

Ontwerpbesikking

ProRail B.V.
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
9999244439_99991219898

Uw kenmerk
-

Datum
2 juni 2022

Contact
info@dcmr.nl

Afdeling
Reguleren Advies en Omgeving

Bijlagen

Onderwerp
Ontwerpbesikking

BESLUIT van burgemeester en wethouders van Rotterdam.

Onderwerp

Op 30 september 2021 hebben wij van ProRail B.V. (ProRail) een aanvraag ontvangen om een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Tegelijkertijd met deze aanvraag heeft ProRail B.V. een verzoek tot goedkeuring ingediend van de rapportage 'Incidentbestrijding Emplacement Europoort per 01-01-2023', versie 7.0 van 22 april 2022. Deze rapportage is ingediend op basis van voorschrift 1.2.6, 1.5.2 en 1.5.3 van de revisievergunning van 25 september 2017, met kenmerk BES98393073_9999310128.

De aanvraag en het verzoek tot goedkeuring gaan over de locatie Moezelweg 100 te Europoort Rotterdam (Emplacement Europoort). De aanvraag bevat het onderdeel milieu, verandering en is geregistreerd onder OLO-nummer 6294381.

De aanvraag betreft het wijzigen van repressieve voorzieningen en maatregelen en de repressieve inzet bij incidenten, het intrekken van enkele voorschriften en het wijzigen van de inrichtingsgrens.

De inrichting betreft een spoorwegemplacement waar wagens beladen met goederen (waaronder gevaarlijke stoffen) ten behoeve van het vervoer over het spoor worden opgesteld en gerangeerd.

Besluit

Wij besluiten, gelet op de aanvraag en de hierop gebaseerde overwegingen die zijn opgenomen in deze vergunning en gelet op het gestelde in de Wabo:

- a. de omgevingsvergunning onderdeel milieu te verlenen voor het wijzigen van de repressieve voorzieningen en maatregelen, de repressieve inzet bij incidenten en de inrichtingsgrenzen zoals beschreven in de vergunningaanvraag (artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wabo);

- b. de voorschriften 1.2.1, 1.2.4, 1.3.1, 1.3.4, 1.3.6, 2.2.1 t/m 2.2.4, 2.3.1 t/m 2.3.4, 2.3.6, 5.1.1 t/m 5.1.3, bijlage 2 en bijlage 3 van de revisievergunning met kenmerk BES98393073_9999310128, van 25 september 2017, per 31-12-2022 in te trekken en te vervangen door de voorschriften A1.2.1, A1.2.4, A1.3.1, A1.3.4, A1.3.6, A2.2.1 t/m A2.2.4, A2.3.1 t/m A2.3.4, A2.3.6, A5.1.1 t/m A5.1.3, bijlage A2 en bijlage A3 van deze vergunning (artikel 2.31, tweede lid onder b van de Wabo);
- c. de voorschriften 1.3.2, 1.3.3, 1.3.12 en 2.3.5 van de revisievergunning met kenmerk BES98393073_9999310128, van 25 september 2017, per 31-12-2022 in te trekken (artikel 2.31, tweede lid, onder b, van de Wabo);
- d. de voorschriften A.1.3.20, A.1.3.21, A.2.2.5, B1.2.4 en B1.3.4 toe te voegen.

Gelet op de voorschriften 1.2.6, 1.5.2 en 1.5.3 van de revisievergunning van 25 september 2017, met kenmerk BES98393073_9999310128, verlenen we tevens goedkeuring aan de door ProRail B.V. ingediende 'Rapportage Incidentbestrijding Emplacement Europoort per 01-01-2023, versie 7.0 van 22 april 2022'.

Aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden.

De vergunning wordt verleend voor onbepaalde tijd.

De aanvraag en de volgende daarbij ingediende stukken maken onderdeel uit van deze vergunning, tenzij de aan de vergunning verbonden voorschriften anders bepalen:

- a. Toelichting op de aanvraag Europoort, revisie 02, 22 april 2022, met uitzondering van de tekst zoals gesteld onder het kopje 'Wet natuurbescherming'.
- b. Rapportage Incidentbestrijding, Emplacement Europoort per 01-01-2023, versie 7.0, d.d. 22 april 2022, gehele rapportage inclusief de in hoofdstuk 9 genoemde bijlagen, en voor zover dit ziet op de repressieve voorzieningen en maatregelen die binnen de inrichtingsgrenzen zijn gelegen, met uitzondering van:
 - hoofdstuk 3 voor wat betreft de omvang van de bedrijfsbrandweerorganisatie;
 - bijlage 3 Rapportage praktijktesten, Testprotocol worplengte havenemplacementen, H2K/Kappetijn, 18 februari 2021;
 - bijlage 5 Brief bestuurlijke tafel aan Staatssecretaris;
 - bijlage 6 Factsheets landelijk emplacementenproject voor Europoort.
- c. Situatietekening met grens van de inrichting, tekeningnummer 0474436-Europoort, wijzigingsnummer D2, d.d. 25-3-2022 en zoals ingediend op 22 april 2022.

Deze omgevingsvergunning is geen toestemming op grond van de Wet natuurbescherming.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,
namens dezen,

drs. N.M.M. Koeleman
Unitmanager afdeling Reguleren, Advies en Omgeving DCMR Milieudienst Rijnmond
Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in

Inwerkingtreding en rechtsmiddelen

Dit besluit treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken.

Zienswijze

De aanvraag en de ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken worden op grond van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd. Eenieder kan binnen zes weken na de start van de terinzagelegging eventuele zienswijzen tegen de ontwerpbeschikking indienen. Deze moeten worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, p/a DCMR Milieudienst Rijnmond. Dit kan per e-mail via info@dcmr.nl of per post via Postbus 843, 3100 AV Schiedam. Vermeld altijd het zaaknummer en dat het om een zienswijze op een omgevingsvergunning gaat.

Beroep

De termijn voor het indienen van een beroepschrift vangt aan met ingang van de dag na de dag dat het besluit ter inzage is gelegd en duurt zes weken. Indien belanghebbenden, of indieners van een zienswijze, beroep willen aantekenen, dient hun beroepschrift in tweevoud te worden ingediend bij de Sector Bestuursrecht van de Rechtbank Rotterdam, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam. Het beroepschrift heeft geen schorsende werking.

Voorlopige voorziening

Indien u of derde belanghebbenden er tevens veel belang bij hebben dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzieningenrechter van de Sector Bestuursrecht van de Rechtbank Rotterdam, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam.

Het verzoek om voorlopige voorziening schorst de werking van dit besluit.

U kunt ook digitaal een verzoek om een voorlopige voorziening en/of beroepschrift indienen bij bovengenoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de voorwaarden.

Wij verzoeken u een kopie van het beroepschrift en/of verzoek om een voorlopige voorziening te sturen aan de DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam.

Verzonden: 8 juni 2022

Verzonden op:

INHOUDSOPGAVE

1.0	BRANDVEILIGHEID.....	5
2.0	EXTERNE VEILIGHEID.....	8
5.0	GELUID.....	11
	ALGEMENE OVERWEGINGEN.....	12
	TOETSINGSKADER.....	15
	OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN MILIEU.....	18
	OVERWEGINGEN OVERIGE ACTIVITEITEN.....	33
	GOEDKEURINGSBESLUIT.....	36
	BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST EN LIJST VAN AFKORTINGEN.....	42
	BIJLAGE A2: DE PLAATSGEBONDEN RISICO-CONTOUR PR10-6.....	46
	BIJLAGE A3: DE “FREQUENCY-NUMBER OF FATALITIES”-CURVE T.B.V. HET GROEPSRISICO GR.....	47

1.0 BRANDVEILIGHEID

1.2 Bereikbaarheid

A1.2.1

- a. Het emplacement dient te allen tijde via twee, zover mogelijk van elkaar af liggende en tegenover elkaar gelegen, ingangen goed bereikbaar te zijn.
- b. Indien de bluswatervoorzieningen op het emplacement niet meer via de openbare weg en/of rijksweg A15 langs het emplacement bereikbaar zijn, behoudens tijdelijke (kortdurende) situaties, dient vergunninghouder er zorg voor te dragen dat op een andere wijze de bereikbaarheid als bedoeld onder a wordt gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is moet vergunninghouder direct vervangende en gelijkwaardige maatregelen nemen dan wel aantoonbaar de procesvoering aanpassen aan het gewijzigde veiligheidsniveau.
- c. Indien er sprake is van een situatie als bedoeld onder b, dient het bevoegd gezag hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te worden gesteld. In de melding moet zijn opgenomen welke maatregelen zijn of worden genomen en een omschrijving van de eventueel gewijzigde procesvoering.

A1.2.4

Wegen en bochten van wegen binnen de inrichting, die tevens dienen als calamiteitenweg, moeten minimaal geschikt zijn voor een aslast van 10 ton. De wegbreedte of vrije werkruimte ten behoeve van het brandweerpersoneel moet minimaal 4,5 meter zijn, buitenbochtstralen minimaal 10 meter, binnenbochtstraal minimaal 5,5 meter (of gelijk aan de buitenbochtstraal verminderd met 4,5 meter). De delen van de calamiteitenweg op de inrichting, die zijn aangeduid met een oranje, gele of rode kleur op de bij deze vergunning horende plattegrondtekening met nummer C30-WBU-AU-2200004, versie 5.0, d.d. 21-4-2022, mogen niet worden gebruikt als opstelplaats voor brandweervoertuigen en moeten naast eerder genoemde eisen een minimale verharde wegbreedte hebben die overeenkomt met de wegbreedten zoals opgenomen in bijlage 7, 'Overzicht delen calamiteitenweg < 4,50 meter' van de bij de vergunningaanvraag gevoegde Rapportage Incidentbestrijding Emplacement Europoort per 01-01-2023, versie 7.0, d.d. 22 april 2022. Daar waar de wegbreedte conform bijlage 7 van de Rapportage Incidentbestrijding, versie 7.0, d.d. 22 april 2022, smaller is dan 3,5 meter moet de snelheid van het blusvoertuig zodanig worden verlaagd dat deze versmallingen ongehinderd kunnen worden gepasseerd. De vrije doorrijhoogte moet minimaal 4,2 meter bedragen.

Toelichting:

De eis voor een wegbreedte of vrije werkruimte van minimaal 4,5 meter geldt niet voor toegangswegen waar hulpverleningsvoertuigen niet zullen opstellen in geval van een incident. Voor de toegangswegen die door hulpverleningsvoertuigen uitsluitend gebruikt zullen worden als route om naar de calamiteit te rijden, geldt een minimale verharde wegbreedte van 3,5 meter. Doel van de eis met betrekking tot de asbelasting, zoals vermeld in bovengenoemd voorschrift, is te voorkomen dat een brandweervoertuig de plaats van het incident niet kan bereiken doordat deze bijvoorbeeld wegzakt of doordat de weg zodanig beschadigd is door eerder gebruik door zware voertuigen dat deze niet meer bruikbaar is.

B1.2.4

Van voorschrift A1.2.4 kan worden afgeweken indien:

- de aan de noordoostzijde van de inrichting gelegen Moezelweg, en/of
 - de ten zuidenwesten van de inrichting gelegen (vluchtstrook van) snelweg A15
- worden gebruikt als calamiteitenweg en deze wegen voldoen aan de eisen gesteld in voorschrift A1.2.4.

Toelichting:

De verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van calamiteitenwegen die aan de eisen van de vergunning voldoen, ligt bij de vergunninghouder. Indien het deel van de Moezelweg aan de noordoost zijde van de inrichting, of rijksweg A15 ter hoogte van het emplacement niet kunnen voldoen aan de eisen van voorschrift A1.2.4, moet de vergunninghouder ervoor zorgen dat op het eigen terrein minimaal gelijkwaardige voorzieningen zijn getroffen danwel de bedrijfsvoering aantoonbaar wordt aangepast aan het gewijzigde veiligheidsniveau.

1.3 Bluswatervoorzieningen

A1.3.1

- a. Uiterlijk op 1 januari 2023 moet de inrichting zijn voorzien van een bluswaterringleiding die is uitgevoerd als natte blusleiding.
- b. De bluswaterringleiding moet aantoonbaar een capaciteit hebben van ten minste 3000 liter per minuut per brandkraan, waarbij een dynamische druk van 100 kPa constant verzekerd is. De eis van 3000 liter per minuut mag ook worden bereikt door gelijktijdig gebruik te maken van twee naast elkaar gelegen brandkranen, die elk een aantoonbare waterlevering van ten minste 1.500 liter per minuut hebben bij een dynamische druk van 100 kPa.
- c. De geëiste bluswatercapaciteit van 3000 liter per minuut moet te allen tijde beschikbaar zijn voor incidentbestrijding.
- d. De in dit voorschrift genoemde bluswatercapaciteiten moeten gedurende vier achtereenvolgende uren kunnen worden geleverd.
- e. De onderlinge afstand tussen de afnamepunten mag ten hoogste 100 meter bedragen, zodanig dat de afstand tussen het afnamepunt en de opstelplaats van het brandweervoertuig ten hoogste 50 meter bedraagt. De route van het afnamepunt naar de opstelplaats moet vrij zijn van obstakels, zodanig dat slangen ongehinderd gelegd kunnen worden.

A1.3.4

Uiterlijk op 1 januari 2023 moet de gehele inrichting zijn voorzien van een dekkend bluswaternet op het eigen terrein, zodat een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen in alle delen van de inrichting effectief binnen 20 minuten door de bedrijfsbrandweer kan worden beheerst.

Toelichting:

Met dit voorschrift wordt geborgd dat indien een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, waarbij inzet van de (bedrijfs)brandweer binnen 20 minuten noodzakelijk is om verdere escalatie van het ongewone voorval te voorkomen, ter plaatse een dekkend bluswatersysteem aanwezig zijn is dat deze inzet van de (bedrijfs)brandweer binnen 20 minuten garandeert.

