

Verantwoording groepsrisico gemeente Roosendaal

Bestemmingsplan Westrand

1. Inleiding

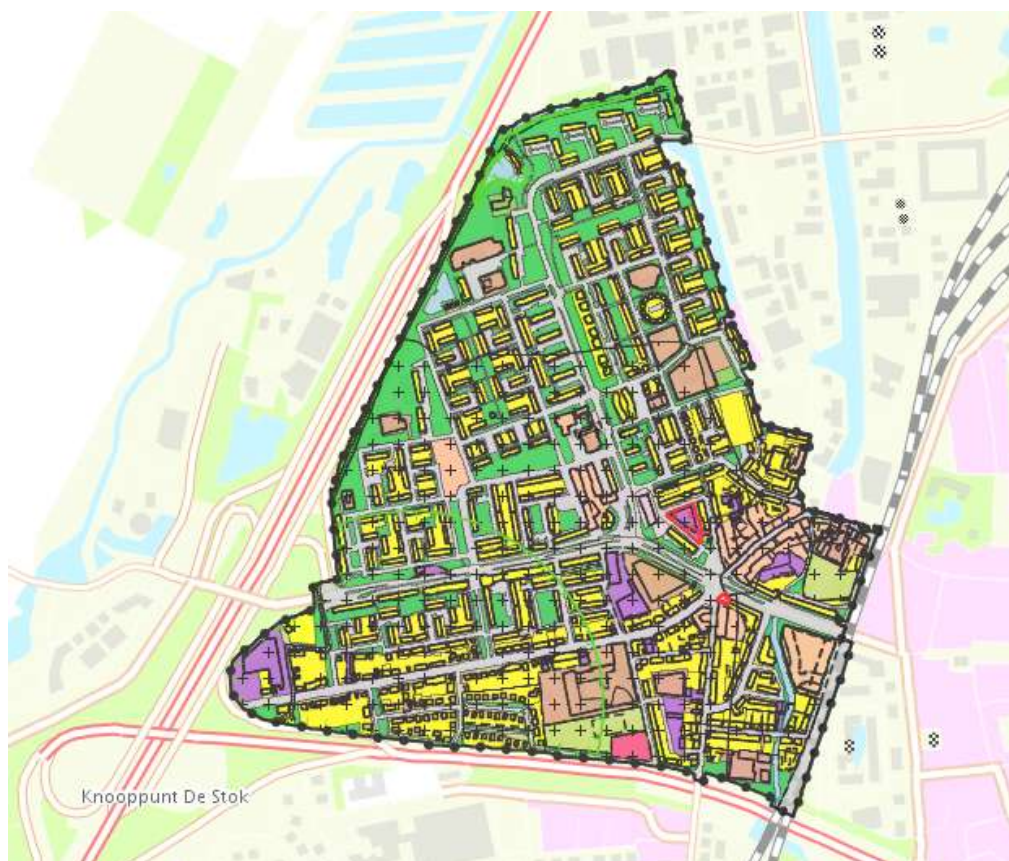
1.1 Aanleiding

Deze verantwoording groepsrisico heeft betrekking op het bestemmingsplan Westrand. Het plangebied is gelegen in de oksel van de A17 en de A58. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de doorgaande spoorlijnen richting Zeeland en Antwerpen en aan de noordzijde door het gebied Stadsoevers en bedrijventerrein Borchwerf. In Westrand komen voornamelijk woonfuncties voor, afgewisseld met onder meer maatschappelijke functies en een wijkwinkelcentrum. Ook de Kade maakt deel uit van het plangebied.

Bestemmingsplan Westrand is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan. Nieuwe bestemmingen zijn voorzien voor het Permekeplein en de locatie Wenneker. Het Permekeplein, een voormalig buurtwinkelcentrum met daarboven woningen, krijgt een woonbestemming.

