

Toelichting: betreft OLO aanvraagnummer 6294381

Aanleidingen voor de aanvraag voor het veranderen van de vergunning op emplacement Europoort is, het wijzigen van repressieve voorzieningen en repressieve inzet bij incidenten. Zie incident bestrijdingsplan Europoort. Dientengevolge vinden de tevens de volgende aanpassingen plaats:

- intrekking enkele voorschriften. Zie: "Intrekking voorschriften uit vigerende vergunning".
- het wijzigen van de inrichtingsgrens. Zie: "Wijzigen inrichtingsgrens";
- Geluid. Zie "Representatieve Bedrijfssituatie geluid (RBS G)".

Incident bestrijdingsplan Europoort

Het Incidentbestrijdingsplan (IBP) waarnaar in voorschrift 1.2.6 van de vigerende beschikking wordt verwezen, is als bijlage A aan voorliggende aanvraag toegevoegd. Bij de verantwoording van de eventuele nog toe te voegen en of aan te passen noodzakelijke maatregelen (lees repressieve voorzieningen en repressieve inzet) binnen de inrichting heeft ProRail gebruik gemaakt van de nieuwe inzichten uit het project "Landelijke afspraken omgevingsveiligheid en geluid spooreplacements" van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een summiere, niet limitatieve, opsomming van zaken die in het IBP zijn vastgelegd zijn:

- Waar bevinden zich blussystemen en hoe zijn deze veilig te bereiken?
- Hoeveel bluswater voorhanden is;
- De wijze waarop dagelijks en wekelijks getest dient te worden;
- De regels waaraan betrokkenen gehouden zijn ingeval van onderhoud, waaronder het treffen van (veiligheids)maatregelen en het bijhouden van een logboek;
- Bijgevoegd zijn tekeningen met daarop de bereikbaarheid en de plaats van de blussystemen.

Voor volledige inhoudelijke informatie wordt verwezen naar het IBP en de bijbehorende bijlagen A1^a, A1^b, A1^c, A2, A3, A4, A5, A6 en A7.

Van de volgende bijlagen zijn compleet vervangende revisies ingediend:

- Bijlage A incidentbestrijdingsplan versie 7.0
- Bijlage A1 tekeningen versie 7.0
- Bijlage A7 Overzicht breedte calamiteitenwegen

ProRail verzoekt aan het bevoegd gezag haar goedkeuring te geven op dit IBP en de bijlagen.

Beknopte algemene beschrijving van een inzet:

Gekozen is voor een gewijzigde inzetstrategie ten opzichte van de huidige inzetstrategie. Uitgangspunt bij iedere inzet wordt, dat alle incidenten zo veel als mogelijk bestreden worden vanuit een brandweervoertuig. Lopende inzet zal tot een minimum beperkt worden. Alleen in eventuele uitzonderlijke situaties kan de brandweer kiezen voor "lopende" inzet.

De Gezamenlijke Brandweer (GB) levert voor ProRail de bedrijfsbrandweezorg en fungeert voor ProRail als haar bedrijfsbrandweerorganisatie. Zodra alarm geslagen wordt en een inzet vereist is, zal de GB direct ter plaatse gaan. Het aanrijdend voertuig bepaalt aan de hand van de incidentlocatie en de windrichting de aanrijdroute en de opstelplaats. De GB is uitgerust met zogenoemde bereikbaarheidskaarten. Ook beschikt zij over het digitale Mobiel Operationeel Informatie (MOI) systeem, waaruit een overzicht van het emplacement, inclusief de sporen en spoornummers verkregen kan worden. Bij incidenten met gevaarlijke stoffen stuurt ProRail standaard een wagenlijst en/of emplacementsoverzicht naar de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK). De GB beschikt over meerdere voertuigen. Inzet zal in beginsel vanuit een autospuit met een dakmonitor (eerstelijns voertuig) met water en schuim geschieden. Hiermee kan een snelle knockdown van een eventuele brand c.q. afdekken van een eventuele toxische plas plaatsvinden.

Ook is de bereikbaarheid sterk verbeterd. Inzet kan ook geschieden vanaf de A 15, hiervoor is goedkeuring verkregen van Rijkswaterstaat. De brandkranen zijn of zullen zodanig geplaatst worden, dat alle mogelijke incidentlocaties afgedekt worden door een bluscontour. In het geval dat een incident niet bestreden kan worden vanaf een brandweervoertuig, dit kan gebeuren ingeval van eventueel aanwezige obstakels zoals bijv. aanwezig treinmaterieel, kan inzet ook lopend geschieden met straatwaterkanonnen, door aansluiting op een brandweervoertuig.