B1.3.4

Van voorschrift A1.3.4 kan worden afgeweken, indien in de nabijheid van het emplacement, direct naast de zuidelijk gelegen rijksweg A15, een bluswaternet aanwezig is dat voldoet aan de eisen gesteld in voorschrift A1.3.1 en A1.3.6.

Toelichting:

De verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van een dekkend bluswaternet met voldoende capaciteit bluswater ligt bij de vergunninghouder. Indien de dekkendheid en capaciteit gegarandeerd kan worden door middel van buiten de inrichting liggende blusvoorzieningen, afwijkend van het geëiste in voorschrift A1.3.2, A1.3.4 en A1.3.6, moet de vergunninghouder ervoor zorgen dat de beschikbare dekkendheid en bluswatercapaciteit wordt aangevuld door het realiseren van bluswatervoorzieningen op het eigen terrein.

A1.3.6

- a. De bluswatervoorziening moet door middel van blokafsluiters in secties verdeeld worden. De onderlinge afstand tussen twee blokafsluiters mag ten hoogste 200 meter bedragen.
- b. Deze maatregel dient uiterlijk 1 januari 2023 te zijn gerealiseerd en operationeel te zijn.

A1.3.20

Met ingang van 1 januari 2023 mogen binnen de inrichting geen handelingen met gevaarlijke stoffen plaatsvinden en mogen gevaarlijke stoffen niet langer dan vier uur aanwezig zijn, zolang de repressieve voorzieningen en maatregelen op het emplacement niet voldoen aan de vergunde eisen.

A1.3.21

Uiterlijk op 1 januari 2023 moeten de droge blusleidingen inclusief aansluit- en afnamepunten zijn verwijderd. Indien deze niet worden verwijderd moeten deze uiterlijk op 1 januari 2023 zijn gemarkeerd of buiten gebruik gesteld, zodanig dat voor de brandweer onmiskenbaar vaststaat dat deze systemen niet meer te gebruiken zijn.

2.0 EXTERNE VEILIGHEID

2.2 Beheersing van de berekende risico's

A2.2.1

De door de inrichting veroorzaakte plaatsgebonden risicocontour (PR) mag de 10^{-6} /jaar, zoals weergegeven met de rode contour in bijlage A2 behorende bij deze vergunning, niet overschrijden.

A2.2.2

Het door de inrichting veroorzaakte groepsrisico (GR) mag de "Frequency-Number of fatalities"-curve (F-N-curve), zoals weergegeven met de blauwe lijn in bijlage A3 behorende bij deze vergunning, niet overschrijden.

Toelichting:

De bij de berekening van het GR behorende bevolkingsfile is gebaseerd op de vastgestelde bestemmingsplannen die op het moment van de vergunningverlening van toepassing waren in het invloedgebied (gedefinieerd als de 1 %-letaliteitsgrens) van de inrichting. Zie verder ook voorschrift A2.3.2 en de considerans.

A2.2.3

De periode waarover het PR en GR geldt, als bedoeld in dit voorschrift, loopt van elke (willekeurige) dag (voortschrijdend) inclusief het daaraan voorafgaande jaar.

A2.2.4

Het PR 10^{-6} /jaar, de 1 %-letaliteitsgrens en het GR genoemd in dit voorschrift zijn bepaald op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en worden berekend conform de rekenmethodiek Bevi, als bedoeld in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), waarbij voor de toegepaste rekenmethode de "Rekenmethode voor rangeerhandelingen spoorwegemplacements", RIVM, versie 1.2, d.d. 12 april 2021 geldt en voor het 'Rekenpakket' Safeti-NL, versie 8.3.

A.2.2.5

Rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen mogen uitsluitend plaatsvinden binnen de begrenzing zoals is opgenomen in de QRA, definitief revisie 2.0, projectnummer 0475223.100, d.d. 23 maart 2022.

2.3 Monitoring en rapportage

A2.3.1

Dagelijks moeten minimaal de volgende gegevens worden gemonitord en geregistreerd:

- a. de wagen aantallen beladen met gevaarlijke stoffen in ketelwagenequivalenten (KWE) conform de stofklassen uit de "Rekenmethode voor rangeerhandelingen spoorwegemplacements", RIVM, versie 1.2, d.d. 12 april 2021;
- b. procentuele verdeling over aankomende en vertrekkende KWE's als bedoeld in lid a;

- c. de aantallen KWE's met gevaarlijke stoffen uit de klasse 1 en 7 conform het "Reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg" (RID), zijnde explosieven/munitie en radioactieve stoffen.

Toelichting:

De monitoring moet gebeuren met in achtneming van het gestelde in voorschrift 2.1.1 van de revisievergunning van 25 september 2017 met kenmerk BES98393073_9999310128.

A2.3.2

- a. Ten behoeve van het:
- bepalen van het door de inrichting veroorzaakte plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) als bedoeld in voorschriften A2.2.1 en A2.2.2;
 - monitoren van de gegevens als bedoeld in voorschrift A2.3.1 a en b,
- moet een risicomonitoringssysteem operationeel zijn conform het document "Europoort Systeembeschrijving Integrale Capaciteit Management Externe Veiligheid" van het emplacement Europoort" van 28 januari 2016, met kenmerk EDMS 3865648, versie 0.1, welke deel uitmaakt van deze vergunning.
- b. Berekeningen van de externe veiligheidsrisico's, zoals beschreven in document "Europoort Systeembeschrijving Integrale Capaciteit Management Externe Veiligheid" van het emplacement Europoort" van 28 januari 2016, met kenmerk EDMS 3865648, versie 0.1, worden berekend met Safeti-NL, versie 8.3, conform de "Rekenmethode voor rangeerhandelingen spoorwegemplacements", RIVM, versie 1.2, d.d. 12 april 2021.
- c. De niet-variabele parameters die niet voortkomen uit de "Monitoring Goederen Vervoer (MGV)", worden als default-waarde opgenomen in het risicomonitoringssysteem als bedoeld in lid a van dit voorschrift. Deze parameters hebben dezelfde waarden als in de QRA behorende bij de aanvraag, definitief revisie 2.0, projectnummer 0475223.100, d.d. 23 maart 2022.

A2.3.3

Jaarlijks in de maand april moet de vergunninghouder een rapportage sturen naar het bevoegd gezag (namens deze de DCMR) over het daar aan voorafgaande kalenderjaar, welke ten minste bevat:

- a. als één (of meer) van de aantallen per stofcategorie in de prognose (realisatie + 10%) hoger is dan de aannames in de RBS-EV: een grafische weergave van de plaatsgebonden risico's 10^{-6} en 10^{-8} als gevolg van alle binnen de inrichting uitgevoerde activiteiten met treinwagons (als KWE's) met gevaarlijke stoffen van het voorafgaande kalenderjaar of over een (andere) periode op verzoek van het bevoegd gezag;
- b. idem voor het groepsrisico;
- c. de grafische weergaven van het PR en het GR als bedoeld onder de punten a en b moeten voldoen aan de eisen die daarvoor gesteld zijn in de "Rekenmethode voor rangeerhandelingen spoorwegemplacements", RIVM, versie 1.2, d.d. 12 april 2021;
- d. een onderbouwde beoordeling of aan de in voorschrift A2.2.1 respectievelijk A2.2.2 opgenomen maximale risiconiveaus voor het PR respectievelijk GR is voldaan;
- e. de variabele parameters als bedoeld in voorschrift A2.3.1 a en b en de aantallen doorgaande treinen genoemd in voorschrift 2.1.1 van de revisievergunning van 25 september 2017 met kenmerk BES98393073_9999310128;

- f. aantallen KWE's met gevaarlijke stoffen uit de klasse 1 en 7 conform het "Reglement betreffende het Internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg" (RID), als bedoeld in voorschrift A2.3.1 c.

A2.3.4

Alle (onderliggende) gegevens die nodig zijn om de invoergegevens te genereren voor het overleggen van de informatie, als bedoeld in voorschrift A2.3.3, moeten eenduidig en overzichtelijk zijn gedocumenteerd zodat bij validatie van de rapportages door het bevoegd gezag, de herkomst van deze gegevens duidelijk is af te leiden.

A2.3.6

De gegevens als bedoeld in voorschrift A2.3.1 dienen op verzoek zo spoedig mogelijk ter beschikking te worden gesteld aan het bevoegd gezag.

5.0 GELUID

A.5.1.1

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, en door het transport en verkeer binnen de grenzen van de inrichting, waarvoor de vergunning is aangevraagd, mag ter plaatse van de immissiepunten die zijn aangegeven in onderstaande tabel niet meer bedragen dan:

Vergunningsimmissiepunt (VIP)				Waarneem- hoogte [m]	Dag 07.00- 19.00 [dB(A)]	Avond 19.00- 23.00 [dB(A)]	Nacht 23.00- 07.00 [dB(A)]
Nr	Omschrijving	X	Y				
1	VIP Oude Veendam	72475	436550	5	39	40	40
2	VIP Staaldiepseweg t.h.v. nr. 20	72960	436260	5	39	42	41

A.5.1.2

Het maximale geluidniveau ($L_{A,max}$), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, en door het transport en verkeer binnen de grenzen van de inrichting, waarvoor de vergunning is aangevraagd, mag op de gevel van gevoelige gebouwen niet meer bedragen dan:

Vergunningsimmissiepunt (VIP)				Waarneem- hoogte [m]	Dag 07.00- 19.00 [dB(A)]	Avond 19.00- 23.00 [dB(A)]	Nacht 23.00- 07.00 [dB(A)]
Nr	Omschrijving	X	Y				
1	VIP Oude Veendam	72475	436550	5	59	59	59
2	VIP Staaldiepseweg t.h.v. nr. 20	72960	436260	5	59	59	59

A.5.1.3

Het meten en berekenen van de geluidniveaus, en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai (1999) met in achtneming van de akoestische modelregels van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Een uitzondering op de genoemde modelregels is dat de bodemfactor voor het bodemgebied ter plaatse van het emplacement 0,7 moet bedragen.

ALGEMENE OVERWEGINGEN

Projectbeschrijving

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd is als volgt te omschrijven: het wijzigen van de bestaande repressieve voorzieningen en repressieve inzet bij incidenten en het wijzigen van de inrichtingsgrens. In dat kader vraagt de vergunninghouder tevens om de goedkeuring van de door haar uitgewerkte “Rapportage Incidentbestrijding, Emplacement Europoort per 01-01-2023”, versie 7.0, d.d. 22 april 2022.

Wijziging repressieve inzet en repressieve voorzieningen

De inzetstrategie wordt als volgt gewijzigd: alle incidenten worden zo veel als mogelijk op afstand, vanaf een calamiteitenweg via de dak-/blusmonitor van een brandweervoertuig, bestreden.

Doelstelling van de inzet is een snelle knockdown van het incident. Lopende inzet van bedrijfsbrandweerpersoneel zal tot een minimum beperkt worden. Alleen in eventuele uitzonderlijke situaties kan bedrijfsbrandweerpersoneel kiezen voor “lopende” inzet.

Ten behoeve van deze nieuwe inzetstrategie zullen bestaande blusvoorzieningen, zoals de droge blusleidingen met ondergrondse brandkranen, worden verwijderd en vervangen door nieuwe blusvoorzieningen. Als calamiteitenweg zal gebruik worden gemaakt van een op het emplacement aanwezige bereikbaarheidsweg, die daarvoor geschikt zal worden gemaakt.

Ook zal de bereikbaarheid van mogelijke incidenten op het emplacement worden verbeterd door bij incidenten, daar waar nodig, in te zetten vanaf de (vluchtstrook van de) naastgelegen rijksweg A15. Met Rijkswaterstaat zijn daarover afspraken gemaakt. Aan de uiterlijke noordoostkant van het emplacement zal over een lengte van circa 100 meter de naastgelegen Moezelweg worden gebruikt als opstelplaats voor brandweervoertuigen.

Voor inzet vanaf de Moezelweg en de A15 heeft de vergunninghouder extra toegangspoorten in het hekwerk aangebracht ter hoogte van de opstelplaatsen voor een brandweervoertuig.

De aangevraagde wijzigingen zijn uiterlijk op 1 januari 2023 gerealiseerd en operationeel.

Ten behoeve van deze wijzigingen moet een aantal voorschriften uit de vigerende revisievergunning worden ingetrokken en al dan niet worden vervangen door nieuwe voorschriften.

Wijziging inrichtingsgrens

In de analyse om te komen tot een Rapportage Incidentbestrijding heeft de vergunninghouder vastgesteld dat de vergunde inrichtingsgrens aan de westzijde van het emplacement te ruim is getrokken. De vergunninghouder verzoekt daarom om aanpassing van de inrichtingsgrens.

Goedkeuring rapportage incidentbestrijding (incidentbestrijdingsplan)

De aangevraagde inzetstrategie met benodigde aanpassingen van de bestaande repressieve voorzieningen is uitgewerkt in een “Rapportage Incidentbestrijding, Emplacement Europoort per 01-01-2023”, versie 7.0, d.d. 22-4-2022. De vergunninghouder heeft deze rapportage mede opgesteld op grond van voorschrift 1.2.6, 1.5.2 en 1.5.3 van de vigerende revisievergunning en conform deze voorschriften ter goedkeuring ingediend.

Huidige vergunningsituatie

Voor de inrichting zijn eerder de onderstaande vergunningen en/of ontheffingen verleend dan wel meldingen geaccepteerd:

Soort vergunning	Datum	Kenmerk	Onderwerp
Revisievergunning	25-9-2017	BES98393073_9999310128	Revisie
Goedkeuringsbesluit	3-2-2021	9999203546_9999932795	Uitstel realisatiedatum van 1-1-2021 naar 1-1-2023.

Bevoegd gezag

De inrichting valt onder meer onder categorie 14.1, onder b, van bijlage I, onderdeel C, van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Wij zijn bevoegd gezag om te beslissen op de aanvraag om een omgevingsvergunning. Dit volgt uit artikel 2.4, eerste lid van de Wabo.

Procedure vergunningaanvraag

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.3 van de Wabo, de uitgebreide voorbereidingsprocedure.

