

Opmerking reclamant 11 n.a.v. haar zienswijze-punten en reactie gemeente omtrent onderwerp Externe Veiligheid

1. Constatering groepsrisico-berekening niet correct en niet volgens UOK-afpraak met minister van Infrastructuur en milieu

In het Onderzoek Externe Veiligheid en verantwoording groepsrisico dd 10 december 2020, bijlage Ontwerpbestemmingsplan RCD, maar ook in vele andere bestemmingsplannen en rapporten over externe veiligheid en verantwoording groepsrisico wordt over de orientatiewaarde van de groepsrisico gemeld dat *“Door de Ministerie van i&M is op 3 februari 2011 desgewenst aan Rotterdam schriftelijk medegedeeld dat indien Basisnet wettelijk wordt vastgelegd, het groepsrisico valt binnen de UOK afspraak.”*.

Daarbij wordt gesteld bij ‘uitgangspunten voor de risicoberekening’: “....de parameters in de Regeling basisnet zijn voorgeschreven voor dit spoorvak, belangrijk hierbij is **dat de rijsnelheid overal kleiner dan 40 km/h, behalve op het spoortraject tussen het Schiekadeblok en de ingang van de Willemspoortunnel waar de toegestane snelheid groter is dan 40 km/uur.**” Zie op de volgende pagina printscreentjes van deze tekst.

Bezwaarmaker heeft helaas moeten constateren – naast alle andere punten in haar zienswijze – dat de gemeente – sinds het ingaan van Basisnet op 1 april 2015 – al bijna 6 jaar de afspraak met het ministerie consequent onjuist weergeeft.

En daarmee zijn ook al die jaren de berekeningen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) voor verschillende bestemmingsplannen e.d. niet correct geweest.

Wij baseren dit op de opgevraagde brief van 3 februari 2011 (zie volgende pagina’s). In die brief stelt minister daarbij het volgende:

Toekomstsituatie met vigerend Basisnet.

In die situatie berekent u een overschrijding van de oriëntatiewaarde (OW) van het groepsrisico (GR). Inmiddels is in Basisnetverband een specifieke aanvullende maatregel afgesproken (verlagen van de rijsnelheid op het goederenspoor richting Willemspoortunnel), waardoor het GR nog aanmerkelijk verkleind zal worden. Daarmee zal het GR vallen binnen de afspraken volgens de UOK Rotterdam.

M.a.w. alléén als de rijsnelheid op het spoor van Schiekadeblok naar Willemspoortunnel wordt verlaagd valt het GR binnen de UOK-afpraak.

Dat de gemeente de treinen op dit goederenspoor juist vrijgesteld heeft van max. snelheid van 40 km/u is een grove schending door de gemeente t.a.v. de UOK-afpraak en verzaakt daarbij haar zware verantwoordelijkheid omtrent externe veiligheid. Het lijkt erop dat het “belang van de ontwikkelingen”, zoals verwoord in het onderzoek op pag. 12, voorop gesteld wordt i.p.v. de veiligheid van mens en dier.

Conclusie

Er mag alleen met een lager risico gerekend worden wanneer de snelheid op een baanvak ook werkelijk middels een snelheidsgebod naar beneden is gebracht. Door de onjuiste weergave van de afspraak is hier geen sprake van verlaging en dus van een aanmerkelijk groter groepsrisico en valt het groepsrisico niet binnen de afspraken van de UOK Rotterdam. Daarmee kunnen verder risico-verhogende activiteiten geen doorgang vinden.

3.3 Uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk en Rotterdam

Voor de gebiedsontwikkeling RCD is een structuurvisie en een milieueffectrapport (MER) gemaakt. Als onderdeel van het MER is een extern veiligheidsonderzoek verricht [2].

Het RCD behoort tot de Nationale Sleutelprojecten (NSP) van het Rijk. Dit zijn grote infrastructurele spoorprojecten in gebieden waar ook grote gebiedsontwikkelingen plaatsvinden. In de Uitvoeringsovereenkomst (UOK) van 31 maart 2006 is tussen het Rijk en Rotterdam een bestuurlijke afspraak gemaakt over de maximale hoogte van het groepsrisico. Afsproken is dat het groepsrisico voor het RCD gebied niet hoger zal zijn dan 5,4 maal de oriënterende waarde met een inspanningverplichting van 15% reductie.

De afspraken uit de bestuursovereenkomst zijn door de Minister van VROM in een brief van 13 augustus 2008 nogmaals bevestigd aan de toenmalige Wethouder Baljeu van Rotterdam. De Minister schrijft in die brief dat de in de UOK afgesproken risicoruimte randvoorwaardelijk zal gelden voor het Basisnet Spoor.

Bestemmingsplan Rotterdam Central District	Dossier	Versie	Datum	Pagina
Onderzoek externe veiligheid en verantwoording groepsrisico	2019-0022	0.4	10-12-2020	10 van 21



Door het Ministerie van I & M is op 3 februari 2011 desgewenst aan Rotterdam schriftelijk medegedeeld dat indien Basisnet wettelijk wordt vastgelegd, het groepsrisico valt binnen de UOK afspraak.

