

# Kennistafel groepsrisico

## Factsheet casus

Naam: Spoorzone Zwolle

<p><b>Beschrijving casus</b> (waar gaat het over?)</p>	<p>Ruimtelijke en economische ontwikkelingen op en rond het stationsgebied van de gemeente Zwolle. Er worden verschillende functies verder ontwikkeld (kantoren, wonen, winkels en industrie en een hogeschool, zie <b>bijlage 1</b>). Op het spooreplacement wordt gerangeerd met gevaarlijke goederen en er is doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen.</p> <p><b>Externe veiligheid:</b> De eerste berekening is door SAVE uitgevoerd op basis van “oude” ruimtelijke ontwikkelingen in opdracht van de gemeente Zwolle. Externe veiligheid is een knelpunt ,met name het Groepsrisico. Verkeer en Waterstaat voert in het kader van de ontwikkeling van het basisnet spoor een berekening uit op basis van nieuwe vervoersprognoses en nieuwe plannen (perspectief Spoorzone). De resultaten van deze berekening vormen <i>nieuw startpunt voor werkzaamheden EV spoorzone</i>.</p> <p>Het volgende is nodig: Een geactualiseerd “eigen” rekenmodel externe veiligheid met het perspectief spoorzone als ruimtelijke input.</p> <p>Dit onderzoek zal zich richten op:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Een nadere analyse van de maatgevende stoffen (gas of explosie) en een gevoeligheidsanalyse:</li><li>• Het effect mogelijke bronmaatregelen op het risiconiveau (bronmaatregelen: verlagen van rijsnelheid, seinen uitrusten met ATB-w systeem)</li><li>• Het effect van verschillende ruimtelijke inrichtingen op het risiconiveau.</li><li>• De situering van de meest risicovolle plekken zodat bepaald kan worden welke plekken het meest bijdragen aan het groepsrisico. Dit zal grafisch worden weergegeven waardoor het voor stedenbouwkundigen goed toepasbaar is in het ontwerpproces.</li><li>• Effectgerichte maatregelen formuleren.</li><li>• Maatregelen formuleren die de bereikbaarheid en zelfredzaamheid verhogen (input t.b.v. het ontwerpproces deelgebieden)</li><li>• De landelijke ontwikkelingen m.b.t. het basisnet en de invloed op de ontwikkelingen in de Spoorzone.</li><li>• De effecten van het emplacement op het risiconiveau.</li><li>• De effecten van bronmaatregelen (verlagen snelheid, verminderen wissels) op risiconiveau.</li><li>• Beoordeling van stedenbouwkundige schetsen</li></ul> <p>Het gebiedsgerichte EV beleid wordt op dit moment ontwikkeld en zal naar verwachting in mei 2008 worden vastgesteld door de gemeenteraad.</p> <p><b>De ontwikkelingen m.b.t. het basisnet</b> zijn van groot belang voor de ontwikkelingen in de Spoorzone. De werkgroep spoor is nog steeds bezig met rekenen. Toch is al wel de standaardroutering met de nieuwe prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (beleidsvrije marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor voor de middellange termijn, juli 2007) en de laatste ruimtelijke plannen doorgerekend.</p> <p>De berekeningen lieten zien dat er in Zwolle een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR optreedt met meer dan een factor 10 (hoogste categorie). Dit bevestigt de berekeningen die Zwolle begin 2007 heeft uitgevoerd.</p> <p>Ook de PR 10-6 contour ligt in Zwolle buiten de spoorlijn (tussen de 10 en 15 meter). Ook dit</p>
--	--

	<p>kwam uit de eerdere onderzoeken.</p> <p>Ontwikkelingen die van belang zijn voor Zwolle/Spoorzone:  Er wordt een alternatief ontwikkeld om de route Rotterdam – Gouda – Utrecht – Amersfoort te ontlasten. Deze stromen moeten wel richting het noorden en zullen gebruik maken van Betuwelijn – Elst – Zutphen – Deventer. Van daar richting Zwolle – Meppel.  Dit leidt ertoe dat over de lijn Deventer Zwolle gevaarlijke stoffen worden vervoerd maar en dat is veel ernstiger voor risiconiveau, er zal kopgemaakt moeten worden in Zwolle. Dit zal leiden tot hogere risico's.</p> <p>Een andere discussie die speelt is de omvang van het chemiecluster in Groningen (Eemshaven). Groningen claimt een groot belang. Vraag is of dit consequenties heeft voor vervoer over spoor.</p>
<p><b>Grootte van het groepsrisico / verandering van het groepsrisico. Is er sprake van overschrijding van de oriëntatiewaarde?</b></p>	<p>De berekeningen laten zien dat er in Zwolle een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR optreedt met meer dan een factor 10 (hoogste categorie). Dit bevestigt de berekeningen die Zwolle begin 2007 heeft uitgevoerd.</p> <p>Huidige GR is 0,8 maal OW (peiljaar 2005). Het verschil in grootte van groepsrisico heeft naast de ontwikkelingen rond het stationsgebied ook te maken met de toename van het aantal transporten van gevaarlijke stoffen.</p>
<p><b>Betrokken partijen</b></p>	<p>Het streven is het onderzoek samen met ProRail en de hulpdiensten uit te voeren. Overleg tussen de gemeente Zwolle en de hulpdiensten (regionale en gemeentelijke brandweer) over opzet van het onderzoek is reeds opgestart.</p>
<p><b>Advies regionale brandweer</b></p>	<p>In eerste overleggen tussen de gemeente Zwolle, de Veiligheidsregio en Brandweer Zwolle is besloten om een onderzoek naar de externe veiligheid doen. Uit dit onderzoek worden randvoorwaarden opgesteld voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied.  Randvoorwaarden hebben betrekking op de hoogte van het risico en overschrijding van de OW, de beheersbaarheid van incidenten, bereikbaarheid van het gebied, de zelfredzaamheid en inrichting (functieverdeling) van de spoorzone.</p>
<p><b>Hoe is het proces verlopen?</b></p>	<p>Het overleg tussen de gemeente Zwolle, Veiligheidsregio, en brandweer Zwolle is opgestart en loopt totnogtoe goed. Het initiatief ligt bij de gemeente Zwolle. Zij heeft ook in samenspraak met de Veiligheidsregio en brw Zwolle een concept-offerte opgesteld voor een EV-onderzoek.</p>
<p><b>Kernpunten uit de verantwoording van het groepsrisico</b></p>	<p>Randvoorwaarden voor de ontwikkeling: beheersbaarheid, zelfredzaamheid en optimalisatie groepsrisico (door indeling van functies). Voor de Veiligheidsregio IJsselland en dus ook de gemeente Zwolle zorgt deze situatie voor het grootste groepsrisico.</p>