Procedure goedkeuringsbesluit

Wij hebben, gelet op artikel 3:10, eerste lid, van de Awb, besloten om op de voorbereiding van de beslissing op het verzoek tot goedkeuring van de Rapportage Incidentbestrijding en voor de beoordeling daarvan afdeling 3.4 van de Awb van toepassing te verklaren.

Volledigheid en ontvankelijkheid

Volgens artikel 2.7, eerste lid, van de Wabo dient de aanvrager er voor zorg te dragen dat de aanvraag betrekking heeft op alle activiteiten die onlosmakelijk met elkaar samenhangen. Gebleken is dat geen onlosmakelijke onderdelen van toepassing zijn.

De aanvraag is getoetst aan de indieningsvereisten uit de ministeriële Regeling omgevingsrecht (Mor) en op inhoud beoordeeld. Daarbij is gebleken dat een aantal gegevens ontbrak. Wij hebben de aanvrager per brief van 10 november 2021 in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens te leveren. Wij hebben de aanvullende gegevens ontvangen op 6 december 2021. Vervolgens hebben we de aanvrager per brief van 21 december 2021, 7 maart en 11 maart 2022 wederom in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens te leveren. Wij hebben deze aanvullende gegevens ontvangen op 15 februari, respectievelijk 24 februari en 22 april 2022. De termijn voor het nemen van het besluit is opgeschort tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld. Op 19 mei 2022 heeft de aanvrager een geactualiseerde plattegrond van het emplacement (i.c. bijlage a1 van het incidentbestrijdingsplan versie 7.0) ingediend.

Wij zijn van oordeel dat de aanvraag samen met de aanvullingen volledig is en voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is zowel volledig als ontvankelijk en daarom in behandeling genomen.

Adviezen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur.

Gelet op het bepaalde in artikel 2.26, vierde lid, van de Wabo, alsmede de artikelen in § 6.1 van het Bor, hebben wij advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de Inspectie Leefomgeving en Transport, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Naar aanleiding hiervan hebben wij advies ontvangen van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de RVO en verwerkt in dit besluit.

Milieueffectrapportage

Het Besluit milieueffectrapportage is niet van toepassing, omdat de aangevraagde wijziging geen betrekking heeft op een activiteit die behoort tot een categorie die is omschreven in onderdeel C of D, van de bijlage, bij het besluit.

Activiteitenbesluit milieubeheer

In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn voor bepaalde activiteiten die binnen inrichtingen plaats kunnen vinden, algemene regels opgenomen.

Op vergunningplichtige (type C) inrichtingen kunnen bepaalde artikelen uit het Activiteitenbesluit van toepassing zijn. Dit betekent dat bepaalde voorschriften uit het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Activiteitenregeling een rechtstreekse werking hebben en niet in de vergunning mogen worden opgenomen. In de omgevingsvergunning kan van het Activiteitenbesluit worden afgeweken voor zover dat in het Activiteitenbesluit is aangegeven.

De voorschriften die in deze vergunning zijn opgenomen, zijn voorschriften voor aspecten en activiteiten die niet zijn geregeld in het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Activiteitenregeling.

De inrichting waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt aangemerkt als een type C inrichting. In de aanvraag zijn geen activiteiten opgenomen zoals genoemd in hoofdstuk 3 en/of hoofdstuk 5 van het Activiteitenbesluit en daarin uitputtend geregeld zijn.

TOETSINGSKADER

Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het veranderen van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder e, alsmede het ambtshalve, en het op verzoek van de vergunninghouder, intrekken van vergunningvoorschriften als bedoeld in artikel 2.31, tweede lid onder b van de Wabo. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënische toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

Toetsing veranderen

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij:

- de aspecten genoemd in artikel 2.14, eerste lid, onder a, van de Wabo betrokken;
- met de aspecten genoemd in artikel 2.14, eerste lid, onder b, van de Wabo rekening gehouden;
- de aspecten genoemd in artikel 2.14, eerste lid, onder c, van de Wabo in acht genomen.

In de onderstaande hoofdstukken lichten wij dit nader toe, waarbij wij ons beperken tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

Toetsing verzoek om goedkeuring

Tegelijkertijd met de vergunningaanvraag heeft ProRail B.V. een verzoek tot goedkeuring ingediend van de rapportage 'Incidentbestrijding Emplacement Europoort per 01-01-2023', versie 7.0 van 22 april 2022. Bij onze beoordeling hebben we de uitgangspunten zoals genoemd in voorschrift 1.2.6, 1.5.2 en 1.5.3 van de revisievergunning van 25 september 2017, met kenmerk BES98393073_9999310128, als toetsingskader gebruikt. Omdat voorschrift 1.5.2 wordt genoemd in voorschrift 1.2.6 en omdat ProRail bij het opstellen van de Rapportage Incidentbestrijding gebruik heeft gemaakt van voorschrift 1.5.3, zijn deze voorschriften ook als toetsingskader bij de beoordeling gebruikt.

Wij hebben getoetst aan deze voorschriften. Verderop in deze vergunning onder het hoofdstuk 'Goedkeuringsbesluit' is het resultaat van deze toetsing verwoord.

Beste beschikbare technieken BBT

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk – bij voorkeur bij de bron – te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt er van uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) worden toegepast.

Vanaf januari 2013 moet bij het bepalen van BBT rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriele regeling aangewezen informatiedocumenten over BBT.

BBT-conclusies

BBT-conclusies is een document met de conclusies over beste beschikbare technieken, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid, van de Richtlijn industriële emissies (definitie in artikel 1.1, eerste lid, van het Bor):

- het vijfde lid verwijst naar BBT-conclusies vastgesteld na 6 januari 2011 onder het regime van de RIE;
- het zevende lid verwijst naar bestaande BREF's. Het hoofdstuk uit deze BREF's waarin de beste beschikbare technieken (BAT hoofdstuk) zijn opgenomen geldt als BBT-conclusies totdat nieuwe BBT-conclusies zijn vastgesteld.

Binnen de inrichting worden geen activiteiten uitgevoerd die vallen onder de Richtlijn industriële emissies.

BBT informatiedocumenten

Bij de bepaling van BBT moeten wij in zijn algemeenheid de in artikel 5.4, lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) vermelde aspecten betrekken. In het bijzonder moeten wij bij de bepaling van BBT rekening houden met artikel 9.2 van de Regeling omgevingsrecht (Mor) en bijbehorende bijlage 1 uit deze regeling. Dit betekent dat wij bij het bepalen van de beste beschikbare technieken rekening moeten houden met de in bijlage 1 van de Mor genoemde informatiedocumenten.

Uit de aanvraag volgt dat geen van de in bijlage 1 van de Mor genoemde informatiedocumenten van toepassing is.

Vaststelling van BBT

Omdat geen BBT-conclusies of informatiedocumenten als bedoeld in artikel 5.4, lid 1 van het Bor van toepassing zijn op de aangevraagde veranderingen, hebben wij zelf de beste beschikbare technieken vastgesteld. Daarbij hebben wij de aspecten betrokken als genoemd in artikel 5.4, derde lid, van het Bor. Hierover merken wij het volgende op, waarbij we ons hebben beperkt tot die aspecten die relevant zijn voor onderhavige aanvraag:

Vooruitgang van de techniek en de ontwikkeling van de wetenschappelijke kennis (artikel 5.4, lid 3 onder e)

Bij het vaststellen van BBT hebben wij gebruik gemaakt van relevante onderdelen van de afspraken zoals die zijn gemaakt in het project "Landelijke afspraken omgevingsveiligheid en geluid spooreplacements" van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW), en waarvan de resultaten zijn vastgelegd in een adviesbrief van de Voorzitter van de Bestuurlijke Tafel placementsproject aan de Staatssecretaris van IenW van 6 december 2018.

Noodzaak ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor het milieu te beperken (artikel 5.4, lid 3 onder k)

Voor de overwegingen met betrekking tot het voorkómen van ongevallen en beperking van de gevolgen daarvan wordt verwezen naar de overwegingen van de paragraaf Brandveiligheid. Het gaat binnen de inrichting om het plaatsen en rangeren van spoorwagons met verschillende klassen gevaarlijke stoffen. Bij een incident met deze wagons kunnen deze stoffen vrijkomen waardoor een toxische stof kan vrijkomen of een ontploffing of brand kan ontstaan, met nadelige gevolgen voor de omgeving en het milieu.

Ons kenmerk
9999244439_99991219898



Conclusies BBT

De inrichting voldoet - met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften - aan de BBT voor het aspect brandveiligheid, externe veiligheid en geluid. Voor de overwegingen per milieuthema wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN MILIEU

Brandveiligheid

Algemeen

Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht worden aanvullende (brand)veiligheidsvoorschriften in de omgevingsvergunning opgenomen die niet voldoende in andere regelgeving is opgenomen (zoals bouwregelgeving of algemene regels in de vorm van besluiten). Voorzieningen en maatregelen kunnen bouwkundig, installatietechnisch en organisatorisch van aard zijn en moeten als gezamenlijk (beheers)stelsel zorgen voor een (brand)veilig gebruik van de inrichting.

Vergunde situatie

Uit de vigerende omgevingsvergunning van 25 september 2017, met kenmerk BES98393073_9999310128, blijkt dat de inrichting niet voldoet aan de BBT voor het bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen. Daartoe zijn in de vigerende omgevingsvergunning voorschriften met BBT-eisen opgenomen waaraan de vergunninghouder uiterlijk op 1 januari 2021 moest voldoen. Wij hebben per goedkeuringsbesluit van 3 februari 2021, met kenmerk 9999203546_9999932795, op grond van voorschrift 1.5.4 van de vigerende omgevingsvergunning, de realisatietermijn verlengd tot 1 januari 2023.

Aangevraagde situatie

Uit de vergunningaanvraag volgt dat in de periode tot en met 31 december 2022 de blusvoorzieningen zodanig worden aangepast dat wordt voldaan aan de vergunde BBT eisen. Tot die tijd zullen de bestaande voorzieningen gebruikt en onderhouden worden conform de eisen uit de vigerende vergunning. Daarbij is door de vergunninghouder gekozen voor een andere repressieve inzetstrategie. Onder het kopje 'Wijziging repressieve inzetstrategie' wordt hier verder op ingegaan.

Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

In het kader van de advisering en afstemming is op 11 oktober 2021 de aanvraag voorgelegd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) met het verzoek om advies uit te brengen. Op 11 maart 2022 is een advies in het kader van het Bevi aangevraagd bij de VRR. Op 3 december 2021, 6 april 2022 en 17 mei 2022 hebben wij advies ontvangen. Dit advies is betrokken bij de totstandkoming van deze beschikking.

Wijziging repressieve inzetstrategie

De vergunde situatie met droge blusleidingen en ondergrondse aansluitpunten, waarbij brandweerpersoneel met materieel over de sporen en langs opgestelde ketelwagens met (gevaarlijke) stoffen moet lopen richting de incidentlocatie, wordt vervangen door een nieuwe, voor het brandweerpersoneel minder risicovolle, efficiëntere inzetstrategie. Uit de aanvraag volgt dat met deze nieuwe inzetstrategie, incidenten met gevaarlijke stoffen op afstand en met behulp van een schuim/watermonitor op het dak van een brandweervoertuig direct kunnen worden bestreden of beheerst. Het brandweerpersoneel hoeft daarbij in beginsel niet met blusmaterieel over de sporen en langs opgestelde ketelwagens met gevaarlijke stoffen te lopen, wat de inzettijd en dus de kans op slagen van een brandweeroptreden sterk verbetert.

Uit het bij de aanvraag gevoegde incidentbestrijdingsrapport volgt dat op deze wijze binnen 20 minuten kan worden ingezet op een plasbrand, waardoor voorkomen wordt dat een plasbrand kan escaleren tot een Bleve-scenario.

Ook een uitdampende giftige plas wordt binnen 20 minuten afgedekt met schuim, en daardoor wordt het incident beheerst.

Wijziging repressieve voorzieningen en maatregelen

Doordat de inzetstrategie wijzigt, moeten bestaande repressieve voorzieningen en maatregelen worden aangepast. De vergunningaanvraag voorziet in de wijziging van repressieve voorzieningen en maatregelen. Uit de aanvraag volgt onder meer dat de bereikbaarheid zal worden verbeterd door de reeds aanwezige bereikbaarheidsweg op het emplacement aan te passen en te gaan gebruiken als calamiteitenweg. Daarnaast zal gebruik worden gemaakt van voorzieningen van derden om de bereikbaarheid te verbeteren. Voor emplacement Europoort betekent dat, dat onder meer gebruik kan worden gemaakt van een deel (ca. 100 meter) van de Moezelweg aan de uiterste noordoostzijde van het emplacement. Aan de zuidkant van het emplacement zal gebruik worden gemaakt van de (vluchtstrook van de) naastgelegen rijksweg A15. Verder worden er extra toegangspoorten in het hekwerk langs het stuk Moezelweg en de A15 gemaakt, zodat deze wegen gebruikt kunnen worden als calamiteitenweg en opstelplaats voor brandweervoertuigen.

Ten behoeve van de gewijzigde inzetstrategie worden de bestaande droge blusleidingen met ondergrondse aansluitpunten verwijderd. In plaats daarvan wordt langs de calamiteitenwegen een natte bluswaterringleiding met bovengrondse brandkranen gerealiseerd. Dit bluswater net zal langs de reeds aanwezige bereikbaarheidsweg, die geschikt wordt gemaakt als calamiteitenweg, worden aangelegd. Vanwege ruimtegebrek aan de zuidkant van het emplacement zal de natte bluswaterringleiding net buiten de inrichting parallel aan rijksweg A15 worden aangelegd.