Groepsrisico

Voor het berekenen van het groepsrisico is een rekenmodel gemaakt met het in de Handleiding risicoanalyse transport (HART) voorgeschreven programma RBM-II (versie 2.3).

Uitgangspunten voor de risicoberekening zijn:

- de verdeling van het overige transport over dag/nacht is 33%/67%;
- vervoer 7 dagen per week;
- de modellering is overeenkomstig de parameters die in de Regeling basisnet zijn voorgeschreven voor dit spoorvak (bijlage van de Regeling basisnet: "Bijlage 2: Tabel Basisnet Spoor"), belangrijk hierbij is dat de rijsnelheid overal kleiner dan 40 km/h, behalve op het spoortraject tussen het Schiekadeblok en de ingang van de Willemsspoortunnel waar de toegestane snelheid groter is dan 40 km/uur.

De huidige aanwezigheid in het studiegebied is geïnventariseerd. Onderscheid wordt gemaakt tussen bewoners, werkenden (kantoren en commerciële functies), voorzieningen, horeca (evenementen) en onderwijs. Het aantal aanwezigen in de bouwblokken het studiegebied in de dag-

Bestemmingsplan Rotterdam Central District	Dossier	Versie	Datum	Pagina
Onderzoek externe veiligheid en verantwoording groepsrisico	2019-0022	0.4	10-12-2020	13 van 21



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Rotterdam
dS+V - Ontwikkelingsbedrijf
drs. A.L.H. Visser
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
ir. F.P.M. van Heijst
T 070 -456 0000
F 070-456 1111
Frank.van.HEIJST@minvenw.
nl

Datum 3 februari 2011
Betreft Rotterdam Central District - Externe Veiligheid

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/10979

Uw kenmerk
10/9278

Bijlage(n)
-

Geachte heer Visser,

Hiermee reageer ik op uw bovengenoemde brief van 17 november 2010 over de externe veiligheid rondom het NSP-project Rotterdam in Rotterdam Central District.

Zoals u in uw brief aangeeft zijn er twee mogelijke toekomstige situaties voor wat betreft de externe veiligheid rondom het spoor in het NSP-gebied: situatie met een vigerend Basisnet en een (onverhoopte) situatie zonder vigerend Basisnet. Voor beide mogelijke situaties vraagt u – met het oog op de wederzijdse verplichtingen tussen Rijk en Rotterdam in het kader van de zogenaamde "Uitvoeringsovereenkomst NSP Rotterdam (UOK, 2006)" – een bevestiging van Rijkszijde van een aantal afspraken om de externe veiligheid in het NSP-gebied duurzaam te beheersen.

Toekomstsituatie met vigerend Basisnet.

In die situatie berekent u een overschrijding van de oriëntatiewaarde (OW) van het groepsrisico (GR). Inmiddels is in Basisnetverband een specifieke aanvullende maatregel afgesproken (verlagen van de rijsnelheid op het goederenspoor richting Willemsspoortunnel), waardoor het GR nog aanmerkelijk verkleind zal worden. Daarmee zal het GR vallen binnen de afspraken volgens de UOK Rotterdam.

Toekomstsituatie zonder vigerend Basisnet

Mocht het Basisnet onverhoopt niet tot stand komen dan gelden de eerdere toezeggingen zoals gesteld in de UOK van het NSP Rotterdam, waarbij in het gebied van het NSP Rotterdam toch lokaal maatregelen zullen worden getroffen om binnen de in de UOK afgesproken risicoruimte te blijven. Als uitvloeisel van de UOK-afspraken zullen die maatregelen door het Rijk gefinancierd worden. Het betreft de infrastructurele maatregelen zoals zijn voorzien in Basisnet, namelijk het installeren van ATB-Vv in het stationsgebied van NSP Rotterdam, aangevuld met het volgende pakket:

- hotbox detectie (wordt in de loop van 2011 gerealiseerd),
- rijsnelheid richting Willemstunnel beperken tot maximaal 40 km/uur (is bestaande maar nog niet geformaliseerde situatie) en
- lokale situatie ballastbed/ondergrond nader te analyseren met betrekking tot het vermogen van snelle opname van brandbare vloeistoffen (met een



effectiviteit van 90% waardoor de kans op het warme BLEVescenario aanmerkelijk wordt verkleind); zo nodig aanvullende maatregelen treffen (waarschijnlijk nu reeds voldoende).

Ingeval de situatie ontstaat dat het Basisnet niet van kracht wordt zal het Rijk zorgen voor spoedige implementatie van dit alternatieve maatregelenpakket.

Hiermee bevestig ik uw vaststelling dat "met deze afspraken een oplossing is bereikt voor een nijpend probleem in Rotterdam waardoor belangrijke ontwikkelingen door kunnen gaan".