De vigerende bestemming van de locatie Wenneker is Bedrijfsdoeleinden. Binnen deze bestemming zijn bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3 toegestaan alsmede maximaal één bedrijfswoning per bedrijf. In de nieuwe situatie komt er een gemengde bestemming op de locatie te liggen. Naast bedrijvigheid in maximaal milieucategorie 3.2 worden toegestaan:

- kleinschalige kantoren/kantoreenheden, dat wil zeggen < 1.500 m² bvo;
- maatschappelijke functies, met uitzondering van functies voor minder zelfredzame personen;
- sportschoolachtige functies;
- evenementen, zowel besloten als publieksgericht (publieksgericht maximaal circa 6 per jaar);
- Horeca (mits ondergeschikt aan de hoofdfunctie).



Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied

Deze verantwoording groepsrisico verwijst naar de "Milieuparagraaf bestemmingsplan Westrand Roosendaal" d.d. november 2011 (met aanvulling bestemmingswijziging Wenneker locatie januari 2013). Deze milieuparagraaf bevat de resultaten van onderzoek naar het aspect externe veiligheid dat is uitgevoerd ten behoeve van het op te stellen bestemmingsplan. Daarbij is zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het groepsrisico (GR) onderzocht. Voor de onderzoeksresultaten ten aanzien van het PR wordt verwezen naar deze milieuparagraaf.

Tevens is het bestemmingsplan ter advisering voorgelegd aan de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Door de veiligheidsregio is op 3 juli 2012 advies gegeven. Dit advies ligt eveneens ten grondslag aan deze groepsrisicoverantwoording en is als bijlage 1 toegevoegd aan deze groepsrisicoverantwoording.

Er is hier sprake van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van het spooreplacement Roosendaal (Bevi-inrichting), meerdere hogedruk aardgasleidingen, de rijkswegen A17 en A58, alsmede het spoortraject Bergen op Zoom – Roosendaal en Roosendaal – Essen, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Op dit moment zijn ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over genoemde transportmodaliteiten (weg en spoor), de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRNVGS) van toepassing, welke het bevoegde gezag verplicht om een beoordeling en afweging van de externe veiligheid mee te nemen bij ruimtelijke plannen die in de directe nabijheid van een transportmodaliteit waarover transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zijn gelegen.

Met onderhavig document heeft de gemeente Roosendaal invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico, ter plaatse van het bestemmingsplan Westrand.

1.2 Wettelijk kader

Om te komen tot een actueel bestemmingsplan dat voldoet aan de eisen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld, waarbij ook onderzoek is gedaan naar het aspect externe veiligheid. De resultaten van dit zijn opgenomen in de milieuparagraaf zoals, opgenomen in het bestemmingsplan.

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland berust op een tweetal kwantitatieve pijlers; het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico:

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

De norm in een nieuwe situatie voor kwetsbare objecten, zoals woningen, bedraagt de kans van 1 op 1 miljoen per jaar. Het gebied waarbinnen deze norm wordt overschreden wordt begrensd door de 10^{-6} contour. Deze norm is juridisch hard.

Groepsrisico:

Het groepsrisico is een maat om de kans weer te geven dat een incident met dodelijke slachtoffers voorkomt. Tevens wordt het groepsrisico beschouwd als maat voor de maatschappelijke ontwrichting welke kan ontstaan ten gevolge van een incident. Het gebied waarbinnen het groepsrisico dient te worden beschouwd is het invloedsgebied.

Het groepsrisico is niet ruimtelijk, met contouren, weer te geven.

Verantwoording groepsrisico inrichtingen:

De verantwoordingsplicht groepsrisico is van toepassing binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle inrichtingen. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Bestemmingsplan Westrand binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting waardoor verantwoording van het groepsrisico van toepassing is. Het betreft de inrichting Spooreplacement Roosendaal.