Door middel van drie bronpompen met een capaciteit van 90 m³/uur per pomp wordt voorzien in de benodigde bluswatercapaciteit van 180 m³ per uur, waarbij één bronpomp als extra voorziening stand-by staat, mocht één van de pompen (tijdelijk) disfunctioneren. De bronpompen worden gevoed door een permanente energiebron voorzien van een noodstroomvoorziening als back up. De bluswatervoorziening buiten de inrichting kan gebruikt worden om te zorgen dat een incident met gevaarlijke stoffen tijdig en effectief kan worden beheerst. Echter kunnen we in deze vergunning geen (directe) eisen stellen aan voorzieningen buiten de inrichtingsgrenzen. De bereikbaarheid van de inrichting voor hulpverleningsdiensten en de beschikbaarheid van voldoende bluswater blijft de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder. In deze vergunning zijn voorschriften opgenomen om de bereikbaarheid van de inrichting en de beschikbaarheid van voldoende bluswater te garanderen.

Met onderhavige vergunning wordt, al dan niet op verzoek van de vergunninghouder, een aantal brandveiligheidsvoorschriften ingetrokken en/of gewijzigd. Ook zijn nieuwe voorschriften opgenomen.

Wijziging en intrekking van voorschriften

Door de wijziging van inzetstrategie en repressieve voorzieningen en maatregelen is een aantal voorschriften uit de vigerende vergunning, al dan niet in de huidige vorm, overbodig geworden. De vergunninghouder verzoekt ons om de voorschriften 1.3.1 en 1.3.12 van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017, volledig in te trekken.

Verder moet een aantal voorschriften worden aangepast aan de aangevraagde situatie (1.2.1, 1.2.4, 1.3.4 en 1.3.6) danwel moeten voorschriften naar aanleiding van de aanvraag worden ingetrokken (1.3.2 en 1.3.3). Ook zijn naar aanleiding van de aanvraag extra voorschriften in deze vergunning opgenomen.

Intrekking voorschrift 1.3.1 (a, b, c), 1.3.2 en 1.3.3

Voorschrift 1.3.1 vereist dat de bluswater(ring)leiding gedurende vier achtereenvolgende uren een bluswatercapaciteit moet leveren van 3000 liter per minuut bij een dynamische druk van 100 kPa. Conform 1.3.1c vervalt dit voorschrift zodra het bevoegd gezag goedkeuring heeft gegeven op het plan van aanpak, zoals genoemd in voorschrift 1.5.4 van de vigerende revisievergunning, dan wel als wordt voldaan aan de eisen uit de voorschriften 1.3.2 en 1.3.3 op de vastgestelde uiterste realisatiedatum van 1 januari 2023. Deze voorschriften vereisen onder meer een bluswatercapaciteit van 6000 liter per minuut.

Uit de vergunningaanvraag volgt dat op emplacement Europoort een minimale bluswatervoorziening van 3000 liter per minuut noodzakelijk is om te zorgen voor een dekkende bluswatercontour waarbij alle incidentlocaties, bij alle mogelijke windrichtingen en representatieve windsnelheid, kunnen worden bereikt met een afdoende hoeveelheid bluswater en -schuim. Wij stemmen daarmee in. Dit betekent dat voorschrift 1.3.1 a en b niet hoeft te worden ingetrokken. Wel moet 1.3.1a worden gewijzigd zodat deze van toepassing is op de nieuw aan te leggen natte bluswaterleiding. Gelet hierop stemmen wij gedeeltelijk in met het verzoek van de vergunninghouder en zullen we alleen lid c van voorschrift 1.3.1 intrekken. Om de leesbaarheid te verbeteren hebben we voorschrift 1.3.1 opgedeeld in meerdere leden en hebben we een deel van voorschrift A1.3.4 toegevoegd aan dit voorschrift. Voorschrift 1.3.1a en b is in deze vergunning gewijzigd door voorschrift A1.3.1a t/m e. Omdat voorschrift 1.3.2 van de vigerende revisievergunning een grotere bluswatercapaciteit vereist, zal deze ook worden ingetrokken. Omdat voorschrift 1.3.3 verwijst naar voorschrift 1.3.2 zal deze geen functie meer hebben en wordt daarom ook ingetrokken.

Intrekking voorschrift 1.3.12 (a, b, c)

Vergunninghouder verzoekt ons om voorschrift 1.3.12 van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017 in te trekken. Dit voorschrift stelt eisen aan de ondergrondse afnamepunten van de droge blusleiding. Uit de aanvraag volgt dat deze droge leidingen en afnamepunten zullen worden vervangen door een natte blusleiding met bovengrondse brandkranen. Dit voorschrift heeft daardoor geen doel meer en zal door ons conform het verzoek worden ingetrokken.

Overige voorschriften die worden gewijzigd

Naar aanleiding van de aangevraagde situatie worden de voorschriften 1.2.1, 1.2.4, 1.3.4 en 1.3.6 van de vigerende revisievergunning van 23 augustus 2017 gewijzigd.

Voorschrift 1.2.1 stelt eisen aan de bereikbaarheid van (de blusvoorzieningen op) het emplacement. Uit de aanvraag volgt dat ook een stuk van circa 100 meter van de Moezelweg aan de noordoostkant van het emplacement alsook rijksweg A15 aan de zuidwestkant van het emplacement kunnen worden ingezet als calamiteitenweg. Gelet hierop hebben we voorschrift 1.2.1 ingetrokken en hierop aangepast in een nieuw voorschrift A1.2.1.

Voorschrift 1.2.4 van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017 vereist voor de calamiteitenwegen die niet zullen worden gebruikt als opstelplaats voor brandweervoertuigen, een minimaal verharde wegbreedte van 3,5 meter. Het doel van deze eis is dat de calamiteitenwegen te allen tijde goed berijdbaar zijn voor de voertuigen van de bedrijfsbrandweer, in dit geval de Gezamenlijke Brandweer. Uit de bij de aanvraag gevoegde Rapportage Incidentbestrijding, met in het bijzonder bijlage 7 van deze rapportage, blijkt dat als gevolg van bestaande obstakels die niet kunnen worden verwijderd zoals bovenleidingsportalen en aanrijdbeveiligingen, de verharde wegbreedte van de calamiteitenweg op het emplacement op diverse locaties breder is dan 3,5 meter doch smaller dan 4,5 meter is. In een drietal gevallen is er zelfs sprake van een verharde wegbreedte die smaller is dan 3,5 meter.

Op deze smallere delen zullen geen brandweervoertuigen worden opgesteld. Brandweervoertuigen kunnen wel voor, voorbij of tussen de smallere stukken worden opgesteld. In paragraaf 3.1.2 van de Rapportage Incidentbestrijding is een uitgebreide beschrijving en visualisatie gegeven, waaruit blijkt dat de worplengtes van de brandweervoertuigen voldoende zijn om ervoor te zorgen dat bij elke mogelijke incidentlocatie op emplacement Europoort ingezet kan worden, ook daar waar er delen zijn waar niet op de calamiteitenweg opgesteld kan worden. Voor wat betreft de drie stukken die smaller zijn dan 3,5 meter breedte is in de Rapportage gemotiveerd dat ter plaatse van deze versmallingen de snelheid van het brandweervoertuig zodanig wordt verlaagd dat de smallere wegbreedte geen belemmering vormt voor de bereikbaarheid ter plaatse. Uit de praktijk blijkt dat de aanrijdsnelheid van brandweervoertuigen bij incidenten met gevaarlijke stoffen relatief laag is. Gelet op bovenstaande kunnen wij instemmen met deze (plaatselijk) smallere rijstroken. Wij hebben voorschrift 1.2.4 van de vigerende revisievergunning ingetrokken en vervangen door voorschrift A1.2.4.

Voorschrift 1.3.4 (dekkend bluswaternet en onderlinge afstand brandkranen) van de vigerende revisievergunning van 23 augustus 2017 vereist een maximale onderlinge afstand van 100 meter tussen de aan te leggen droge blusleidingen, zodanig dat de afstand tussen het afnamepunt en de opstelplaats van het brandweervoertuig ten hoogste 50 meter bedraagt. Omdat wordt verwezen naar droge blusleidingen die naar aanleiding van de gewijzigde inzetstrategie geen functie meer vervullen en/of niet meer zullen worden aangelegd hebben wij met deze beschikking voorschrift 1.3.4 van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017 ingetrokken en vervangen door voorschrift A1.3.4. Daarbij hebben we tevens voor de leesbaarheid een deel van het oorspronkelijke voorschrift, dat gaat over de onderlinge afstand van brandkranen, toegevoegd aan het nieuwe voorschrift A1.3.1.

Voorschrift 1.3.6 (blokafsluiters) van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017 vereist dat de bluswatervoorziening door middel van blokafsluiters in secties verdeeld moet worden, waarbij bij buiten dienst stelling van een sectie er maximaal twee brandkranen buiten gebruik worden gesteld. Deze eis van maximaal twee brandkranen in een sectie was ten tijde van vergunningverlening in 2017 gebaseerd op het gegeven dat brandkranen maximaal om de 100 meter mogen worden geplaatst. Uit het overzicht met blusvoorzieningen, calamiteitenwegen en bluscontouren emplacement Europoort (bijlage 1 van het bij de aanvraag gevoegde Rapportage incidentbestrijding) blijkt dat de onderlinge afstand tussen de aan te leggen brandkranen weliswaar maximaal 100 meter is, maar in veel gevallen is deze onderlinge afstand kleiner dan 100 meter. Dit zou onnodig leiden tot het moeten aanbrengen van veel extra blokafsluiters.

Op verzoek van ProRail hebben we daarom voorschrift 1.3.6 van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017 ingetrokken en vervangen door voorschrift A1.3.6. In dit voorschrift is een onderlinge afstand tussen blokafsluiters van maximaal 200 meter vereist.

Nieuwe voorschriften

Naar aanleiding van de vergunningaanvraag zijn twee nieuwe brandveiligheidsvoorschriften opgenomen, i.c. A1.3.20 en A1.3.21.

Voorschrift A1.3.20 waarborgt dat er per 1 januari 2023 binnen de inrichting geen handelingen met gevaarlijke stoffen mogen plaatsvinden c.q. ketelwagens met gevaarlijke stoffen langer dan 4 uur aanwezig mogen zijn, wanneer de vereiste blusvoorzieningen op het emplacement dan niet voldoen aan de nieuwe inzetstrategie en de vergunde eisen.

Voorschrift A1.3.21 waarborgt dat oude, per 1 januari 2023 niet meer in gebruik zijnde droge blusleidingen en toebehoren worden verwijderd of zodanig worden gemarkeerd dat het voor de brandweer duidelijk is dat deze niet meer kunnen worden gebruikt.

Verbod op rangeren met gevaarlijke stoffen als voorzieningen en maatregelen niet op 1 januari 2023 voldoen aan de vergunningeisen

Om te voorkomen dat wordt gerangeerd met gevaarlijke stoffen als de vergunde repressieve voorzieningen en maatregelen niet voldoen aan de eisen uit de vergunning, is in deze vergunning een aanvullend voorschrift A.1.3.20 opgenomen dat waarborgt dat er geen handelingen met gevaarlijke stoffen c.q. het langer dan vier uur aanwezig hebben van deze stoffen, mogen plaatsvinden zolang de repressieve voorzieningen en maatregelen op het emplacement niet voldoen aan de nieuwe inzetstrategie en de vergunde eisen.

Verwijdering/markering vervallen blusvoorzieningen

Na 1 januari 2023 zal geen gebruik meer gemaakt kunnen worden van de thans nog operationele ondergrondse droge blusleidingen. In de aanvraag is opgenomen dat ProRail deze droge blusleidingen inclusief aansluit- en afnamepunten zodanig zal markeren of buiten gebruik stellen, dat voor de brandweer onmiskenbaar vaststaat dat deze systemen niet meer te gebruiken zijn. Indien nodig zullen onderdelen van het systeem verwijderd/gesaneerd worden. Wij onderschrijven het belang dat de blussystemen die niet meer in gebruik zijn bij voorkeur worden verwijderd dan wel worden voorzien van een duidelijke 'buiten-gebruik-markering'. Wij hebben dit daarom als eis vastgelegd in voorschrift A.1.3.21.

Voorzieningen buiten de inrichting

Direct buiten de inrichting, parallel aan de sporen, ligt aan de noordoostzijde de Moezelweg en aan de zuidwestzijde rijksweg A15. Omdat binnen de inrichting onvoldoende ruimte beschikbaar is, heeft de vergunninghouder aangegeven om voor de verbetering van de bereikbaarheid van incidentlocaties met gevaarlijke stoffen op het emplacement, gebruik te willen maken van de Moezelweg en de A15. Voor het gebruik van rijksweg A15 zijn afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat.

Ook is er aan de zuidkant van het emplacement onvoldoende ruimte beschikbaar om een dekkend bluswaternet, zoals voorgeschreven in voorschrift A1.3.4, binnen de inrichting te realiseren.

Vergunninghouder is daarom ook voornemens om het vereiste bluswaternet aan de zuidkant net buiten de grens van de inrichting, naast rijksweg A15 aan te leggen.

Wij kunnen hiermee instemmen zolang de voorzieningen buiten de inrichting blijvend voldoen aan de eisen uit deze vergunning en vergunninghouder aantoonbaar zeggenschap heeft over het gebruik ervan en blijvend toegang heeft tot dit deel van de voorzieningen. Echter kunnen we in deze vergunning geen (directe) eisen stellen aan voorzieningen buiten de inrichtingsgrenzen. De bereikbaarheid van de incidentlocaties binnen de inrichting en de beschikbaarheid van een dekkend bluswaternet blijft te allen tijde de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder. In deze vergunning zijn twee voorschriften opgenomen (i.c. B1.2.4 en B1.3.4) die er voor zorgen dat de vereiste bereikbaarheid en de beschikbaarheid van een dekkend bluswaternet wordt gegarandeerd.

Wijziging inrichtingsgrens

In de analyse om te komen tot een nieuw incidentbestrijdingsplan is door de vergunninghouder vastgesteld dat de vergunde inrichtingsgrens aan de westzijde van het emplacement te ruim is getrokken; namelijk verder dan de verst gelegen incidentlocatie (dit betreft de locatie van botsing "trein-trein") zoals opgenomen in de kwantitatieve risicoanalyse die ten grondslag ligt aan de revisievergunning van 25 september 2017. Vergunninghouder verzoekt ons om de inrichtingsgrens aan de westzijde van de inrichting in overeenstemming te brengen met deze verst gelegen incidentlocatie.

