



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Directie Risico- en Crisisbeheersing
Afdeling Industriële Veiligheid

Postadres

Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres	Van Hogendorpstraat 50 3201 WD Spijkenisse	Gemeente Rotterdam College van B&W p/a DCMR Milieudienst Rijnmond T.a.v. de 5.1.2.e Postbus 843 3100 AV SCHIEDAM
Telefoon	5.1.2.e	
Telefax	5.1.2.e	
E-Mail	5.1.2.e 5.1.2.e @vr-rr.nl	
Ons kenmerk	IV/AvD/MK/DS/22uit02550	
Betreft	Aanvullend advies m.b.t. uw kenmerk 9999244439_99991176726, ProRail B.V. locatie Europoort, Moezelweg 100 te Rotterdam	
Datum	6 april 2022	
Behandeld door	5.1.2.e	

Geachte 5.1.2.e

Op 1 maart 2022 heeft de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) van u een verzoek (kenmerk 9999244439_99991176726) ontvangen om in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en over het aspect (brand)veiligheid advies uit te brengen over de aanvraag om een omgevingsvergunning milieu (wijziging) voor de inrichting van ProRail B.V. emplacement Europoort (hierna: emplacement Europoort), gelegen aan de Moezelweg 100 te Rotterdam.

Aanvraag

U verzoekt om een advies met betrekking op:

- algemeen advies naar aanleiding van een aanvraag om een omgevingsvergunning;
- advies op basis van het Bevi;
- beoordeling van het aangepaste incidentbestrijdingsplan op juistheid en volledigheid.

De VRR heeft over dit onderwerp al eerder geadviseerd in het advies van 3 december 2021 met kenmerk IV/EB/AB/CP/21UIT30719. Inmiddels heeft ProRail aanvullingen ingediend. Dit voorliggende advies geeft een beoordeling van de aanvullingen die zijn ingediend.

Bevi-advies

Uit de beoordeling van het team RNAADVS-Veiligheid van de DCMR blijkt dat de QRA nog niet voldoende informatie bevat. De wijzigingen van de QRA die de DCMR vraagt, hebben gevolgen voor het groepsrisico en de effectlocaties ten gevolge van dit emplacement. Daarmee hebben deze wijzigingen gevolgen voor de advisering in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) door de VRR.

Doordat de QRA nog wordt aangepast op zaken die gevolgen hebben voor de Bevi-advisering door de VRR, is het nu nog niet mogelijk om een dergelijk advies op te stellen. Wanneer ProRail een aangepaste QRA heeft ingediend, die wordt goedgekeurd door de DCMR, zal de VRR een Bevi-advies op basis van de aangepaste QRA opstellen.

Advies brandveiligheid

De VRR heeft de aanvraag getoetst op het aspect (brand)veiligheid en adviseert nogmaals om aanvulling en

- ProRail te verzoeken om een onderbouwing aan te leveren voor de wijze waarop de bocht in de calamiteitenweg wordt aangepast zodat de bochtstralen hiervan voldoen aan de eisen uit de vergunning;
- ProRail te laten onderbouwen op welke wijze aan de uiterste zuidoostzijde van het emplacement, waar de hydrant zich binnen de inrichting en de opstelplaats zich buiten de inrichting bevindt, de maximaal te overbruggen afstand met slanglengtes niet meer bedraagt dan 50 meter;
- Te verzoeken om nadere informatie over de wijze waarop de eerdere knelpunten voor wat betreft de smallere wegdelen, die nu alsnog voldoen aan de breedte-eis, zijn opgelost;
- ProRail te verzoeken om in de Uitvoeringsontwerpen voor wat betreft de worplengtes rekening te houden met die wegdelen van de calamiteitenweg waar niet kan worden opgesteld. Ook adviseren wij om te verzoeken om de rekenkundige onderbouwing in paragraaf 3.2.1 van de Rapportage Incidentbestrijding te ondersteunen met een visualisatie.