Verantwoording groepsrisico transportassen:

Naast de invloed van de risicovolle inrichtingen speelt de verantwoordingsplicht groepsrisico een rol bij transportassen waarop de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, 31 juli 2012 en het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is. Deze circulaire en het Besluit verplichten het bevoegd gezag om een beoordeling en afweging van de externe veiligheid mee te nemen bij ruimtelijke plannen die in de directe nabijheid zijn gelegen van een transportas waarover of waardoor vervoer met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Betreffende circulaire is een voorloper van de in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen aangekondigde wettelijke verankering van het beleid, in het toekomstige Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) als ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wet Basisnet).

Op basis van de Circulaire en het Besluit dient verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden indien sprake is van een toename van het groepsrisico als gevolg van het betreffende plangebied. Indien sprake is van een groepsrisico gelegen boven de oriënterende waarde dient altijd verantwoording plaats te vinden, ook als er geen sprake is van een toename.

Uitgegaan is van concept Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), welke de circulaire (naar verwachting) medio 2013 zal vervangen. Uit de concepttekst van dit besluit valt te lezen dat ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid wordt gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen.

2. Verantwoording groepsrisico

2.1 Toelichting

Voor het groepsrisico moet worden beschouwd welke populatie mogelijk wordt getroffen door een ongeval met gevaarlijke stoffen, in onderhavige situatie een ongeval (warme BLEVE, Explosie Brand) met een tankwagen gevuld met brandbare gassen of met brandbare vloeistoffen op de rijksweg A17, A58 en het spoor of een ongevalsscenario met toxische stoffen (vervoer over spoorbaan en de Rijksweg)

De gevolgen van het nieuwe bestemmingsplan voor het groepsrisico zijn bekend en vormen samen met de aanwezige mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een calamiteit en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van in de nabijheid aanwezige personen, de basis voor de verantwoording groepsrisico.

2.2 Inrichtingen

Spooreplacement Roosendaal

De mogelijke scenario's die kunnen plaatsvinden op het emplacement zijn het vrijkomen van een toxische wolk en het ontstaan van een brand of explosie (BLEVE). Het invloedsgebied van toxische stoffen reikt tot ca. 3000 meter en het invloedsgebied van een BLEVE reikt tot ca. 300 meter.

In het kader van het bestemmingsplan "Spoorhaven Roosendaal" zijn door Oranjewoud/SAVE risicoberekeningen uitgevoerd voor het goederenemplacement zowel voor de bestaande als de toekomstige (Spoorhaven) situatie. Uit het eindrapport (Onderzoek Save Spoorhaven, 25 augustus 2008, revisie 03) blijkt dat het maximaal berekende groepsrisico (GR), rekening houdend met Spoorhaven fase 1A, gelijk is aan de oriënterende waarde.

Uit een nadere analyse (ten tijde van de EV-onderzoeken tbv het BP Spoorhaven 1e fase) is gebleken dat het maximale groepsrisico met name wordt veroorzaakt door het BLEVE-scenario en

de aanwezige bevolking binnen een afstand van 300 meter van de spoorlijn. Bevolking buiten deze afstand is weliswaar van belang voor de toxische scenario's (zoals ammoniak) maar levert geen bijdrage aan de maximale hoogte van het groepsrisico. Het plangebied is gelegen op 1600 meter van het emplacement en levert daardoor geen relevante bijdrage aan het maximale groepsrisico.

Zoals vermeld in de aanleiding is bovengenoemde benadering gebaseerd op de Milieuparagraaf Bestemmingsplan Westrand Roosendaal. Met betrekking tot de risicobenadering van het emplacement Roosendaal zijn echter zeer recent relevante ontwikkelingen gaande. Uit meerdere uitspraken van de Raad van State blijkt dat een aantal bedrijfsprocessen –rangeerhandelingen binnen emplacementen - die voorheen als vergunningplichtig werden aangemerkt thans niet meer vergunningplichtig zijn. Een bedrijfsproces dat hieronder valt, is het zogenaamde “kopmaken”. Daarnaast blijkt uit intern onderzoek van Prorail dat vervoerders niet langer behoefte hebben om binnen Emplacement Roosendaal vergunningplichtige externe veiligheid activiteiten uit te voeren. Gevolg hiervan is dat binnen Emplacement Roosendaal in het geheel geen vergunningplichtige activiteiten met wagons beladen met EV-relevante gevaarlijke stoffen meer plaatsvinden. De rangeerhandelingen met treinen beladen met gevaarlijke stoffen binnen Emplacement Roosendaal vallen volledig onder het begrip doorgaand treinverkeer.