In de aanvraag motiveert ProRail dat de representatieve bedrijfssituatie en de locaties van de interactiepunten uit de vergunde QRA door het wijzigen van de inrichtingsgrens niet veranderen. Wij kunnen daarom instemmen met dit verzoek.

Wel verandert de externe veiligheidssituatie. De reden hiervoor is dat in de aanvraag om de revisievergunning van 25 september 2017 een foute aanname is gedaan door de aanvrager voor wat betreft het parkeren van treinwagons met gevaarlijke stoffen op spoor 671 aan de oostkant van het emplacement. Dit is nader toegelicht onder het kopje 'Externe veiligheid' verderop in deze vergunning.

Externe veiligheid

Algemeen

Op het spooreplacement Europoort worden spoor(ketel)wagens met verschillende klassen gevaarlijke stoffen, geplaatst en gerangeerd. Bij een incident met deze wagens kunnen deze stoffen vrijkomen waarbij giftige stoffen kunnen vrijkomen en/of brand en explosies kunnen ontstaan. Deze effecten vormen een risico voor de omgeving.

De wet- en regelgeving alsmede het beleid met betrekking tot externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's bij bedrijfsmatige activiteiten en het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving voor mens en milieu. Het betreft risico's die verbonden zijn met onder meer de productie, de opslag, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen, voor zover deze stoffen als gevolg van een voorval vrij kunnen komen.

Aangevraagde situatie

Uit de vergunningaanvraag volgt dat in de aanvraag om revisievergunning van 25 september 2017 (kenmerk BES98393073_9999310128) een foute aanname is gedaan voor wat betreft het parkeren van treinwagens met gevaarlijke stoffen op spoor 671 (i.c. een doodlopend kopspoor aan de oostkant van het emplacement). In de praktijk wordt op spoor 671 niet geparkeerd en hier is dus in de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) destijds onterecht het scenario BLEVE gemodelleerd. Om deze reden heeft de aanvrager een nieuwe QRA opgesteld, waarin het spoor 671 niet meegenomen is in de ongevalsscenario's. Met onderhavige aanvraag wordt vergunning gevraagd voor de werkelijke situatie op spoor 671, zonder het parkeren van treinwagens met gevaarlijke stoffen. Daarnaast heeft vergunninghouder, zoals in deze vergunning elders is verwoord, vergunning aangevraagd om de inrichtingsgrens aan de westzijde van het emplacement in overeenstemming te brengen met de externe veiligheidssituatie ter plaatse, zodanig dat de verst gelegen incidentlocatie (dit betreft de locatie van botsing "trein-trein") nog binnen de grenzen van de inrichting ligt. De incidentlocatie zelf wijzigt daarbij niet. In de nieuwe QRA is de begrenzing van de inrichting hierop aangepast.

Toetsingskader

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij onder meer om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen.

Zoals in het NMP 4 (Vierde Nationaal Milieubeleidsplan) is aangegeven, is de basis van het huidige risicobeleid dat het gevaar van een activiteit acceptabel is wanneer:

- het plaatsgebonden risico niet hoger is dan is genormeerd;
- de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers kan worden verantwoord (het groepsrisico).

Het plaatsgebonden risico (PR) is een maatstaf om te bepalen welke afstand nodig is tussen de risicodragende activiteit en de bebouwde omgeving. Het plaatsgebonden risico is de kans dat zich op een bepaalde plaats over een periode van één jaar een dodelijk ongeval voordoet als direct gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats 24 uur per dag en onbeschermd een persoon zou bevinden. De gehanteerde norm voor het plaatsgevonden risico in Nederland is in beginsel 10^{-6} per jaar (d.w.z. een kans van 1 op de miljoen per jaar).

Deze norm is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In het Bevi is aangegeven in welke gevallen hiervan (tijdelijk) kan worden afgeweken.

Het groepsrisico (GR) voegt daar als maatstaf aan toe de verwachte omvang van een ongeval uitgedrukt in het aantal dodelijke slachtoffers, gegeven de kans op dat ongeval. Het groepsrisico geeft de kans aan dat in een keer een groep personen die zich in de omgeving van de risicosituatie bevindt, overlijdt vanwege een ongeval met gevaarlijke stoffen. Met de grootte groepsrisico is getracht een maat voor maatschappelijke ontwrichting te creëren. In het Bevi is een niet-normatieve benadering van het groepsrisico neergelegd. Het groepsrisico moet altijd verantwoord worden. Bij de beoordeling van het groepsrisico is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp, gegeven de kans daarop, maatschappelijk aanvaardbaar is.

Toetsing aangevraagde situatie

Op grond van artikel 2, eerste lid, sub c, valt emplacement Europoort onder de reikwijdte van het Bevi. Op grond van artikel 4 betreft het een niet-categoriale inrichting. Dit betekent dat voor de activiteiten een QRA moet worden uitgevoerd waarmee het PR en GR berekend kunnen worden. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) is aangegeven dat de daarin voorgeschreven Rekenmethodiek Bevi moet worden gebruikt voor het berekenen van deze risico's met toepassing van het softwareprogramma Safeti-NL en de Handleiding Risicoberekeningen Bevi. In de Handleiding Risicoberekeningen Bevi is vastgelegd op welke wijze het PR (middels een kaart met contouren) en GR (een FN-curve) dienen te worden gepresenteerd.

Bij de vergunningaanvraag is een QRA, definitief revisie 2.0, projectnummer 0475223.100, d.d. 23 maart 2022 (inclusief Addendum QRA Europoort, d.d. 8 april 2022), gevoegd. In deze QRA wordt ingegaan op de mogelijke ongevallen op het spoorwegemplacement. Daarnaast gaat de QRA in op de doorzet, de aard en hoeveelheid en de soort van gevaarlijke stoffen. Deze uitgangspunten in de QRA geven de kaders aan waarbinnen het spooreplacement Europoort haar activiteiten uitvoert. De QRA is opgesteld aan de hand van de Rekenmethodiek (i.c. "Rekenmethode voor rangeerhandelingen spoorwegemplacementen", RIVM, versie 1.2, d.d. 12 april 2021) en het voorgeschreven rekenpakket Safeti-NL, versie 8.3.

Toetsing plaatsgebonden risico (PR)

De toegestane grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) ter plaatse van een (geprojecteerd) kwetsbaar object is 10^{-6} per jaar. Dit is eveneens de richtwaarde voor een (geprojecteerd) beperkt kwetsbaar object.

Het emplacement Europoort is gelegen in het haven-industrieel-complex (HIC) van "Europoort". Voor dit gebied is op 4 februari 2014 een veiligheidscontour op grond van artikel 14 van het Bevi vastgesteld. Emplacement Europoort is gelegen binnen deze veiligheidscontour. De plaatsgebonden risicocontour $PR10^{-6}$ per jaar dient getoetst te worden aan de veiligheidscontour. De berekende plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar van het emplacement Europoort ligt binnen deze veiligheidscontour.

Conclusie PR

Op basis van de bij de aanvraag gevoegde QRA, definitief revisie 2.0, projectnummer 0475223.100, d.d. 23 maart 2022, inclusief Addendum QRA Europoort, d.d. 8 april 2022, vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor het verlenen van de vergunning voor emplacement Europoort.

Verantwoording Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is verantwoord aan de hand van de volgende punten:

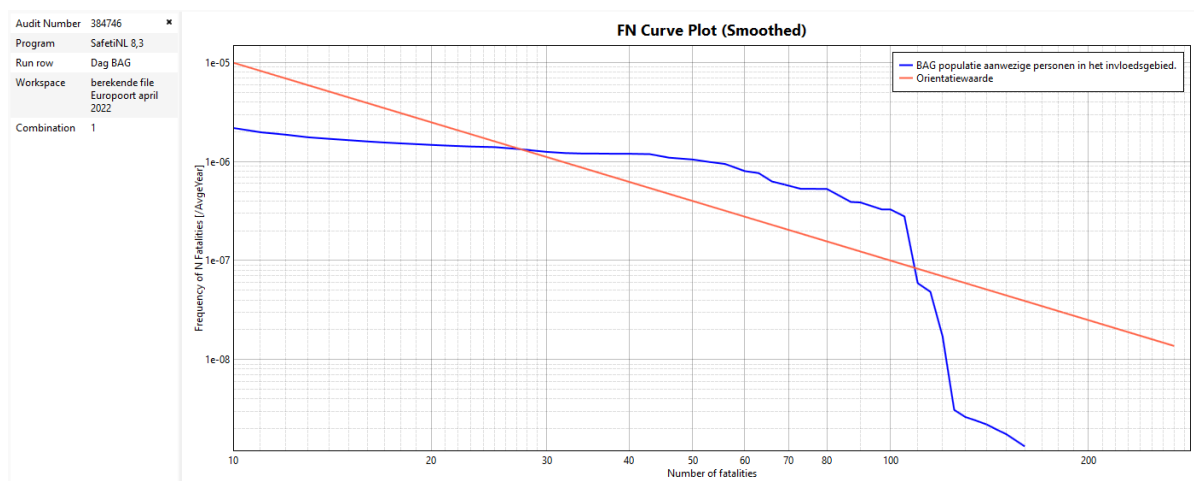
- de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting;
- de hoogte van het groepsrisico en de vergelijking met de oriëntatiewaarde;
- maatregelen om het (groeps)risico te beperken;
- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking omvang van een ramp;
- de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

Ad a: De aanwezige personen in het invloedsgebied

Bij de berekening van het GR wordt conform het Bevi de gehele populatie binnen het invloedsgebied meegenomen (exclusief de eigen werknemers). Binnen het invloedsgebied komen onder andere de volgende bestemmingen voor: bedrijven, woningen, sportterreinen, voorzieningen t.b.v. openbaar nut en natuurgebieden. De populatiegegevens kunnen verkregen worden uit de BAG-populatieservice. In de QRA is voor de berekening van het groepsrisico gebruik gemaakt van de BAG populatie-service (<https://populatieservice.demis.nl/#/>). Op 17 januari 2022 is binnen deze service de populatie opgevraagd (basisbestand 202107) binnen het gehele invloedsgebied.

Ad b: De hoogte van het GR en de vergelijking van het GR met de oriëntatiewaarde (OW)

Het GR uit de bij de aanvraag gevoegde QRA is bepaald conform de "Handreiking verantwoordingsplicht GR". Het GR ligt boven de OW. Zie figuur 1.



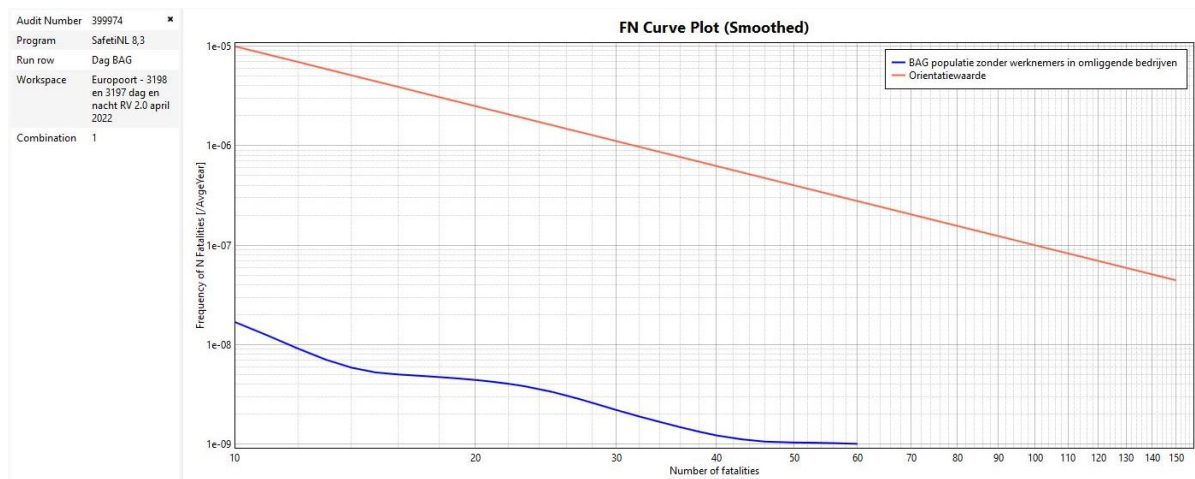
Figuur 1. Groepsrisico, FN-curve met BAG populatie en aanwezige werknemers binnen de veiligheidscontour.

Het groepsrisico overschrijdt de OW met een factor 2.0. De hoogste waarde voor het groepsrisico wordt berekend bij 38 slachtoffers.

Het groepsrisico van emplacement Europoort wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door een scenario van ontplofende wagons propaan, veroorzaakt door brand en een toxische wolk met ammoniak.

Conform het groepsrisicobeleid van Rotterdam moet een overschrijding van de oriëntatiewaarde bestuurlijk worden vastgesteld. Omdat de hoogte van het groepsrisico afneemt ten opzichte van de eerder vergunde situatie (i.c. overschrijding OW met een factor 4,8; hoogste waarde groepsrisico: 80 slachtoffers) en het bestuur destijds heeft ingestemd met dit hogere GR, is verdere bestuurlijke afstemming in dit geval overbodig.

In de QRA die bij de aanvraag is gevoegd is de populatie, die bepalend is voor de hoogte van het GR en de overschrijding van de oriënterende waarde, met name bepaald door werknemers van de omliggende bedrijven waar eveneens gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen. Van de werknemers van deze bedrijven mag verwacht worden dat zij optimaal voorbereid zijn op een incident met gevaarlijke stoffen en dat een verhoogd risico deel is van hun werk. Op grond daarvan kan worden gesteld dat deze populatie zelfredzaam is. Als deze populatie uit de GR-berekening wordt gehaald daalt het GR voor emplacement Europoort tot 0,004 maal de OW (zie figuur 2).



Figuur 2, Groepsrisico, FN-curve met BAG populatie en zonder werknemers in omliggende bedrijven binnen de veiligheidscontour.

