

Kennistafel groepsrisico Factsheet casus

**Naam: Spoorzone Rotterdam (Rotterdam Alexander)
Leo Noordam (DCMR – Milieudienst Rijnmond, afdeling Rotterdam)**

<p>Beschrijving casus (waar gaat het over?)</p>	<p>Rondom het NS station Rotterdam Alexander vinden grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaats. De dynamiek in met name het oostelijk deel van de Alexanderknoop is groot: in totaal wordt hier de komende jaren 200 woningen en circa 90.000 m² kantoren, onderwijsvoorzieningen, en detailhandel ontwikkeld. Concreet betreft het de volgende plannen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantoorgebouw de Lotus (OVG Projectontwikkeling): 40.000 m² (o.a. nieuw hoofdkantoor Eneco) - Uitbreiding kantoor Ernst & Young: 3.200 m² - Vestiging R.O.C. Zadkine: 5.000 m² school en 3.000 m² kantoor <p>Een groot deel van deze geplande ontwikkelingen ligt binnen de invloedssfeer van het spoor Rotterdam - Gouda. En de rijksweg A20. Dit levert een knelpunt op met betrekking tot het Groepsrisico.</p>															
<p>Grootte van het groepsrisico / verandering van het groepsrisico. Is er sprake van overschrijding van de oriënterende waarde?</p>	<p>In 2005 was er reeds sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde (OW). met een factor 5,5. De deelgemeente prins Alexander heeft de gemeente Rotterdam in 2005 gevraagd een masterplan op te stellen voor het gebied Alexanderknoop-Oost (o.a. het gebied rond het Alexandrium). Door het ingenieursbureau van de gemeente is een GR berekening gemaakt waaruit een stijging van de overschrijding van de OW bleek.</p> <p>Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen zou deze overschrijding toenemen naar een factor 8,6. De overschrijding werd met name veroorzaakt door het LPG transport op de A20. De invloed van het spoor zou afnemen als gevolg van de ingebruikname van de Betuwelijn (daling van factor 1,2 naar 1,0).</p> <p>Uitgangspunt voor de berekening waren de gerealiseerde transportintensiteiten op het traject Rotterdam – Gouda van 2001 en de prognosecijfers voor het transport 2010-2020 (Prorail, 2003).</p> <p>Het bestuur van Rotterdam heeft ingestemd met een overschrijding van 8,6 en deze via de provinciale CHAMP methodiek verantwoord.</p> <p>Inmiddels worden gefaseerd delen van het plan Alexanderknoop-Oost in ontwikkeling gebracht. Berekeningen op basis van huidige realisatiecijfers van prorail (2007) geven een totaal ander beeld van de werkelijk situatie t.a.v. het GR. Er is sprake van een forse overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. Deze kan oplopen tot ca. factor 40.</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Overschrijding OW huidige situatie</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">na realisatie plannan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Obv realisatiecijfers 2007</td> <td style="text-align: center;">24,8</td> <td style="text-align: center;">37,3</td> </tr> <tr> <td>Obv prognose 2015-2020</td> <td style="text-align: center;">26,3</td> <td style="text-align: center;">39,6</td> </tr> <tr> <td>Obv prognose 2015-2020 en Bolktransport</td> <td style="text-align: center;">1,99</td> <td style="text-align: center;">1,99</td> </tr> <tr> <td>Obv prognose 2003</td> <td style="text-align: center;">8,6</td> <td style="text-align: center;">12,5</td> </tr> </tbody> </table>	Overschrijding OW huidige situatie	na realisatie plannan		Obv realisatiecijfers 2007	24,8	37,3	Obv prognose 2015-2020	26,3	39,6	Obv prognose 2015-2020 en Bolktransport	1,99	1,99	Obv prognose 2003	8,6	12,5
Overschrijding OW huidige situatie	na realisatie plannan															
Obv realisatiecijfers 2007	24,8	37,3														
Obv prognose 2015-2020	26,3	39,6														
Obv prognose 2015-2020 en Bolktransport	1,99	1,99														
Obv prognose 2003	8,6	12,5														