Prorail heeft een aanvraag voor een revisievergunning in voorbereiding waarin de genoemde activiteiten buiten beschouwing gelaten worden. Vooruitlopend hierop is op 7 januari 2013 door Prorail een verzoek tot het gedeeltelijk intrekken van de vergunning ingediend. Het ingetrokken deel betreft risicovolle activiteiten/ handelingen op het emplacement. Dit verzoek is momenteel in behandeling door het bevoegd gezag.

Ondanks dat het Emplacement Roosendaal onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) valt, is er geen sprake meer van een risicovolle inrichting waarmee in het kader van de Wro rekening gehouden dient te worden. Dat wil zeggen dat er feitelijk geen sprake meer is van een groepsrisico als gevolg van het spooremplacement Roosendaal.

2.3 Transport over de weg, spoor en door buisleidingen

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen is geconcludeerd dat er geen risicorelevante vaarwegen in of in de nabijheid van het plangebied liggen.

Uit de risicoanalyse blijkt dat als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Roosendaal - Essen naar de toekomst toe sprake is van een groepsrisico dat boven de oriënterende waarde ligt, namelijk 1.6 x de oriënterende waarde. Uit de RBMII risicoanalyses blijkt dat de ontwikkeling van de locatie Wenneker geen significante invloed heeft op het maximaal berekende groepsrisico.

Het invloedsgebied van de rijksweg A17 en A58 ligt gedeeltelijk over het plangebied. Ter hoogte van wegvak B3 (knooppunt de Stok-afslag 24 Roosendaal) bedraagt het maximaal berekende groepsrisico 0.2 maal de oriënterende waarde. De gemeente Roosendaal maakt met dit bestemmingsplan de realisatie van diverse ontwikkelingen mogelijk. Deze uitbreiding leidt tot een beperkte stijging van het aantal personen binnen het invloedsgebied van de rijksweg A58. Dit resulteert echter niet in een significante stijging van het groepsrisico. Het groepsrisico blijft 0.2 maal de oriënterende waarde.

Binnen het plangebied liggen meerdere Gasunie hogedruk aardgasleidingen, waarvan het invloedsgebied tot over het plangebied is gelegen.

Door de RMD / OMWB zijn voor de Gasunie hogedruk aardgasleidingen met behulp van het rekenprogramma CAROLA groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. Met betrekking tot de twee aanwezige buisleidingen binnen het plangebied is geconcludeerd het groepsrisico onder de oriënterende waarde ligt en niet toeneemt als gevolg van de ontwikkelingen binnen het plangebied.

2.4 Maatregelen en alternatieven

Vanuit de gedachte dat een risico bestaat uit de kans maal effect wordt het risico gereduceerd door de kans te verkleinen en/of effecten te verkleinen. In het advies van de brandweer zijn de mogelijkheden voor het verkleinen van zowel de kans als het effect in beeld gebracht. Deze adviezen worden door de gemeente overgenomen en als voorwaarde aan de ontwikkeling binnen het bestemmingsplan verbonden.

2.4.1 Emplacement Roosendaal

Mogelijkheden om het groepsrisico als gevolg van het Emplacement Roosendaal te verminderen zijn inmiddels niet meer aan de orde omdat de vergunning, voor wat betreft de risicovolle activiteiten van het spooremlacement, is ingetrokken. Hierdoor is het stellen van nadere voorschriften ter beperking van het groepsrisico is niet langer noodzakelijk.