Belangrijk:

- Na 01-01-2023 zal geen gebruik meer gemaakt kunnen worden van de thans nog operationele ondergrondse droge brandleidingen. ProRail zal deze droge brandleidingen inclusief aansluit- en afnamepunten zodanig 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.
- Bij tegenstrijdigheden tussen voorliggende tekst(en) en tekst(en) uit het IBP is/zijn de tekst(en) uit het IBP te allen tijde leidend.

Strijdige voorschriften vigerende vergunning na goedkeuring incident bestrijdingsplan.

Bij het uitwerken van de noodzakelijke maatregelen in het incident bestrijdingsplan is mede gebruik gemaakt van de nieuwe inzichten uit het project “landelijke afspraken omgevingsveiligheid en geluid spoorwegemplacements” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zodra het incidentbestrijdingsplan is goedgekeurd en onderdeel uitmaakt van de vergunning worden de noodzakelijke maatregelen verplichtingen waar ProRail aan gehouden is. Deze verplichtingen kunnen strijdig zijn met voorschriften uit de vigerende vergunning. ProRail verzoekt daarom in voorkomende gevallen betreffende voorschriften niet op te nemen in de gewijzigde vergunning of aan te passen in de gewijzigde vergunning.

Intrekking voorschriften uit vigerende vergunning.

Voorschrift 1.3.1 a, b, c.

In lid 1.3.1 c is bepaald dat dit voorschrift komt te vervallen zodra het bevoegd gezag goedkeuring heeft gegeven op het plan van aanpak dan wel op de vastgestelde realisatiedatum van de in de voorschriften 1.3.2 en 1.3.3 bedoelde maatregel. Bij beschikking van 3 februari 2021 met kenmerk 9999203546_9999932795 heeft het bevoegd gezag, mede op verzoek van ProRail de realisatiedatum vastgesteld op 01-01-2023. ProRail verzoekt daarom geheel voorschrift 1.3.1 niet op te nemen in de gewijzigde vergunning.

Voorschrift 1.3.12 a, b, c.

Dit voorschrift heeft betrekking op het ondergrondse droge blusleiding systeem inclusief aansluit- en afnamepunten. Omdat dit systeem vanwege de gewijzigde inzetstrategie niet meer te gebruiken zal zijn, verzoekt ProRail geheel voorschrift 1.3.12 niet op te nemen in de gewijzigde vergunning.

Wijzigen inrichtingsgrens

In de analyse om te komen tot dit incidentbestrijdingsplan is vastgesteld dat de vigerende inrichtingsgrens aan de westzijde te ruim is getrokken. Namelijk verder dan de verst gelegen incidentlocatie (dit betreft de locatie van botsing “trein-trein”) conform vigerende kwantitatieve risicoanalyse (vigerende QRA), welke ten grondslag ligt aan de revisievergunning van 25-09-2017. De inrichtingsgrens is aan de westzijde aangepast en in lijn gebracht met de vigerende QRA.

Representatieve Bedrijfsituatie Externe Veiligheid (RBS EV) en vigerende QRA

De RBS EV en de locaties van de interactiepunten veranderen door het wijzigen van de inrichtingsgrens niet. Echter betreft het parkeren van gevaarlijke stoffen op spoor 671 een foute aanname in de vigerende QRA. In de praktijk wordt op spoor 671 niet geparkeerd en hier is dus onterecht het scenario BLEVE gemodelleerd. Om deze reden is een nieuwe QRA opgesteld, waarin het doodlopende kopspoor 671 niet meegenomen is in de ongevalsscenario's. Deze nieuwe QRA is tevens uitgevoerd conform nieuwe rekenmethodiek van het RIVM en berekend met nieuwe rekenpakket Safeti-NL (Safeti 8.3). Het rapport van de QRA is ingediend als Bijlage F QRA Emplacement Europoort.

Conclusie nieuwe QRA

1. *Plaatsgebonden risico*

In zowel de vigerende als de aangevraagde situatie overschrijdt de 10^{-6} / jaar-contour de veiligheidscontour niet. De aangevraagde situatie voldoet aan de eisen uit het Bevi voor het plaatsgebonden risico.

2. *Groepsrisico*

Het groepsrisico voor emplacement Europoort neemt niet toe als gevolg van de wijziging aan het spoor en de inrichtingsgrens. De maximale factor van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde bedraagt 2,0 bij 38 slachtoffers. De waarde van de vergunde situatie uit 2014 bedroeg een factor 4,7 bij 80.

Aanvraag

De vergunde en aangevraagde plaatsgebonden risico-contour is weergegeven in figuur 6.3 in het rapport van de QRA. Het vergunde en aangevraagde groepsrisico is weergegeven in figuur 6.5 van de QRA.