Mocht u naar aanleiding van deze brief vragen hebben dan kunt u contact opnemen met 5.1.2.e 5.1.2.e senior medewerker Industriële Veiligheid van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, te bereiken onder telefoonnummer 06 – 206 10 804.

Met vriendelijke groet,
het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond,
namens deze,



5.1.2.e 5.1.2.e

Teamleider Advies en Vergunningverlening afdeling Industriële Veiligheid

Bijlage: aanvullend brandveiligheidsadvies ProRail B.V. locatie Europoort, Moezelweg 100 te Rotterdam

Bijlage: aanvullend brandveiligheidsadvies ProRail B.V. locatie Europoort, Moezelweg 100 te Rotterdam

Inleiding

Deze bijlage bevat het brandveiligheidsadvies inzake de aanvullingen op de aanvraag om een omgevingsvergunning milieu (verandering) voor de inrichting ProRail B.V. Emplacement Europoort (hierna: emplacement Europoort) gelegen aan de Moezelweg 100 te Rotterdam.

De wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijk ingediende vergunningaanvraag betreffen:

- er is een QRA aangeleverd;
- het eerder ingediende incidentbestrijdingsplan is op diverse onderdelen gewijzigd.
- er is duidelijkheid verschaft over de breedte van de calamiteitenweg en de bluscontouren.

Het verzoek om advies heeft betrekking op:

- algemeen advies naar aanleiding van een aanvraag om een omgevingsvergunning;
- advies op basis van het Bevi;
- beoordeling van het aangepaste incidentbestrijdingsplan op juistheid en volledigheid.

Bij advies betrokken stukken

Dit advies heeft betrekking op de volgende stukken:

- Toelichting: betreft OLO aanvraagnummer 6294381, Europoort Revisie 01, d.d. 22 februari 2022;
- Rapportage Incidentbestrijding Emplacement Europoort per 01-01-2023, versie 6.0, d.d. 23 februari 2022;
- Tekening 'Uitvoeringsontwerp Calamiteitenweg Europoort', versie 0.2, tekeningnummer C30-WBU-AU-2200004, bladnummer 95030, d.d. 23-2-2022;
- Tekening 'Uitvoeringsontwerp Calamiteitenweg Europoort', versie 0.2, tekeningnummer C30-WBU-AU-2200004, bladnummer 95031, d.d. 23-2-2022;
- Tekening 'Uitvoeringsontwerp Calamiteitenweg Europoort', versie 0.2, tekeningnummer C30-WBU-AU-2200004, bladnummer 95032, d.d. 23-2-2022;
- Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Emplacement Europoort, definitief revisie 1.0, d.d. 9 februari 2022.

Daarnaast is bij dit advies gebruik gemaakt van:

- Omgevingsvergunning milieu (revisie), kenmerk BES98393073_9999310128 OMV. 12.04.00109, d.d. 25 september 2017;
- VRR-advies 'Advies m.b.t. uw kenmerk 9999244439_99991089045 ProRail emplacement Europoort, Moezelweg 100 te Europoort Rotterdam, kenmerk IV/EB/AB/CP/21UIT30719, d.d. 3 december 2021.

Brandveiligheidsadvies

De VRR heeft de aanvraag getoetst op het aspect (brand)veiligheid en adviseert:

- Na indiening van een aangepaste QRA door ProRail en goedkeuring hiervan door het team RNAADV-S-Veiligheid van de DCMR, nogmaals om een Bevi-advies van de VRR te verzoeken;
- ProRail te verzoeken om een onderbouwing aan te leveren voor de wijze waarop de bocht in de calamiteitenweg wordt aangepast zodat de bochtstralen hiervan voldoen aan de eisen uit de vergunning;

- ProRail te laten onderbouwen op welke wijze aan de uiterste zuidoostzijde van het emplacement, waar de hydrant zich binnen de inrichting en de opstelplaats zich buiten de inrichting bevindt, de maximaal te overbruggen afstand met slanglengtes niet meer bedraagt dan 50 meter;
- Te verzoeken om nadere informatie over de wijze waarop de eerdere knelpunten voor wat betreft de smallere wegdelen, die nu alsnog voldoen aan de breedte-eis, zijn opgelost;
- ProRail te verzoeken om in de Uitvoeringsontwerpen voor wat betreft de worplengtes rekening te houden met die wegdelen van de calamiteitenweg waar niet kan worden opgesteld. Ook adviseren wij om te verzoeken om de rekenkundige onderbouwing in paragraaf 3.2.1 van de Rapportage Incidentbestrijding te ondersteunen met een visualisatie.