2.4.2 Rijksweg A17 en A58

Verkleinen kans

Het verkleinen van de kans op een ongeval op de rijksweg A58 is aspect dat buiten de beïnvloedingssfeer van de gemeente Roosendaal ligt. Door de rijksoverheid en de vervoerders zijn afspraken gemaakt voor het veiliger vervoeren van gevaarlijke stoffen, met name LPG. Deze aanvullende veiligheidsmaatregelen (LPG-convenant) zijn inmiddels door alle Nederlandse vervoerders getroffen.

Verkleinen effecten Rijksweg

De effecten van de (mogelijke) ramp of zwaar ongeval op de Rijksweg kunnen worden beperkt wanneer het transportvolume wordt beperkt. Dit is echter niet of nauwelijks te organiseren vanwege de ADR overeenkomst. Alle landen die deze overeenkomst (ADR) met elkaar zijn aangaan, waaronder Nederland, zijn met elkaar overeengekomen dat het internationale vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen over hun grondgebied geheel plaatsvindt overeenkomstig de in de ADR vervatte regels.

Naast bovenstaande zijn er een aantal beleidsmatige zaken, bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen mogelijk die effecten kunnen verkleinen. Daarnaast blijkt dat de effecten van de mogelijke scenario's leiden tot brandschade aan het gebouw of bij een toxisch incident tot dodelijke slachtoffers. De gemeente Roosendaal hanteert, in lijn met het brandweeradvies, het uitgangspunt dat de nieuwe ontwikkelingen buiten de veiligheidszone worden gerealiseerd, in het geval van de A17 19 meter en de A58 0 meter. Omdat het bestemmingsplan overwegend conserverend van aard is en de nieuwe ontwikkelingen buiten de veiligheidszone van beide rijkswegen ligt, wordt voldaan aan de grens en richtwaarde van het plaatsgebonden risico en is door de gemeente ingestemd met de ontwikkelingen.

2.4.3 Spoor

Verkleinen kans

Het verkleinen van de kans op een ongeval op het spoortraject Roosendaal – Essen is een aspect dat buiten de beïnvloedingssfeer van de gemeente Roosendaal ligt. Ten aanzien van de verkleining van de kans op een spoorincident wordt aangegeven dat met name de wissels en spoorwegovergangen nabij het plangebied bepalend zijn. Het bestuur van de gemeente Roosendaal is zich hiervan bewust en is al jaren in gesprek met het Ministeries van I&M en V&J. Dit heeft geresulteerd in een (gefaseerd) maatregelenpakket, waarmee de kans op een ongeval wordt gereduceerd. Hieronder worden met name maatregelen als ATBvv (Automatische TreinBeïnvloedingsstelsel verbeterde versie) en BLEVE-vrij samenstellen van treinen verstaan.

Verkleinen effecten spoor

Ten aanzien van het verkleinen van de effecten van de (mogelijke) ramp of zwaar ongeval van een spoorincident wordt aangegeven dat dit alleen maar kan worden bereikt door de transportvolumes te verkleinen. Dit is echter niet of nauwelijks te organiseren vanwege de ADR overeenkomst. Alle landen die deze overeenkomst (ADR) met elkaar zijn aangaan, waaronder Nederland, zijn met elkaar overeengekomen dat het internationale vervoer over de weg van gevaarlijke stoffen over hun grondgebied geheel plaatsvindt overeenkomstig de in de ADR vervatte regels.

Naast bovenstaande zijn er ook voor het spoorvervoer een aantal beleidsmatige zaken, bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen mogelijk die effecten kunnen verkleinen. Daarnaast blijkt dat de effecten van de mogelijke scenario's leiden tot brandschade aan het gebouw of bij een toxisch incident tot dodelijke slachtoffers. De gemeente Roosendaal hanteert, in lijn met het brandweeradvies, het uitgangspunt dat de nieuwe ontwikkelingen buiten de veiligheidszone worden

gerealiseerd. Ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen binnen de toekomstige PAG-zone wordt overeenkomstig het brandweeradvies (en daar waar mogelijk) de maatregelen gevolgd zoals deze zijn voorgeschreven in de ministeriële regeling behorende bij het Bouwbesluit 2012.