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum
26 januari 2011

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/10979

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT

drs. L.M.C. Ongerling

2. Gemeente voldoet niet aan haar verplichting o.b.v. regelgeving Basisnet, wet Veiligheidsregio's en Wet milieubeheer

11.10 Zeer kwetsbare bestemmingen in RCD

Reclamant stelt dat volgens de Externe Veiligheid-bijlage van het ontwerpbestemmingsplan er geen (zeer) kwetsbare bestemmingen binnen het risicogebied aanwezig zijn; dit heeft invloed op de groepsrisico-berekeningen. Volgens reclamant zijn er wel degelijk (zeer) kwetsbare bestemmingen aanwezig in RCD: zo zitten er in het Groothandelsgebouw en aan de Schiekade (vlak bij het spoor) kinderdagverblijven. Verder is binnen 125 meter in Provenierswijk ook een verzorgingstehuis voor zeer kwetsbare psychiatrische patiënten en ouderen op Provenierssingel aanwezig. Ook zijn er in en langs het plangebied zeker 10 scholen aanwezig. Deze (zeer) kwetsbare objecten worden niet getoond in de [Risicokaart](#), waartoe de gemeente **verantwoordingsplicht heeft om deze up-to-date te houden**.

Reactie:

In het onderzoek externe veiligheid, dat ten behoeve van het bestemmingsplan is opgesteld, staat dat er geen **nieuwe** zeer kwetsbare bestemmingen mogelijk gemaakt mogen worden in de zone van 140 meter vanaf de rand van het spoor. Dit laat onverlet dat er naast het spoor wel al zeer kwetsbare bestemmingen aanwezig zijn.

De gemeente Rotterdam **gebruikt de BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen) als informatiebron voor de groepsrisicoberekeningen**. Hierin zijn alle bestemmingen (zeer kwetsbaar, kwetsbaar en niet-kwetsbaar) opgenomen en met deze informatie

31

wordt de populatie in beeld gebracht. **De groepsrisicoberekening is daarom, ondanks de niet actuele Risicokaart, op basis van de juiste gegevens gemaakt.**

Voorstel:

Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zie printscreen hiernaast omtrent zienswijze 11.10 en reactie gemeente.

Weer verzaakt de gemeente haar zware verantwoordelijkheid en wettelijke verplichting omtrent Externe Veiligheid. Zie printscreen [Risicokaart.nl](#) hieronder.

Daarbij lijkt er toch op dat al sinds start Basisnet en Bevt (zie onderste printscreen) in 2015 toch iets niet goed is gegaan met het toestaan van nieuwe kwetsbare objecten, namelijk dat er na 2015 bijv. het verzorgingstehuis Provenier en een kinderdagverblijf in het Groothandelsgebouw zijn vergund. Beiden vallen in het risicogebied waar géén kwetsbare objecten ingericht mogen worden.

Conclusie: de gemeente heeft de externe veiligheid jarenlang niet goed in het oog gehouden en bewijsbaar veronachtzaamd. Om dit bij de nieuwbouw te voorkomen moeten de risico's op de feitelijke omstandigheden transparant opnieuw berekend worden alvorens de oriëntatiewaarde correct te kunnen bepalen.



Risicokaart.nl

ken partijen

Betrokken partijen

De Risicokaart is een wettelijke verplichting op basis van de **Wet veiligheidsregio's en Wet milieubeheer**.

De volgende overheden dragen hierbij verantwoordelijkheid:

- de twaalf provincies voor het maken en beschikbaar stellen van de Risicokaart;
- de gemeenten (en provincies, waterschappen en Rijk) voor het **aanleveren van gegevens**;
- het ministerie Justitie en Veiligheid voor adequate wet- en regelgeving, en
- het ministerie Infrastructuur en Waterstaat als eigenaar van het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS).

3.2 Transport van gevaarlijke stoffen: wet- en regelgeving Basisnet

In het centrumgebied is één risicobron aanwezig, dit is het doorgaande railtransport van gevaarlijke stoffen door station Rotterdam Centraal. Rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen vindt niet plaats.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is onderstaande wetgeving en beleid van belang:

Ingaande 1 april 2015 is de Wet Basisnet (Stb. 2013,307) in werking. Met het Besluit tot inwerkingtreding van 20 februari 2015 (Stb. 2015,92) is de volgende regelgeving van kracht:

- a) de Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enkele andere wetten in verband in verband met de totstandkoming van een basisnet van vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor.
- b) De afdeling 2.16 van het Bouwbesluit, in twee bepalingen worden regels gesteld aan nieuwbouw in veiligheidszones en plasbrandaandachtsgebieden en worden beperkingen gesteld aan het gebruik van de ruimte boven een basisnetroute.
- c) routing van basisnetroutes (hoofdstuk 3 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen)
- d) **het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), dit besluit bevat regels die gericht zijn op de ruimtelijke ordening, deze regels hebben onder meer betrekking op het toepassen van vaste afstanden vanaf de betreffende basisnet transportroute tot nieuw toe te laten (beperkt) kwetsbare objecten.** De toe te passen afstanden zijn opgenomen in bijlagen bij de Regeling basisnet (Stcrt 2014, 82420)

In de Regeling Basisnet is over de handhaving van de regeling het volgende bepaald: