om de werknemers en bezoeker van deze bedrijven te waarschuwen. De inzet van alarmsirenes en andere systemen is afhankelijk van de omvang van een calamiteit en de gevaren voor de omgeving.

Daarnaast is het van belang dat bewoners van de woningen en de werknemers en bezoekers van het mfc worden voorgelicht hoe te handelen in het geval van een calamiteit en dat deze informatie op zichtbare plaatsen in het mfc aanwezig is.

6.4 Zelfredzaamheid

Verwacht mag worden dat de aanwezigen voldoende zelfredzaam zijn in geval van een ramp of voldoende begeleiding hebben om zich in veiligheid te kunnen brengen.

6.5 Bereikbaarheid en ontvluchting

Bij incidenten met gevaarlijke stoffen op de spoorlijnen (en de Chemelot-site en het spoorwegemplacement) moeten mensen veilig kunnen vluchten. Hierdoor is het noodzakelijk dat gebouwen zo ingericht zijn dat er een vluchtmogelijkheid is aan de zijde van het gebouw afgekeerd van de risicobron, zeker voor die gebouwen die het dichtst bij de risicobron staan. In overleg met de brandweer zal moe-

ten bepaald worden in welke zone van het plangebied dit een voorwaarde zal moeten worden bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen.

Het plan voorziet in een ontsluiting aan de noord- en zuidzijde. Hierdoor is aangesloten op het bestaande wegenstructuur en is vervolgens ontvluchten in alle richtingen mogelijk.

6.6 Advies Veiligheidsregio

Er dient advies te worden ingewonnen bij de Veiligheidsregio Zuid-Limburg ten aanzien van de maatregelen en mogelijkheden om het groepsrisico verder terug te dringen, de zelfredzaamheid van de aanwezige personen in het invloedsgebied en de mogelijkheden voor de hulpverlening en rampenbestrijding.

7 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Econsultancy heeft van Plangroep Heggen opdracht gekregen voor het uitvoeren van een onderzoek externe veiligheid ter plaatse van de Anemoonstraat (Sanderbout) te Sittard in de gemeente Sittard-Geleen. Het plan voorziet in een invulling van een door de sloop van de basisschool Augustinus vrijgekomen kavel, midden in de wijk Sanderbout te Sittard.

Het plan komt te liggen in de nabijheid van de volgende risicobronnen, te weten hogedruk aardgas-transportleidingen, de spoorlijnen Sittard - Lutterade - Maastricht (maar buiten de onderzoekszone van 200 meter) en Sittard - Heerlen - Herzogenrath, de provinciale weg Brunssum - Sittard (N276) en de Chemelot site.

Het plangebied kent géén overlap met de invloedsgebieden van de hogedruk aardgastransportleidingen. Het plangebied kent eveneens géén overlap met de onderzoekszone van de provinciale weg Brunssum - Sittard.

Het plangebied ligt net in het invloedsgebied van de Chemelot-site. Daar het invloedsgebied circa 4.275 hectare omvat, zal in het beginsel het merendeel van de ruimtelijke besluiten verantwoord moeten worden. Omdat slechts circa 6% van dit gebied (gevormd door een groot deel van Lindenheuvel en Krawinkel) voor het wezenlijk beperkt houden van het groepsrisico van belang is, is een nader onderzoek niet nodig. Door de planontwikkeling zal de oriënterende waarde van het groepsrisico niet of minimaal zal toenemen. Een eventuele calamiteit welke invloed op het plangebied, is een toxische wolk.

Het plangebied ligt binnen de onderzoekszone van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath, maar niet binnen de onderzoekszone van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht. Het behulp van het programma RBM II zijn echter beide spoorlijnen voor de volledigheid onderzocht. De transportgegevens van spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath en Sittard - Lutterade - Maastricht zijn ontleend aan de 'Voorpublicatie Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, houdende vaststelling van de ligging van de risicoplafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkeling langs transportroutes in verband met externe veiligheid (Regeling basisnet).

Het plan voorziet in de realisatie van 26 patiowoningen en een multifunctioneel centrum. Uit opgave van de gemeente wordt het mfc een gemeenschapshuis van 400 m², welke 7 dagen per week open kan zijn (tot 02.00 uur 's nachts). De patiowoningen zijn als standaardwoningen ingevoerd. Het gemeenschapshuis is ingevoerd in twee delen, te weten een continubedrijf met overdag (van 8.00 uur tot 18.30 uur) 40 personen aanwezig en in de nacht (van 18.30 uur tot 8.00 uur) 20 personen aanwezig, en als een evenement in het weekend met zowel overdag en in de nacht met 175 personen (6 keer per jaar).

Uit de berekeningen blijkt dat de beide spoorlijnen zowel in de huidige als in de toekomstige situatie géén 10⁻⁶/j plaatsgebonden risicocontour aanwezig. Er zijn géén belemmeringen voor dit onderdeel.

Het groepsrisico ten gevolge van de spoorlijn Sittard - Heerlen - Herzogenrath bedraagt 0,12 maal de oriënterende waarde. Het maximaal aantal slachtoffers bedraagt 591. In de toekomstige situatie het hoogste groepsrisico van deze route bedraagt 0,13 maal de oriënterende waarde. Het maximaal aantal slachtoffers bedraagt 591.

Uit recente externe veiligheidsonderzoeken, welke specifiek geënt zijn op ruimtelijke plannen grenzend aan de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht, blijkt dat, het groepsrisico 0,3 maal de oriënterende waarde bedraagt. Door de afstand tot de spoorlijn en de beperkte grootte in relatie tot de afstand, blijkt dat het groepsrisico en het aantal slachtoffers, getalsmatig niet zal toenemen.

Daar er bij een calamiteit (geldt voor beide spoorlijnen, het spoorwegemplacement en de Chemelot-site) een toxische wolk kan ontstaan is, en het plangebied in een dergelijke wolk kan komen te liggen, dient het mfc voorzien te zijn van een goed georganiseerde bhv en een uitschakelbaar ventilatiesysteem met separate schuilruimte. Bij een calamiteit met een koude of warme Blevé, dient de zijde grenzend aan de spoorlijn drukbestendig en brandwerende buitenmuur. Door de gemeente en/of brandweer kunnen nadere eisen worden opgelegd, die tegenstrijdig kunnen zijn met het Bouwbesluit.

Een verantwoording van het groepsrisico is opgenomen, maar dient met het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg aangevuld te worden. Dit onderzoek dient derhalve aan de Veiligheidsregio aangeboden te worden voor advies.

De Veiligheidsregio Zuid-Limburg kan constateren dat voor de ongevalsscenario's van de spoorlijnen, de capaciteit van de hulpverleningsdiensten voldoende is berekend en dat de opkomsttijd van de brandweer voldoende kort is. Ten noorden en ten zuiden van de locatie bevinden zich primaire bluswatervoorzieningen, in overleg met de brandweer zal het aantal en type bluswatervoorzieningen bepaald moeten worden dat binnen het plangebied gerealiseerd zal moeten worden. Ten westen van de spoorlijn Sittard - Lutterade - Maastricht (op circa 250 meter afstand van het plangebied) bevindt zich secundair bluswater.

Voor een goede hulpverlening en rampenbestrijding is een ontsluiting van het gebied via meerdere kanten wenselijk en ook mogelijk.

De Veiligheidsregio Zuid-Limburg dient in de gelegenheid worden gesteld om over het plan een advies uit te brengen.

Geconcludeerd kan worden dat er voor het aspect externe veiligheid géén belemmeringen zijn.