2.4.4 Buisleidingen

Verkleinen kans

Door lekkage van een buisleiding kan het aardgas vrijkomen en tot ontbranding worden gebracht door een ontstekingsbron in de nabijheid. Het vrijgekomen aardgas zal hierbij in brand vliegen, wat gepaard gaat met een druk en hevige hitte.

De kans dat een leiding mechanisch wordt beschadigd als gevolg van graafschade kan worden verkleind door alvorens grondwerkzaamheden worden gestart altijd een werkprocedure met de uitvoerder te bespreken, zodat duidelijk is waar de hoge druk gasleidingen liggen. Het verkleinen van de kans op mechanische beschadiging van de leiding (zogenaamde graafschade) is geborgd, middels het doen van een wettelijk verplichte "Klic-melding" daar waar graafwerkzaamheden gaan plaatsvinden.

Verkleinen effecten buisleidingen

Voor het verkleinen van de effecten. Door het wijzigen van het traject, het verkleinen van de diameter, het toepassen van een grote wanddikte en het dieper aanleggen van de buisleiding kunnen de effecten en het risico sterk worden verminderd. Echter zijn deze maatregelen binnen het conserverend bestemmingsplan niet aan de orde.

Verkleinen effecten ongeval met toxische stoffen (Weg en Spoor)

Bij een ongeval met toxische stoffen is het noodzakelijk dat de dosis wordt gereduceerd. Wanneer er sprake is van een dreiging, waarbij voldoende tijd is om bewoners buiten het te verwachten invloedsgebied van een incident te brengen, verdient evacuatie de voorkeur. Afhankelijk van de zelfredzaamheid van bewoners is hierin begeleiding noodzakelijk.

Wanneer er geen sprake meer is van een dreiging, maar het werkelijk vrijkomen van toxische stoffen worden bewoners binnen het invloedsgebied van het toxische scenario geadviseerd naar binnen te gaan, ramen, deuren en ventilatiesystemen te sluiten.

In een advies van de Gezondheidsraad over rampen met gevaarlijke stoffen wordt eveneens aangegeven dat schuilen de beste optie is, bij een ongeval waarbij toxische vloeistoffen vrijkomen. Belangrijk is dan wel dat mensen de ventilatiekanalen sluiten. Een goede kierdichting speelt hierbij een belangrijke rol.

Eisen aan ventilatievoorzieningen vloeien voort uit het Bouwbesluit 2012. Voor zover deze eisen verder gaan kunnen deze niet in de bestemmingsplanprocedure worden meegenomen. De gemeente Roosendaal zal in het kader van de bouwvergunning, voor zover het het niet conserverende deel van het bestemmingsplan betreft, aandacht besteden aan dit aspect. Indien dit niet via de bouwvergunning kan worden geregeld, zal in overleg met de ontwikkelaar worden getreden om te bespreken of deze voorzieningen alsnog kunnen worden getroffen.

2.5 Bestrijding en beperking van omvang calamiteit

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden.

De veiligheidsregio stelt in haar advies dat de opkomsttijd minder is dan 8 minuten. Er wordt voldaan aan de norm voor de opkomsttijden uit het Dekkings- en Spreidingsplan 2011-2014.

De Veiligheidsregio geeft eveneens in haar advies aan dat ten aanzien van bluswatervoorzieningen dat hiervoor contact kan worden opgenomen met de heer B. van Setten van de afdeling risicobeheersing in Roosendaal.