De aangevraagde inrichtingsgrens is in lijn met de nieuwe QRA. Jaarlijkse verantwoording zal in de toekomst niet meer plaats kunnen vinden via rekentool MSave Europoort, zoals is vastgelegd in de voorschriften 2.3.2 en 2.3.3 van de vigerende vergunning. Het vigerende MSave programma is gebaseerd op een oudere Safeti-NL versie en op de oude rekenmethodiek. Conform de nieuwe methodiek wordt gerekend met andere generieke uitgangspunten die gelden voor type 1 emplacementen. In de QRA van Europoort wordt er wel blijvend van uitgegaan dat de gevaarlijke stoffen voor 90 % worden behandeld op een westelijke bundel (bundel 1) en voor 10 % op het oostelijke spoor 672 (en niet meer op spoor 671). Ook in huidige MSAVE wordt deze aanname als vaste defaultwaarde ingevoerd.

ProRail zal als (meer dan) gelijkwaardige invulling van dit voorschrift jaarlijks de realisatie- en prognosecijfers toetsen aan de aantallen in de RBS-EV en indien nodig doorrekenen via een volledige QRA (conform rekenmethodiek RIVM en met Safeti 8.3). Toetsing middels aantallen is goed mogelijk 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. ProRail blijft hierbij opereren conform het goedgekeurde risicomonitoringssysteem (conform voorschrift 2.3.2). Een dreigende overschrijding wordt dus altijd bijtijds onderkent door bij te sturen op de prognose (realisatie + 10%).

ProRail vraagt om volgende voorschriften te wijzigen:

- Daar waar in voorschrift 2.3.2 wordt gesproken over rekentool “MSAVE” te spreken over een volledige QRA conform nieuwe rekenmethodiek en rekenpakket Safeti-NL 8.3.
- In voorschrift 2.3.2c te verwijzen naar de vaste generieke uitgangspunten conform de nieuw ingediende QRA.
- Voorschrift 2.3.3. zodanig te wijzigen dat het maken van een volledige QRA enkel nodig is als één (of meer) van de aantallen per stofcategorie in de prognose (realisatie + 10%) hoger is dan de afname in de RBS-EV.
- Onder 2.3.3d te verwijzen naar de nieuwe rekenmethodiek.
- Onder 2.3.3f de verwijzing naar MSAVE te laten vervallen.

Representatieve Bedrijfssituatie geluid (RBS G)

De gewijzigde inrichtingsgrens aan de westzijde heeft geen invloed op de RBS G. De vergunde geluidemissie vanuit de inrichting zal mogelijk wel veranderen, doordat de uithaalebewegingen die vanwege de aanpassing van de inrichtingsgrens aan de westzijde buiten de inrichting komen te liggen, beschouwd moeten worden als “indirecte hinder”. Omdat sprake is van gezoneerd industrieterrein hoeft dit geluid niet beschouwd te worden. Of sprake is van “indirecte hinder” heeft ProRail eerder al besproken met het bevoegd gezag. Hiervoor lag een memo nr. 20210222 van Antea aan ten grondslag. Beide partijen waren het eens dat in voorkomende situatie sprake is van indirecte hinder. Het memo van Antea is (slechts ter informatie) als bijlage 1 toegevoegd aan de aanvraag, maar maakt geen onderdeel uit van de aanvraag.

Door de gewijzigde inrichtingsgrens aan de westzijde kan op de zonetoetspunten de geluidemissie wijzigen. Om vast te stellen of de geluidemissie verandert, is aan M+P gevraagd hier onderzoek naar te doen. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een bijlage C memo geluid Europoort revisie 1 dat is toegevoegd aan de aanvraag.

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van knip MVG-2105531 die is aangeleverd door de DCMR. Het model bevat alle geluidsbronnen die samenhangen met de RBS van het emplacement. Deze RBS is opgenomen in het akoestisch onderzoek dat is verricht ten behoeve van de vergunningsaanvraag (zie “Akoestisch onderzoek emplacement Europoort”, projectnummer 0217888.02 van Oranjewoud d.d. 6 oktober 2011). De enige wijziging ten opzichte van de vigerende situatie is dat spoor 691 over een lengte van circa 200 meter buiten de inrichting komt te liggen. In het oorspronkelijke model zijn op dat deel echter geen geluidsbronnen geprojecteerd. Alle geluidsbronnen uit het oorspronkelijke akoestisch rekenmodel vallen volledig binnen de ingeperkte inrichtingsgrenzen.

Uit het onderzoek blijkt dat, hoewel het bronnenmodel niet is gewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie, op V251940A niet wordt voldaan aan het voorschrift dat geldt voor de dag- en avondperiode. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door wijzigingen in de akoestische ondergrond. In onderstaande tabel is dit inzichtelijk gemaakt.