Aandachtspunten op het advies

QRA

De QRA die door ProRail is ingediend, is door het team RNAADVS-Veiligheid van de DCMR beoordeeld. Uit deze beoordeling blijkt dat de QRA nog niet voldoende informatie bevat. Kopspoor 671 is ten onrechte niet opgenomen in de QRA. Ook is niet duidelijk hoe het scenario samenstellen en splitsen in de risicoanalyse is meegenomen. De DCMR heeft ProRail verzocht de QRA aan te passen.

De wijzigingen van de QRA die de DCMR vraagt, hebben gevolgen voor het groepsrisico en de effectlocaties ten gevolge van dit emplacement. Daarmee hebben deze wijzigingen gevolgen voor de advisering in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) door de VRR.

Doordat de QRA nog wordt aangepast op zaken die gevolgen hebben voor de Bevi-advisering door de VRR, is het nu nog niet mogelijk om een dergelijk advies op te stellen. Wanneer ProRail een aangepaste QRA heeft ingediend, die wordt goedgekeurd door de DCMR, zal de VRR een Bevi-advies op basis van de aangepaste QRA opstellen.

Incidentbestrijdingsplan

In het advies van de VRR van 3 december 2021 heeft de VRR geadviseerd om ProRail te verzoeken om de Rapportage Incidentbestrijding aan te vullen met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- informatie over de bochtstralen in de calamiteitenweg;
- de wijze waarop de calamiteitenwegen voldoen aan de eis dat deze minimaal 4,50 meter breed moeten zijn, of met een omschrijving van het gelijkwaardige alternatief hiervoor.

Bochtstralen

Voorschrift 1.2.4 van de omgevingsvergunning milieu van 25 september 2017 vereist dat de bochtstralen een buitendiameter hebben van minimaal 10 meter en een binnenbochtstraal van minimaal 5,5 meter.

In de tekening 'Uitvoeringsontwerp Calamiteitenweg Europoort', bladnummer 95031 zijn de bochtstralen opgenomen, het gaat hier met name om de bocht ter hoogte van de Moezelweg 118. Hieruit blijkt dat de bocht in de calamiteitenweg voldoet aan de eisen die gesteld zijn in de omgevingsvergunning milieu.

Tijdens een bezoek van vertegenwoordigers van ProRail, Gezamenlijke Brandweer en VRR aan emplacement Europoort op 8 februari 2022 bleek dat de calamiteitenweg op dat moment nog niet voldeed en meerdere aanpassingen nodig waren om tot de vereiste situatie te komen. In de nu ingediende aanvullingen is niet opgenomen welke aanpassingen zijn of worden doorgevoerd.

- Wij adviseren om ProRail te verzoeken te onderbouwen welke aanpassingen zijn of worden uitgevoerd om de bochtstraal te laten voldoen aan de eisen uit de vergunning.

Breedte calamiteitenweg

Voor de breedte van de calamiteitenweg wordt in de Rapportage Incidentbestrijding verwezen naar de bijlagen 1a, 1b en 1c van deze Rapportage. Hieruit blijkt het volgende.

Aan de uiterste zuid-oost-kant van het emplacement is de calamiteitenweg doodlopend en onvoldoende breed. Tijdens een overleg is besproken dat het op dit specifieke deel van het emplacement, aangezien het emplacement hier niet erg breed is, goed mogelijk is om in te zetten vanaf de Moezelweg. De aangepaste tekeningen die bij de aanvullingen zijn geleverd, gaan hier vanuit.