<p>Betrokken partijen</p>	<p>Gemeente Rotterdam: de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting, de dienst Gemeentewerken en het Ontwikkelbedrijf Rotterdam Deelgemeente Prins Alexander DCMR Milieudienst Rijnmond Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (voorheen RHRR) Ralion (BRG) ondersteund door Prorail Provincie Zuid – Holland Ministerie VROM (mede namens het ministerie van V&W)</p>
<p>Advies regionale brandweer</p>	<p>Naar aanleiding van de forse overschrijding van de OW heeft de VRR het college negatief geadviseerd ten aanzien van de ontwikkelingsplannen voor Alexanderknoop-Oost. Hiermee heeft de VRR een schokreactie veroorzaakt binnen het college van Rotterdam. Men werd zich pijnlijk bewust van de situatie. De VRR is van mening dat de ongebreidelde groei van de overschrijding van de OW een halt toegeroepen moet worden en dat er structurele maatregelen genomen moeten worden ter verbetering van de veiligheidssituatie rond het spoor. Hiermee heeft de VRR bereikt dat er een bestuurlijke opdracht is verstrekt aan de directeur dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting om met concrete oplossingen te komen.</p>
<p>Hoe is het proces verlopen?</p>	<p>De bestuurlijke opdracht is uitgevoerd door de gemeente en de VRR. In een later stadium is ook DCMR betrokken. Het proces heeft alle kenmerken van een pressure cooker en onder stoom en komend water is een aantal oplossingsrichtingen geformuleerd. Er is intensief contact gezocht met partijen die de veiligheidssituatie op en rond het spoor daadwerkelijk kunnen beïnvloeden. Het gaat hier om Prorail, Ralion (BRG) en het rijk (VROM en V&W).</p> <p>Met Ralion (BRG) is gesproken over een intentie om gevaarlijke stoffen niet langer in bonte maar in bloktreinen te vervoeren. Dit levert een aanzienlijke verlaging van de OW op. Daarnaast is Alexander-Oost via het spoor verbonden met Rotterdam CS (aangewezen als NSP). Aan het rijk is verzocht om, in lijn met het NSP project Breda, blijvend gebruik te mogen maken van de prognose cijfers 2003. Daarnaast is de VRR gevraagd concrete maatregelen uit te werken.</p> <p>Resultaten van dit proces zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. er is een intentieverklaring getekend tussen de gemeente Rotterdam en Ralion(BRG) over het terugdringen van het aantal bonte treinen ten gunste van bloktreinen; 2. er is een toezegging van met ministerie van VROM (mede namen V&W) over het mogen toepassen van de prognosecijfers 2003 (gekoppeld aan NSP Rdam CS); 3. er worden concrete maatregelen uitgewerkt om de veiligheid ter plekke te verbeteren waaronder voldoende bluswatervoorzieningen, bereikbaarheid hulpverleningsdiensten en ontsporingbeveiliging). <p>Uiteindelijk is dit aan het college voorgelegd met het advies in te stemmen met de gekozen oplossingsrichting en deze te verantwoorden (via CHAMP).</p>
<p>Kernpunten uit de verantwoording van het groepsrisico</p>	<p>Verantwoording 2005 via CHAMP was een valide verantwoording. Alle toenmalig bekende gegeven en prognoses zijn verwerkt. De overschrijding (f 8,6) werd acceptabel gevonden mede gezien het belang van de ontwikkelingen rond het NS station Prins Alexander. Alle partijen zijn betrokken bij die verantwoording en hebben positief geadviseerd.</p> <p>In de periode 2005-2008 zijn VRR en DCMR niet betrokken bij de verdere ontwikkeling van alle projecten. Met name de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting, het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam en projectontwikkelaar OVG bepaalden de loop van het traject. Pas op het moment dat er een concrete aanvraag lag werd de VRR om advies gevraagd. Dit heeft geleid tot boven beschreven proces.</p>