<i>Uitgangssituatie</i>				<i>Vergund</i>		
	<i>Toetspunt</i>	<i>dag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>	<i>Daag</i>	<i>avond</i>
V251939A	38,7	40,3	40,2	40	41	41
V251940A	38,7	42,3	40,9	38	42	41

De wijzigingen van de geluidemissies zijn niet het gevolg van “uitbreiding” van de inrichting. De oorzaak hiervan is gelegen in de geluidbudgettering per kavel dat ten gevolge van de aangepaste inrichtingsgrens wijzigt. ProRail verzoekt u de genoemde waarden te vergunnen.

Wet natuurbescherming

De vergunde activiteiten binnen de inrichting, waaronder de RBS G, blijven ongewijzigd. Een stikstofdepositieberekening met AERIUS calculator hoeft om die reden niet gemaakt te worden. Een stikstofdepositieberekening met AERIUS calculator is daarom geen onderdeel van voorliggende aanvraag.

Ook voor alle (bouw)activiteiten voortvloeiend uit het IBP hoeft t.z.t. geen stikstofdepositieberekening opgesteld te worden. Op 18 juni 2021 is namelijk Besluit 287 “stikstofreductie en natuurverbetering” in het Staatsblad gepubliceerd. Dit besluit en de al eerder gepubliceerde Wet stikstofreductie en natuurverbetering zijn op 1 juli 2021 ingegaan. In dit besluit is de bouwvrijstelling voor stikstofdepositie vastgelegd.

In artikel 2.5 van besluit 287 van 14 juni 2021 tot wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur (stikstofreductie en natuurverbetering), is beschreven welke activiteiten zijn vrijgesteld.

Artikel 2.5

Als activiteiten van de bouwsector als bedoeld in artikel 2.9a van de wet worden aangewezen:

- a. het verrichten van een bouwactiviteit of een sloopactiviteit die het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen;
- b. het aanleggen, veranderen of verwijderen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen.

Flora Fauna

In voorliggende aanvraag worden geen werkzaamheden aangevraagd en wijzigt fysiek niets aan de inrichting / omgeving of aan de sporen lay-out van het emplacement. Ook blijft de frequentie van het aantal treinbewegingen gelijk.

Aanleiding voor de aanvraag van verandering is het wijzigen van repressieve voorzieningen en repressieve inzet bij incidenten. In de aanvraag beschrijft ProRail summier de aanpassingen aan deze voorzieningen en de wijze van inzet. De werkzaamheden om de voorzieningen te realiseren maken geen onderdeel uit van de aanvraag.

Gezien bovenstaande en na bestudering van de Wabo en het Bor concludeert ProRail, dat samen of voorafgaande aan het indienen van de Omgevingsvergunning Milieu geen omgevingsvergunning natuur of aparte ontheffing Wet natuurbescherming (Wnb) hoeft te worden aangevraagd.

Werkzaamheden repressieve voorzieningen

Voor de werkzaamheden voor realisatie van de repressieve voorzieningen ligt dit anders.

Om in het kader van de Wet Natuurbescherming (Flora en Fauna) vast te kunnen stellen of een ontheffing of verklaring van geen bezwaar nodig is, heeft ProRail aan Ekoza B.V. opdracht gegeven om op locatie een Quicksan onderzoek te doen naar beschermde Flora en Fauna. Het rapport “Quicksan flora en fauna Emplacement Europoort” treft u als bijlage 2 bij deze aanvraag, maar maakt geen onderdeel uit van de aanvraag. De conclusie in het rapport is dat ten tijde van het locatiebezoek geen beschermde Flora en Fauna gevonden is. Wel krijgt ProRail het advies mee om ten tijde van het broedseizoen geen “rakende” werkzaamheden uit te voeren. Voor wat betreft de Flora wordt aangetekend dat Glad Biggenkruid ten tijde van de inspectie weliswaar niet aanwezig was, maar dat de schrale zanderige grond, geschikt is voor Glad Biggenkruid. Daarom zal ProRail voorafgaande aan de graafwerkzaamheden nader ecologisch onderzoek doen en zo nodig separaat een ontheffing Wnb aanvragen.

Beheer- en onderhoudswerkzaamheden op het emplacement

Met betrekking tot de reguliere beheer-en onderhoudswerkzaamheden op het emplacement verwijst ProRail naar hetgeen hierboven onder het kopje “werkzaamheden repressieve voorzieningen” is vermeld. Zo nodig zal ProRail nader ecologisch onderzoek laten verrichten en separaat een ontheffing Wnb aanvragen.