Ad c: Maatregelen om het (groeps)risico te beperken

De maatregelen tot beperking van het GR zijn gebaseerd op de aangevraagde wijziging van de repressieve inzetstrategie en het daartoe aanpassen van de repressieve voorzieningen en maatregelen op het emplacement. Met het aanpassen van deze voorzieningen en maatregelen wordt invulling gegeven aan de BBT-eisen die zijn opgenomen in de vigerende revisievergunning van 15 september 2017. Door deze voorzieningen en maatregelen kan binnen 20 minuten worden ingezet op een plasbrand, waardoor voorkomen wordt dat een plasbrand kan escaleren tot een Blevé-scenario. Ook een uitdampende giftige plas wordt binnen 20 minuten afgedekt met schuim, en daardoor wordt het incident beheerst. Deze voorzieningen en maatregelen zullen conform aanvraag uiterlijk op 1 januari 2023 zijn gerealiseerd.

Ad d en e: mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking omvang van een ramp en de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied

Op 1 maart 2022 is aan de VRR verzocht om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting. Op 17 mei 2022 is het advies ontvangen. Dit advies luidt als volgt.

De aangevraagde veranderingen zorgen voor een verlaging van het reeds vergunde groepsrisico. De verandering zorgt niet voor andere soorten effecten dan reeds vergund, ook nemen de (maximale) effectafstanden ten gevolge van de verandering niet toe. Daarom ziet de VRR geen aanleiding om in het kader van het Bevi aanvullend advies - ten opzichte van de adviezen die zijn uitgebracht op de aanvraag die heeft geleid tot de revisievergunning van 2017 - uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

Conclusie groepsrisico

Uit de bij de aanvraag gevoegde QRA volgt dat het GR boven de oriëntatiewaarde (OW) ligt. Indien de zelfredzame werknemers van omliggende bedrijven binnen de veiligheidscontour niet mee worden genomen in de berekening dan komt het GR ruim onder de OW te liggen. Bovendien is de GR-hoogte van de aangevraagde situatie lager dan de vergunde GR-hoogte. Het GR wordt daarom aanvaardbaar geacht en vormt daarmee geen belemmering voor de vergunningverlening.

Monitoring van de risico's

In de revisievergunning van 15 september 2017 zijn eisen opgenomen ten aanzien van het monitoren van de externe veiligheidsrisico's. Zo is onder meer vastgelegd dat de risico's moeten worden gemonitord met behulp van een risicomonitoringssysteem conform het document "Europoort Systeembeschrijving Integrale Capaciteit Management Externe Veiligheid", versie 0.1, met kenmerk EDMS 3865648, 28 januari 2016. Onderdeel daarvan is het hanteren van het "Monitoring Systeem en Analyse Veiligheid Emplacementen" (MSAVE).

In de vergunningaanvraag geeft de aanvrager aan dat zij voor de monitoring van de veiligheidsrisico's geen gebruik meer kan maken van de rekentool MSAVE, zoals dit in de voorschriften 2.3.2 en 2.3.3 van de revisievergunning van 15 september 2017 is vastgelegd. De reden hiervoor is dat de QRA bij de vergunningaanvraag is gebaseerd op een geactualiseerde rekenmethodiek (i.c. "Rekenmethode voor rangeerhandelingen spoorwegemplacementen", RIVM, versie 1.2, d.d. 12 april 2021) en een geactualiseerd voorgeschreven rekenpakket Safeti-NL, versie 8.3. Het MSAVE programma daarentegen is gebaseerd op een oudere versie van Safeti-NL (i.c. versie 6.54) en oude rekenmethodiek (i.c. "Rekenprotocol vervoer gevaarlijke stoffen per spoor, conceptversie april 2006, kenmerk 060333-Q53). De aanvrager verzoekt daarom om de voorschriften 2.3.2 en 2.3.3 aan te passen zodat, in plaats van met behulp van de rekentool MSAVE, jaarlijks de realisatie- en prognosecijfers worden getoetst aan de aantallen spoor(ketel)wagens in de RBS-EV en indien nodig door te rekenen via een volledige QRA (conform rekenmethodiek RIVM en met Safeti 8.3). Daarbij motiveert zij dat toetsing middels aantallen ketelwagens met gevaarlijke stoffen goed mogelijk is als alle aantallen per stofcategorie lager zijn dan de getallen uit de RBS-EV. Voor het overige zijn de aannames in de procesvoering (zoals verblijftijd, verdeling per bundel) generiek.

Indien alle gerealiseerde aantallen per stofcategorie lager zijn dan de aantallen uit de RBS-EV, dan is daarmee reeds aangetoond dat de risiconormen niet zijn overschreden. Indien één (of meer) van de aantallen per stofcategorie wel hoger is, dan zal middels een volledige QRA aangetoond worden dat de risiconormen niet worden overschreden. De aanvrager blijft hierbij opereren conform het goedgekeurde risicomonitoringssysteem (i.c. "Europoort Systeembeschrijving Integrale Capaciteit Management Externe Veiligheid", versie 0.1, met kenmerk EDMS 3865648, 28 januari 2016). Een dreigende overschrijding wordt dus altijd bijtijds onderkend door bij te sturen op de prognose (realisatie + 10%).

Wij stemmen hiermee in. Met behulp van deze vergunning zijn op verzoek van de vergunninghouder de voorschriften 2.3.2 en 2.3.3 aangepast en vervangen door de voorschriften A2.3.2 en A2.3.3. Voor de leesbaarheid zijn daarbij alle voorschriften uit de voorschriftparagrafen 2.2 en 2.3 van de revisievergunning van 25 september 2017 ingetrokken en vervangen door de voorschriften in hoofdstuk 2 'Externe veiligheid' van deze vergunning.

Geluid

Volgens de vergunninghouder kunnen de omhaalbewegingen van treinen (ook uithaalbewegingen genoemd) achter de verst gelegen incidentlocatie uit de vergunde QRA, zie hiervoor, vanwege het wijzigen van de inrichtingsgrens, worden beschouwd als indirecte hinder. Zij onderbouwt haar standpunt met behulp van een memo van Antea met nummer 20211213, d.d. 13 december 2021. Dit memo is ter informatie bij de aanvraag gevoegd. Wij kunnen instemmen met het standpunt om dit omhaalproces als indirecte hinder te beschouwen, voor zover dit omhaalproces plaatsvindt op het doorgaande spoor. Aan de westzijde van het emplacement Europoort is hier sprake van. Als het gaat om het omhalen van treinen op een kopspoor dan kunnen we hier niet mee instemmen. Gelet op jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State moet de vraag of een activiteit verband houdt met het in werking zijn van de inrichting worden beantwoord aan de hand van de kenmerken van het spoor waarop de activiteit plaatsvindt. In het licht van deze jurisprudentie zijn wij van mening dat het omhalen van treinen op kopspooren als onderdeel van de inrichting moet worden aangemerkt. Gebleken is dat op emplacement Europoort sprake van een omhaalproces op kopspoor 671 aan de oostzijde van de inrichting. Volgens de aanvraag blijft dit kopspoor binnen de inrichtingsgrens vallen. Wij kunnen daarom akkoord gaan met het verzoek tot aanpassing van de inrichtingsgrenzen.

Aangevraagde veranderingen

Volgens onderhavige vergunningaanvraag is in de aanvraag waarop de revisievergunning van 25 september 2017 is verleend, de inrichtingsgrens aan de westzijde te ruim getrokken. Met onderhavige vergunningaanvraag worden de inrichtingsgrenzen in lijn gebracht met de vergunde QRA. De geluidemissie vanuit de inrichting zal daardoor maar in heel beperkte mate wijzigen. De uithaalbewegingen die vanwege de grensaanpassingen aan de westzijde buiten de inrichting komen te liggen kunnen worden beschouwd als 'indirecte hinder'.

Akoestisch onderzoek

De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op het bij de aanvraag ingediende 'Memo bij de aanvraag Europoort: OLO aanvraagnummer 6294381 M+P.RAIL.21.16.1', opgesteld door M + P, d.d. 19 april 2022 met kenmerk M+P.RAIL.21.16.1. Op basis van de vergunningaanvraag en gebaseerd op dit memo hebben wij in deze vergunning de geluidvoorschriften 5.1.1, 5.1.2 en 5.1.3 van de vigerende revisievergunning van 25 september 2017 ingetrokken en vervangen door vergunningvoorschriften A5.1.1, A 5.1.2 en A5.1.3.

Zonetoets en langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$

De inrichting is gelegen op het gezoneerde industrieterrein Maasvlakte-Europoort. Op grond van de Wet geluidhinder is bij Koninklijk besluit nr. 93.004829 van 15 juni 1993 rond dit industrieterrein een zone vastgesteld. Het voormalig ministerie van VROM heeft bij besluit MBG 98043370/618/613 van 2 juni 1999 de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting (MTG's) vastgesteld. Bij het opstellen van de geluidvoorschriften zijn de geldende grenswaarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder in acht genomen. Dit betekent dat de MTG's niet worden overschreden en dat de geluidbelasting buiten de zonegrens niet hoger is dan 50 dB(A).

De hoogste bijdrage, vanwege de inrichting, aan de totale geluidbelasting treedt op ter plaatse van het zonebewakingspunt 'Staal 14, Staaldiepseweg 14 Brielle (woning)' en bedraagt 43 dB(A) etmaalwaarde. Hierbij is rekening gehouden met afscherpende objecten buiten de inrichting.

De actuele geluidbelasting op basis van alle geldende vergunningen bedraagt hier 53 dB(A), de grenswaarde (MTG) bedraagt 65 dB(A).

Wij hebben verder met Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor het industrieterrein Maasvlakte-Europoort een beheerplan vastgesteld conform de openbare voorbereidingsprocedure krachtens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het betreft de 'Beleidsregel zonebeheerplan industrielawaai Rijnmond-West' van 8 februari 2005 (hierna: de Beleidsregel). Doel van de Beleidsregel is om duidelijkheid te bieden over de wijze waarop bij het stellen van geluidseisen rekening wordt gehouden met het sturen op de (in de Beleidsregel) gedefinieerde) eindcontour. Bij het opstellen van de geluidvoorschriften is als volgt rekening gehouden met de Beleidsregel. Er treden geen relevante overschrijdingen op van de streefwaarden uit de Beleidsregel.

Beste beschikbare technieken

De geluidsuitstraling van de inrichting is in overeenstemming bevonden met de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT). De belangrijkste geluidbronnen zijn het rijden van de locomotieven en het rijden van de wagens. De geluidemissie is in overeenstemming bevonden met de in aanmerking komende BBT omdat representatieve waarden voor de geluidemissie zijn gehanteerd en omdat verdergaande geluidreducties redelijkerwijs niet mogelijk zijn.

Maximale geluidniveaus (L_{Amax})

De maximale geluidniveaus vanwege de inrichting bedragen ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen ten hoogste 51 dB(A) gedurende het gehele etmaal. De maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door het rijden van de treinen over de wissels en het remmen. Wij hebben de maximale geluidniveaus getoetst aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 en concluderen dat wordt voldaan aan de Handreiking. De maximale geluidniveaus zijn in de maatgevende nachtperiode niet hoger dan de ten hoogste toelaatbare waarde van 60 dB(A). De maximale geluidsniveaus vanwege de inrichting wijzigen overigens niet als gevolg van de aangevraagde veranderingen.

Beoordelingslocaties, ligging van de vergunningimmissiepunten (VIP's)

Gezien de grote afstand tot de meest nabijgelegen geluidsgevoelige bestemmingen zijn ten behoeve van handhaving ook geluidvoorschriften gesteld op VergunningImmissiePunten (VIP's) op korte afstand van de inrichting. Aan de hand van de geluidsniveaus ter plaatse van deze VIP's worden de woningen indirect beschermd.

Wij stellen de geluidgrenswaarden ten zuiden van de inrichting ter plaatse van de Staaldepseweg. De vergunningimmissiepunten (VIP's) zijn dezelfde als in de aan de inrichting verleende omgevingsvergunning van 25 september 2017 met kenmerk BES98393073-9999310128. De omliggende woningen worden daarmee indirect beschermd.

Grenswaarden

Wij stellen de grenswaarden voor de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus op de hiervoor genoemde VIP's. Deze grenswaarden gelden voor de gehele inrichting, inclusief de aangevraagde veranderingen. Deze grenswaarden vervangen de grenswaarden die zijn opgenomen in de voorschriften 5.1.1 en 5.1.2 uit de omgevingsvergunning van 25 september 2017 met kenmerk BES98393073_9999310128.

Indirecte hinder

De inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Op basis van jurisprudentie is de indirecte hinder vanwege het verkeer van en naar de inrichting niet kwantitatief beschouwd, echter wel kwalitatief. Uit de kwalitatieve beschouwing blijkt dat er geen alternatieve routes mogelijk zijn van en naar de inrichting.

OVERWEGINGEN OVERIGE ACTIVITEITEN

Overwegingen handelingen met betrekking tot Wet natuurbescherming en bescherming soorten

Inleiding

Wij toetsen of de bedrijfsactiviteiten geen negatief effect hebben op instandhoudingsdoelen in Natura 2000-gebieden (artikelen 2.7, lid 2 van de Wet natuurbescherming en artikel 2.2aa, onderdeel a van het Bor). Hierbij wordt gekeken naar de kwaliteit van de natuurlijke habitats en of de habitats van soorten kunnen verslechteren en/of dat er een significant verstorende effect op de soorten is. Daarbij kijken wij ook of er sprake is van bestaand gebruik of gebruik dat is opgenomen in een beheerplan voor het Natura 2000-gebied.

Er is sprake van bestaand gebruik als de activiteit al plaats vond, voordat de betrokken gebieden onder de bescherming van de Europese Vogelrichtlijn of de Europese Habitatrichtlijn zijn gebracht. Voor dat gebruik is een vergunning in het kader van andere wetgeving verleend en de activiteit heeft sindsdien ongewijzigd plaats gevonden.