Door de brandweer (cluster Bergen op Zoom, Roosendaal en Woensdrecht) is medio 2011 / 2012 een inventarisatie gemaakt ten aanzien van de bluswatervoorzieningen in Roosendaal. Voor een gedeelte zijn deze voorzieningen ontoereikend. Aan het college zal ambtelijk worden voorgesteld om jaarlijks € 15.000,- uit te trekken voor aanpassing van die voorzieningen waarbij prioriteiten worden gesteld op basis van de Risicokaart. Hierbij geldt dat bedrijven en instellingen eigen verantwoordelijkheid moeten nemen, al dan niet op basis van vergunningvoorwaarden.

Het plangebied ligt binnen het dekkingsgebied van een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie, welke kan worden gebruikt om de bevolking in geval van een calamiteit te waarschuwen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van het bestemmingsplan zijn door de Veiligheidsregio geen nadere opmerkingen gemaakt.

Indien zich een scenario voordoet, zoals hiervoor beschreven, is de Veiligheidsregio voldoende ingericht om binnen het eerste uur materieel te kunnen leveren en de ramp te bestrijden.

2.6 Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen binnen het invloedsgebied in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen.

- Bij een ongeval met een explosieve stof of een brandbare vloeistof komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie of plasbrand
- Bij een ongeval waarbij een gaswolk met toxische (verbrandings)producten vrijkomt, komt het neer op zo spoedig mogelijke detectie van de zeer toxische stof en het alarmeren van burgers.

Binnen schuilen is in principe de meest geschikte zelfredzame strategie. Gelet op de afstand tot de bron zal de toxisch wolk het plangebied snel bereiken, waardoor de zelfredzaamheid als matig wordt beoordeeld. De zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie en risico-communicatie. De mogelijkheden om gevaar in te schatten bij een toxische wolk zijn voor de meeste aanwezigen beperkt. Dit kan worden verbeterd door mensen te informeren over de gevaren en risico's en de eventueel te nemen maatregelen. De gemeente Roosendaal heeft op de volgende wijze uitvoering gegeven aan de gewenste risicocommunicatie.

De Veiligheidsregio geeft in haar advies aan dat de zelfredzaamheid over het algemeen redelijk is. Met name op het gebied van gevaarinschatting kan het aspect zelfredzaamheid worden verbeterd. Een middel hiervoor is risicocommunicatie. De gemeente Roosendaal heeft op de volgende wijze uitvoering gegeven aan de gewenste risicocommunicatie.

Burgers worden via de website van de gemeente Roosendaal geïnformeerd over de diverse risico's en wat te doen in geval van een calamiteit door middel van duidelijke instructies. Tevens wordt op de site voor aanvullende informatie doorverwezen naar de website van de Veiligheidsregio en de website van de Risicokaart. Verder wordt informatie (2-jaarlijks) gegeven op het "veiligheidsplein" tijdens het "Roosendaals Treffen", jaarlijks in de huis aan huis bezorgde Gemeentegids, jaarlijks in de huis aan huis bezorgde bewaarkaart en regelmatig (preventietips) in de gemeenterubriek in De Bode. Verder zijn diverse folders over dit onderwerp vrij te verkrijgen op het politiebureau, de brandweerkazerne, het stadskantoor en de bibliotheek. Daarnaast werkt de gemeente mee aan presentaties over veiligheid bij bedrijven, instellingen, bewonersplatforms en dergelijke.

Het gemeentelijk integraal veiligheidsplan "Veiligheid, uw en onze zorg!" stelt dat communicatie over risico's een eigen dynamiek kent. De Veiligheidsregio wil de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven stimuleren voor de fysieke veiligheid in de eigen woon- en werkomgeving. Dat kan bijvoorbeeld met het actief benutten van brandpreventieve mogelijkheden. De Veiligheidsregio zal nieuwe communicatie-instrumenten ontwikkelen die aansluiten bij de maatschappelijke ontwikkeling en behoefte. Het door de gemeente vastgestelde "Sociaal communicatieplan gemeente Roosendaal, d.d. november 2011" is hier een voorbeeld van.

Bijlage I: Advies Brandweer Midden- en West-Brabant