Op dat deel van het emplacement is binnen het hekwerk een hydrant aanwezig. In paragraaf 1.6.2 van de Rapportage Incidentbestrijding is opgenomen: "Tussen Moezelweg en emplacement zijn om de 50 meter toegangspoorten aanwezig."

Voor een snelle inzet door hulpverleners is het van belang dat de afstand die met slangen tot het voertuig moet worden overbrugd niet te groot is. In de Rapportage Incidentbestrijding wordt uitgegaan van een met slangen te overbruggen afstand van maximaal 50 meter. Met een afstand tussen de toegangspoorten van 50 meter is het aannemelijk dat de te overbruggen slangafstand de 50 meter niet zal overschrijden. In de ingediende stukken wordt dit echter niet onderbouwd.

- Wij adviseren om ProRail te verzoeken om een onderbouwing dat ook aan de uiterste zuidoostzijde van het emplacement de maximale te overbruggen afstand tussen hydrant en voertuig 50 meter is, ondanks dat de hydrant zich binnen en de opstelplaats zich buiten het hek bevindt.

In de tekeningen die bij de Rapportage Incidentbestrijding zijn gevoegd, is met oranje vlakken aangeduid waar, volgens de legenda, de calamiteitenweg een breedte heeft tussen 3,25 en 4,5 meter, en geen ruimte hier omheen heeft c.q. geen mogelijkheden om de ruimte te vergroten. Uit deze tekeningen blijkt dat een deel van de punten die op de tekening bij de oorspronkelijke aanvraag was gevoegd nog als oranje waren aangeduid, nu als groen zijn aangeduid. Hieruit kunnen we concluderen dat op deze punten de weg is of wordt verbreed tot de vereiste breedte. Uit de ingediende gegevens blijkt echter niet welke acties zijn of worden ondernomen om de wegbreedte op deze locaties te laten voldoen.

- Wij adviseren om ProRail te verzoeken om nadere informatie over de wijze waarop de eerdere knelpunten voor wat betreft de smallere wegdelen, die nu als groen zijn aangeduid, zijn opgelost.

Op een groot aantal punten is de weg nog altijd als oranje aangeduid. In paragraaf 1.6.2 van de Rapportage Incidentbestrijding wordt hierover beschreven: "Deze oranje delen/locaties worden alleen gebruikt voor doorrijden, er zal voor of voorbij deze delen/locaties worden ingezet." In paragraaf 3.1.2 is aan de hand van het CFD-model onderbouwd dat bij een inzet vanaf voor of na de smallere wegdelen, wegens de breedte van het emplacement ter plaatse (62 meter) voldoende mogelijkheden zijn voor een effectieve inzet.

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

In de tekeningen "Uitvoeringsontwerp Calamiteitenweg Europoort" is visueel aangegeven wat de worplengtes zijn vanaf de calamiteitenweg, hierbij is geen rekening gehouden met de wegdelen waar niet kan worden opgesteld. Dit is met name relevant voor die locaties waar de wegdelen waar niet kan worden opgesteld wat langer zijn. Uit de tekening moet blijken dat de worplengtes daadwerkelijk voldoende zijn om óók een incident te kunnen bestrijden op die delen van het emplacement waar de wegdelen onvoldoende breed zijn om op te stellen.

In paragraaf 3.1.2 van de Rapportage Incidentbestrijding is rekenkundig beschreven dat een inzet op alle locaties geborgd is, ook bij die delen van het emplacement waar de calamiteitenweg niet voldoende breed is om te dienen als opstelplaats. Deze rekenkundige beschrijving zien wij ter verduidelijking graag visueel ondersteund.

- Wij adviseren om ProRail te verzoeken in de Uitvoeringsontwerpen voor wat betreft de worplengtes rekening te houden met de wegdelen waar niet kan worden opgesteld. Ook adviseren wij om te verzoeken de rekenkundige onderbouwing van de inzet in paragraaf 3.1.2 van de Rapportage Incidentbestrijding te ondersteunen met een visualisatie.