Er is sprake van externe werking door de aard van het bedrijf en de effecten die kunnen optreden. Voor de beoordeling of de omgevingsvergunning kan worden afgegeven, zijn de instandhoudingsdoelen, zoals opgenomen in het (ontwerp)aanwijzingsbesluit van het/de betrokken gebied(en), van toepassing.

Toetsing stikstofemissie en - depositie

Uit de aanvraag volgt dat de voorgenomen wijzigingen niet leiden tot een wijziging in de representatieve bedrijfssituatie van stikstofemitterende activiteiten. Gelet hierop kan worden geconcludeerd dat de aangevraagde wijzigingen geen (significante) gevolgen hebben voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van de bouw- en aanlegactiviteiten die samenhangen met de aangevraagde veranderingen overwegen we als volgt. In het Besluit Stikstofreductie en natuurverbetering (Staatsblad 2021/287) en de Wet Stikstofreductie en natuurverbetering, die op 1 juli 2021 van kracht zijn geworden, is een bouwvrijstelling voor stikstofdepositie vastgelegd.

De Wnb haakt ten aanzien van stikstofdepositie niet aan bij deze vergunningprocedure.

Toetsing bescherming flora en fauna op het emplacement

ProRail heeft bij de aanvraag een rapport "Quickscan flora en fauna Emplacement Europort" gevoegd. In het rapport wordt geconcludeerd dat ten tijde van het locatiebezoek geen beschermd Flora en Fauna gevonden is. De Wnb haakt ten aanzien van de bescherming van flora en fauna daarom niet aan bij deze vergunningprocedure.

Er wordt in het rapport echter wel aangetekend dat de schrale zanderige grond geschikt is voor Glad Biggenkruid en dat het daardoor niet is uit te sluiten dat Glad Biggenkruid aanwezig is tijdens de aanlegwerkzaamheden van de met onderhavige vergunningaanvraag aangevraagde repressieve voorzieningen en maatregelen. Bovendien krijgt ProRail in het rapport het advies mee om ten tijde van het broedseizoen van meeuwen geen “rakende” werkzaamheden uit te voeren.

Advies Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)

Ondanks dat de Wnb niet aanhaakt, hebben wij gelet hierop de aanvraag, inclusief de quickscan, voor advies voorgelegd aan het bevoegde gezag voor de Wet natuurbescherming, onderdeel flora en fauna, i.c. het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: LNV).

Op 23 november 2021 hebben wij van het ministerie van LNV een niet bindend advies, met kenmerk WABO-2021-005, ontvangen. Het ministerie adviseert om aan ProRail het volgende mee te geven:

- Uit het door ProRail aangeleverde quickscan-onderzoek blijkt dat de ecologisch adviseur van ProRail van mening is dat onderzoek naar het glad biggenkruid (*Hypochaeris glabra*) noodzakelijk is. Ik adviseer om deze conclusie van het ecologisch bureau te volgen en onderzoek uit te voeren.
- Aan de hand van de resultaten van het onderzoek zal blijken of de aanvraag zoals die nu voorligt compleet is of niet. Mocht het glad biggenkruid aangetroffen worden dan zal het onderdeel “Handelingen met gevolgen voor beschermde plant- en diersoorten” aan de aanvraag toegevoegd moeten worden. Ik adviseer u dan ook deze onderzoeksresultaten af te wachten.
- De werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen indien deze kunnen leiden tot het verstoren van broedvogels.

Glad Biggenkruid

Het advies vermeldt dat de Quickscan is gebaseerd op een bureaustudie en een veldbezoek op 29 juni 2021, dat alle relevante soortgroepen worden behandeld in de Quickscan en dat het gehele emplacement door de aanwezigheid van schrale zanderige grond geschikt is voor Glad Biggenkruid (*Hypochaeris glabra*). Glad biggenkruid is in Nederland zeldzaam tot zeer zeldzaam en staat op de rode lijst als bedreigd. De trend is een sterke achteruitgang. Het is een éénjarige plant die bloeit in de periode juni tot september. Gezien de plant op het hele emplacement voor kan komen zou er bij de geplande aanlegwerkzaamheden sprake kunnen zijn van een overtreding van verbodsbepalingen zoals genoemd in artikel 3.10 eerste lid van de Wet natuurbescherming. Omdat de locaties met glad biggenkruid ten tijde van het veldbezoek niet in kaart zijn gebracht moet er voorafgaande aan de geplande aanlegwerkzaamheden onderzoek uitgevoerd worden waarbij er gekeken wordt of er glad biggenkruid aanwezig is op de locaties van deze werkzaamheden.

Broedende meeuwen

Tevens vermeldt het advies dat uit de Quickscan blijkt dat er broedende meeuwen aanwezig zijn in het plangebied. De Quickscan concludeert dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen moeten worden uitgevoerd. Afhankelijk van het seizoen en de weersomstandigheden kan deze periode langer dan wel korter zijn. De geschiktheid van de periode voor het uitvoeren van de werkzaamheden dient te worden bepaald door een deskundige op het gebied van vogels. Blijkens het advies onderschrijft het ministerie van LNV de aanbevelingen vanuit de Quickscan.

Wij hebben het advies van het ministerie van LNV teruggekoppeld met ProRail en daarbij aangegeven dat zij zelf verantwoordelijk is voor het naleven van de eisen voortvloeiend uit de Wnb.

CONCLUSIE

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het aangevraagde milieuonderdeel zijn er geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

In deze beschikking zijn de voor deze activiteit relevante voorschriften opgenomen.

GOEDKEURINGSBESLUIT

Beoordeling verzoek

Aanleiding

Op 25 september 2017 hebben wij voor emplacement Europoort een omgevingsvergunning (met kenmerk BES98393073_9999310128) verleend. In de voorschriften 1.2.6, 1.5.2 en 1.5.3 van deze vergunning is het volgende opgenomen:

1.2.6

'Binnen zes maanden na het van kracht worden van de beschikking dient aan het bevoegd gezag een plan van aanpak ter goedkeuring te zijn overgelegd waarin beschreven is op welke wijze een incident bestreden wordt. In het plan van aanpak dienen minimaal de volgende onderwerpen met betrekking tot incidentbestrijding te worden behandeld:

- *de bereikbaarheid van de hulpdiensten op het emplacement;*
- *de wijze van incidentbestrijding m.b.t.:*
 - o *de waarborging van de veiligheid van het brandweerpersoneel;*
 - o *de beschikking hebben over voldoende afnamepunten op de juiste plaats;*
 - o *het direct en veilig bereikbaar zijn van de afnamepunten;*
 - o *de beschikking hebben over voldoende bluswater;*
 - o *de opstelplaats van de blusvoertuigen en de afstand tot het incident;*
 - o *de beschikbare middelen om afstand tot het incident te overbruggen (worplengte, dakmonitoren, etc).*

De mogelijk nog te nemen maatregelen die uit het plan van aanpak volgen en nodig zijn om een incident goed te kunnen bestrijden, dienen te worden beschreven in een plan van aanpak, dat deel uit maakt van de rapportage. De te nemen maatregelen uit het plan van aanpak dienen uiterlijk 1 januari 2021 te zijn gerealiseerd en operationeel te zijn, of zoveel eerder indien mogelijk, conform het ingediende plan van aanpak. Voor wat betreft de realisatietermijn dient zoveel mogelijk aangesloten te worden aan de termijn conform het plan van aanpak als bedoeld in voorschrift 1.5.2. Na goedkeuring maakt de rapportage en het plan van aanpak deel uit van de vergunning. Met betrekking tot de maatregelen en de uiterlijke termijn van realisatie kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen.'

1.5.2

'Binnen zes maanden na het van kracht worden van de beschikking dient aan het bevoegd gezag een plan van aanpak ter goedkeuring te zijn overgelegd waarin beschreven op welke wijze (m.b.t. uitvoering en fasering) de maatregelen als bedoeld in de voorschriften 1.5.1 worden gerealiseerd. Na goedkeuring maakt het plan deel uit van de vergunning. Met betrekking tot de uiterlijke termijn van realisatie en het operationeel zijn van de nieuwe (bluswater)voorzieningen kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen.'

1.5.3:

'Indien de vergunninghouder in afwijking van voorschriften 1.3.3. en 1.5.2 uitvoering wil geven aan de brandveilig maatregelen die volgen uit het landelijk emplacementenproject van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dan dient de vergunninghouder:

- a. aan het bevoegd gezag een plan van aanpak ter goedkeuring te overleggen waarin beschreven staat op welke wijze (m.b.t. uitvoering en fasering) de brandveilig maatregelen als bedoeld in het landelijk emplacementenproject van het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden gerealiseerd;*
- b. voor wat betreft de realisatietermijn dient aangesloten te worden aan de termijn conform het plan van aanpak als bedoeld in voorschrift 1.5.2;*
- c. na goedkeuring maakt de rapportage en het plan van aanpak deel uit van de vergunning;*
- d. met betrekking tot de maatregelen en de uiterlijke termijn van realisatie van de nog te nemen maatregelen kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen;*
- e. In het plan van aanpak dienen minimaal de volgende onderwerpen met betrekking tot incidentbestrijding te worden behandeld:*
 - de bereikbaarheid van de hulpdiensten op het emplacement;*
 - de wijze van incidentbestrijding m.b.t.:*
 - o de waarborging van de veiligheid van het brandweerpersoneel;*
 - o de beschikking hebben over voldoende afnamepunten op de juiste plaats;*
 - o het direct en veilig bereikbaar zijn van de afnamepunten;*
 - o de beschikking hebben over voldoende bluswater;*
 - o de opstelplaats van de blusvoertuigen en de afstand tot het incident;*
 - o de beschikbare middelen om afstand tot het incident te overbruggen.'*

Rapportage 'Incidentbestrijding Emplacement Europoort (voorschrift 1.2.6)

Tegelijkertijd met de vergunningaanvraag van 30 september 2021 heeft de vergunninghouder een Rapportage 'Incidentbestrijding Emplacement Europoort, versie 5.0 met verzoek tot goedkeuring aan ons toegezonden. Deze rapportage is uiteindelijk op 22 april 2022 compleet vervangen door versie 7.0. Uit deze laatste versie van de rapportage blijkt het volgende.

De bereikbaarheid van hulpdiensten op het emplacement

In de Rapportage Incidentbestrijding is beschreven:

- parallel aan de spoorbundel aan de noordoostzijde loopt een calamiteitenweg over vrijwel de gehele lengte van het emplacement, alleen de uiterste oostzijde van het emplacement wordt over een afstand van 100 meter niet afgedekt door de calamiteitenweg, hier wordt de Moezelweg gebruikt in geval van een calamiteit. De calamiteitenweg heeft op vier punten/locaties een toegang vanaf de Moezelweg;
- aan de zuidwestzijde van het emplacement bevindt zich de A15, deze kan tijdens calamiteiten worden gebruikt als calamiteitenweg; tussen de A15 en de havenspoorlijn bevindt zich een hekwerk, waarin om de 50 meter toegangspoorten zijn aangebracht waardoor het emplacement te voet te betreden is; met de beheerder van de A15 (Rijkswaterstaat) zijn afspraken gemaakt over het gebruik van deze weg als calamiteitenweg;
- de calamiteitenweg heeft voor het grootste deel een verharde wegbreedte van 4,50 meter;

- op een aantal locaties is de breedte tussen 3,5 meter en 4,50 meter breed; in een drietal gevallen is er sprake van een verharde wegbreedte die smaller is dan 3,5 meter. Ter plaatse van al die locaties fungeert de calamiteitenweg louter als doorrijlocatie voor brandweervoertuigen;
- Voor wat betreft de drie stukken die smaller zijn dan 3,5 meter breedte wordt ter plaatse van deze versmallingen de snelheid van het brandweervoertuig zodanig verlaagd dat de smallere wegbreedte geen belemmering vormt voor de bereikbaarheid ter plaatse.

Doordat de breedte van de calamiteitenwegen, op de drie kleine stukken na, minimaal 3,50 meter is, zijn deze wegen voldoende breed voor een brandweervoertuig om naar elke locatie te rijden. Ten aanzien van de drie kleine stukken is in overleg met de VRR en de bedrijfsbrandweer vastgesteld dat deze voldoende breed zijn om bij incidenten met gevaarlijke stoffen te fungeren als calamiteitenweg. In combinatie met de toegangspoorten om de circa 50 meter is het emplacement voldoende bereikbaar voor hulpdiensten.

De wijze van incidentbestrijding

In de rapportage incidentbestrijding is beschreven dat de repressieve inzetstrategie wijzigt waarbij incidenten met gevaarlijke stoffen op afstand kunnen worden bestreden of beheerst.

De nieuwe inzetstrategie bestaat uit:

- een inzet op afstand;
- welke plaatsvindt vanaf een calamiteitenweg, en
- die wordt uitgevoerd met de dakmonitor van een brandweervoertuig.

Basisprincipe van deze nieuwe inzetstrategie is dat vanaf of de ene zijde, of vanaf de andere zijde, afhankelijk van de windrichting, kan worden opgetreden vanaf een calamiteitenweg. Hierdoor ontstaat tussen de calamiteitenwegen een afgebakend gebied met sporen dat volledig wordt afgedekt met een bluswatercontour.

De waarborging van de veiligheid van het brandweerpersoneel

In de huidige situatie moet het brandweerpersoneel hoofdzakelijk met het benodigde materiaal, zoals slangen, straalpijpen e.d., over het grindbed lopen, ketelwagens passeren (via bordessen, onderdoor kruipen) en mogelijk meerdere sporen overbruggen. Dit vertraagt de inzet van de brandweer in ruime mate en verhoogt de kans op letsel van brandweerpersoneel. Met de gewijzigde inzetstrategie wordt een incident op afstand vanaf een calamiteitenweg bestreden. De ligging van de afnamepunten aan de calamiteitenweg en aan de A15-zijde bij de toegangshekken, maakt het emplacement veilig bereikbaar. Er hoeven immers geen sporen overgestoken te worden om de afnamepunten te bereiken.

Voor alle inzetten is het stilleggen van het treinverkeer van belang, dat geldt des te meer wanneer brandweerpersoneel het emplacement moet betreden. Indien gebruik van de A15 noodzakelijk is voor het bestrijden van een incident, zal het verkeer op de A15 worden stilgelegd. Dit komt de veiligheid van het brandweerpersoneel ten goede.

De beschikking hebben over voldoende afnamepunten op de juiste plaats;

Uit de rapportage incidentbestrijding volgt dat uiterlijk op 1 januari 2023 een natte bluswaterringleiding is aangelegd langs de calamiteitenwegen. Deze natte bluswaterringleiding is om de 200 meter voorzien van blokafsluiters. De brandkranen zijn bovengronds en liggen op een onderlinge afstand van maximaal 100 meter. Hiermee wordt voldaan aan de BBT-eisen uit de vigerende revisievergunning.

Het direct en veilig bereikbaar zijn van de afnamepunten

Dankzij de onderlinge afstand van maximaal 100 meter tussen brandkranen kan vanaf elke opstelplaats op korte afstand een brandkraan bereikt worden, wat de inzetnelheid ten goede komt. De ligging van de afnamepunten aan de calamiteitenweg en de A15-zijde bij de toegangshekken, maakt deze veilig bereikbaar. Er hoeven immers geen sporen overgestoken te worden om de afnamepunten te bereiken.

De beschikking hebben over voldoende bluswater

Emplacement Europoort is uiterlijk op 1 januari 2023 voorzien van een bluswatersysteem dat gevoed wordt vanuit drie geboorde putten met bronpomp, met elk een capaciteit van 90 m³ per uur. Omdat er minimaal 180 m³ per uur, i.c. 3000 liter per minuut, aan bluswater moet worden geleverd om alle incidentlocaties op het emplacement bij elke windrichting en windsnelheid te kunnen bereiken, zijn minimaal twee bronpompen benodigd. Door de aanwezigheid van drie geboorde putten met bronpompen is voldoende geborgd dat bij onderhoud of uitval van één van de pompen nog altijd een voldoende bluswatercapaciteit van 180 m³ per uur geleverd kan worden. Bovendien worden de bronpompen gevoed door een permanente energiebron welke is voorzien van een noodstroomvoorziening als back up. Hiermee achten we de beschikbaarheid van voldoende bluswater gewaarborgd.

De opstelplaats van de blusvoertuigen en de afstand tot het incident

Met uitzondering van de in bijlage A1 en A7 van de Rapportage Incidentbestrijding met oranje, geel en rood aangegeven stukken weg, voldoet de bestaande calamiteitenweg uiterlijk op 1 januari 2023 aan de minimale eis van 4,50 meter vrije werkruimte voor een opstelplaats van een blusvoertuig. Op de oranje, geel en rood aangegeven stukken weg zal niet worden opgesteld met een blusvoertuig; aan weerszijden en tussen deze stukken kan een blusvoertuig eenvoudig worden opgesteld. In paragraaf 3.1.2 van de Rapportage Incidentbestrijding is een uitgebreide omschrijving en visualisatie gegeven, waaruit blijkt dat de worplengtes voldoende zijn om ervoor te zorgen dat bij elke mogelijke incidentlocatie op emplacement Europoort ingezet kan worden, ook daar waar er delen zijn waar niet op de calamiteitenweg opgesteld kan worden. Daarnaast is de (vluchtstrook van de) naastgelegen A15 minimaal 4,5 meter breed. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van voorschrift 1.2.4 van de revisievergunning van 25 september 2017.

De beschikbare middelen om afstand tot het incident te overbruggen (worplengte, dakmonitoren, etc).

In het CFD (Computational Fluid Dynamics)-model worplengte + application rate spoor en de memo 'Kern van het inzetconcept' is, op basis van onder andere de haalbare worplengtes, aangetoond dat bij een bluswatercapaciteit van 180 m³ per uur en een onderlinge afstand tussen calamiteitenwegen van maximaal 70 meter, bij gebruik van de voertuigen van de Gezamenlijke Brandweer, elke mogelijke incidentlocatie bestreden kan worden met een application rate van minimaal 7 l/m²/minuut, bij elke windrichting bij een windsnelheid van 9 m/s. De windsnelheid van 9 m/s is afgesproken tussen ProRail en het bevoegd gezag en de Veiligheidsregio als een redelijke grens waarbij opgetreden moet kunnen worden. Hierbij is geaccepteerd dat bij een hogere windsnelheid mogelijk niet op elke incidentlocatie op dezelfde wijze ingezet kan worden. In geval van optreden van een incident tijdens dergelijke weersomstandigheden moet de bevelvoerder aanrijdend of ter plaatse de voor die omstandigheden beste inzetstrategie bepalen.

Bij emplacement Europoort is de afstand tussen de calamiteitenweg en de A15 maximaal 62 meter. Dat betekent dat, op basis van de onderlinge afstand van de calamiteitenwegen, een incident op elke locatie van dit emplacement bestreden kan worden.

Plan van aanpak repressieve voorzieningen (voorschrift 1.5.2)

Conform voorschrift 1.5.2 moet vergunninghouder een plan van aanpak ter goedkeuring aan ons overleggen. Uit dit plan van aanpak moet blijken op welke wijze (m.b.t. uitvoering en fasering) de maatregelen uit de voorschriften 1.2.6, 1.2.7, 1.3.2, 1.3.4, 1.3.5, 1.3.6, 1.3.11, 1.3.12, en 1.3.19 van de revisievergunning van 25 september 2017 worden gerealiseerd.

In de hierboven genoemde Rapportage Incidentbestrijding Emplacement Europoort, versie 7.0 van 22 april 2022 staat beschreven of en hoe de maatregelen in genoemde voorschriften worden gerealiseerd. Daarbij is aangegeven dat alle maatregelen uiterlijk op 1 januari 2023 zijn gerealiseerd en in werking. Daarbij is voldoende invulling gegeven aan de eisen van voorschrift 1.5.2.

Aansluiten bij resultaten landelijk emplacementenproject (voorschrift 1.5.3)

In de Rapportage Incidentbestrijding Emplacement Europoort, versie 7.0 van 22 april 2022 is beschreven op welke wijze vergunninghouder invulling wil geven aan de brandveiligheidsmaatregelen die volgen uit het landelijk emplacementenproject van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (thans: ministerie van IenW).

Zo wordt onder meer voor de maximale plasgrootte voor het instantaan falen van een ketelwagen met brandbare vloeistof uitgegaan van 160 m² in verband met het vloeistof opnemend vermogen van het ballastbed. Bovendien is voor de berekening van de hoeveelheid schuim en bluswater uitgegaan van een effectieve applicatiesnelheid van bluswater/schuimmengsel van 7 liter per vierkante meter brandbare of giftige plasoppervlak per minuut. Ook is er gekozen voor een andere inzetstrategie, waarbij op afstand wordt ingezet op incidenten en waarbij de nadruk ligt op de bereikbaarheid van incidentlocaties. Ten slotte heeft vergunninghouder, om te kunnen voldoen aan de eisen uit de vigerende vergunning, gebruik gemaakt van de repressieve voorzieningen en maatregelen uit pakket A, zoals dit in het emplacementenproject is uitgewerkt.

Conclusie

Concluderend zijn wij van mening dat aan de onderwerpen, zoals beschreven in voorschrift 1.2.6, 1.5.2 en 1.5.3 van de vigerende vergunning, voor emplacement Europoort voldoende invulling is gegeven. Hiermee heeft de vergunninghouder voldaan aan de eisen zoals opgenomen in deze voorschriften. Wij verlenen goedkeuring aan de Rapportage Incidentbestrijding Emplacement Europoort, versie 7.0 van 22 april 2022. Wij vinden het, behoudens de voorschriften uit onderhavige vergunning, voorts niet noodzakelijk om nadere eisen te stellen.

BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST EN LIJST VAN AFKORTINGEN

Voor zover in een voorschrift verwezen wordt naar een DIN-, DIN-ISO, NEN-, NEN-EN-, NEN-ISO-, NVN-norm, AI-blad, BRL, CPR, PGS of NPR, wordt de uitgave bedoeld die voor de datum waarop de vergunning is verleend het laatst is uitgegeven met tot die datum uitgegeven aanvullingen of correctiebladen. Indien er sprake is van reeds bestaande constructies, toestellen, werktuigen en installaties is de norm, BRL, CPR, PGS, NPR of het AI-blad van toepassing die bij de aanleg of installatie van die constructies, toestellen, werktuigen en installaties is toegepast, tenzij in het voorschrift anders is bepaald.

Alle onderstaande verklaringen en definities zijn van toepassing op de in de voorschriften gebruikte benamingen en termen, aangevuld met, dan wel in afwijking van de in NEN 5880 (Afval en afvalverwijdering, Algemene termen en definities) en de NEN 5884 (Afval en afvalverwerking, termen en definities voor bouw- en sloopafval) gegeven verklaringen en definities.

Voor de begrippen die niet in deze lijst zijn opgenomen refereren wij naar de definities zoals die zijn opgenomen in de geldende wet- en regelgeving (zoals het Activiteitenbesluit, de Activiteitenregeling, het Besluit omgevingsrecht, het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Wet geurhinder en veehouderij etc.

Awb

Algemene wet bestuursrecht

BAT

Best Available Techniques/BBT.

BBT

Beste Beschikbare Technieken.

BBT-conclusies

Document met de conclusies over beste beschikbare technieken, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid, van de EU-richtlijn industriële emissies.

Bedrijfsbrandweer

Een bedrijfsbrandweer conform de aanwijzingsbeschikking artikel 31 van de Wet veiligheidsregio's dan wel een bedrijfsbrandweer welke is vastgesteld op basis van een goedgekeurd bedrijfsbrandweerrapport met daarin de informatie zoals gesteld onder artikel 7.2, eerste lid, van het Besluit veiligheidsregio's.

Beste beschikbare technieken

Voor het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu meest doeltreffende technieken om de emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu, die een inrichting kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken, die - kosten en baten in aanmerking genomen - economisch en technisch haalbaar in de bedrijfstak waartoe de inrichting behoort, kunnen worden toegepast, en die voor degene die de inrichting drijft, redelijkerwijs in Nederland of daarbuiten te verkrijgen zijn. Daarbij wordt onder technieken mede begrepen het ontwerp van de inrichting, de wijze waarop zij wordt gebouwd en onderhouden, alsmede de wijze van bedrijfsvoering en de wijze waarop de inrichting buiten gebruik wordt gesteld.

Bevi

Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Bevoegd gezag

Bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning, p/a DCMR Milieudienst Rijnmond Postbus 843, 3100 AV Schiedam.

BLEVE

Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion.

Bor

Besluit omgevingsrecht.

Brandweer

Directeur van de desbetreffende veiligheidsregio waarbinnen de inrichting is gevestigd of zijn vertegenwoordiger (ingeval van adviserend of keurend orgaan).

BREF

BAT Reference document. Een in Europees verband vastgesteld document waarin de BBT worden beschreven die specifiek zijn voor een bepaalde branche of activiteit.

DCMR

DCMR Milieudienst Rijnmond
Parallelweg 1, 3112 NA Schiedam
Postbus 843, 3100 AV Schiedam
Telefoon : 010 - 246 80 00
Fax : 010 - 246 82 83
E-mail : info@dcmr.nl.

Geluidsgevoelige bestemmingen

Gebouwen of objecten, aangewezen in het Besluit geluidhinder krachtens de artikelen 49 en 68 van de Wet geluidhinder (Stb. 1982, 465).

Geluidsgevoelige ruimte van een woning

Een verblijfsruimte als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van het Bouwbesluit 2012. [In een verblijfsgebied gelegen ruimte voor het verblijven van personen].

Geluidsniveau in dB(A)

Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) terzake opgestelde regels, zoals neergelegd in de IEC-publicatie no. 651, uitgave 1989.

Gevaarlijke stoffen

Stoffen en voorwerpen waarvan het vervoer volgens het ADR is verboden of slechts onder daarin opgenomen voorwaarden is toegestaan, dan wel stoffen, materialen en voorwerpen aangeduid in de International Maritime Dangerous Goods Code.

IPPC

Integrated Pollution Prevention and Control.

IPPC-installatie

Installatie voor industriële activiteiten als bedoeld in bijlage I van richtlijn nr. 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (PbEU L 334).

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$)

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid en zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, tonaal geluid of muziekgeluid, vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industriëlawaaï', uitgave 1999.

Maximaal geluidsniveau ($L_{A,MAX}$)

Het hoogste A-gewogen geluidsniveau, afgelezen in de meterstand 'fast', verminderd met de meteorcorrectieterm C_m , vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industriëlawaaï', uitgave 1999. De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

Meldkamer DCMR

De meldkamer van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

Telefoonnummers:

Milieuklachten : 0888 - 333 555

Bedrijfsmeldingen : 010 - 246 86 86

CIN : 010 - 411 88 88.

Ongewoon voorval

Elke gebeurtenis in een inrichting, ongeacht de oorzaak van die gebeurtenis, die afwijkt van de normale bedrijfsactiviteiten - met inbegrip van storingen in het productieproces en storingen in de voorzieningen (mits daaruit nadelige gevolgen voor het milieu voortkomen) van de inrichtingen alsook ongelukken en calamiteiten – en waardoor nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of dreigen te ontstaan.

Plaatsgebonden risico

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

QRA

Kwantitatieve risico analyse.

RBS-EV

Representatieve bedrijfssituatie Externe Veiligheid

RBS-geluid

Representatieve bedrijfssituatie Geluid

REVI

Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen

RIE

Richtlijn Industriële Emissies.

Wabo

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Wnb

Wet natuurbescherming

Wm

Wet milieubeheer.

BIJLAGE A2: DE PLAATSGEBONDEN RISICO-CONTOUR PR10-6



Bijlage A2, Plaatsgebonden Risicocontour 10^{-6} per jaar (rood).

BIJLAGE A3: DE "FREQUENCY-NUMBER OF FATALITIES"-CURVE T.B.V. HET GROEPSRISICO
GR

