GEMEENTE ROTTERDAM
BRANDPREVENTIECOMMISSIE

CDSIDSEF
2023/03/14
03:33:59 PM CET

vergunningen:

CDMARHOU1
2023/03/14
10:43:05 AM CET

brandweer:

AKKOORD

Toelichting op de aanvraag: Omgevingsvergunning

476150.100 / PHS / DS5-VG-003
Vergunningaanvraag OMV.22.11.00069

projectnummer 0476150.100
definitief revisie 1.0
10 maart 2023

Understanding today.
Improving tomorrow.

Toelichting op de aanvraag: Omgevingsvergunning aanpassingen Rotterdam CS

476150.100 / PHS / DS5-VG-003

Vergunningaanvraag OMV.22.11.00069

projectnummer 0476150.100

definitief revisie 1.0
10 maart 2023

Auteurs

[redacted]

Opdrachtgever

Pro Rail
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Algemene inleiding	1
1.2	Toelichting	1

1 Inleiding

1.1 Algemene inleiding

Voor het project project PHS DS5 kandelaarweg – Rotterdam dat onderdeel uitmaakt van het (wijzigings-) Tracébesluit 'Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid 2021' zijn er een aantal aanpassingen nodig rondom het Centraal Station van Rotterdam. Het project betreft het aanpassen van een aantal sporen en perrons op Rotterdam Centraal Station zodat treinen sneller kunnen aankomen en vertrekken en er worden er sporen geschikt gemaakt voor het keren van intercity's. Hiervoor worden perrons aan de westelijke kant evenals een perron aan de oostelijke kant verlengd en uitgebreid. Daarnaast wordt ten behoeve van deze uitbreiding aan de oostzijde het onderliggende bestaande bouwwerk, zoals bekend als de Posttunnel, aangepast. Tevens vindt er een aanpassing van de calamiteitenroute plaats. Voor de aanpassingen aan de perrons is een vergunning nodig. De eerste vergunningsaanvraag is op een aantal punten vanuit brandveiligheid onvoldoende bevonden waarop een antwoord per mail is verleend waarop nog aanvullende vragen door de BPC brandpreventiecommissie zijn gesteld. Deze toelichting bevat een tweede antwoord, waarin eerste reeks vragen en antwoorden zijn meegenomen met een kleine herzieningen vanuit de brandveiligheidsdeskundige van Antea Group/SAVE, welke telefonisch contact heeft gehad met [redacted] BPC.

In dit gesprek werd duidelijk dat de opmerkingen van BPC (blauwe tekst, zie onderstaand) aandachtspunten zijn die, hoewel zeker moeten worden opgepakt en opgelost vóór oplevering, geen obstructie vormen voor de afhandeling van de vergunning. Uitzondering hierop is het onderwerp bereikbaarheid in combinatie met recht van overpad, wat wel moet worden opgelost in de vergunninsfase. Antea Goup/SAVE stelt voor om t.z.t. een afspraak te maken met BPC om de punten uit voorliggend document te bespreken en dit vast te leggen zodat wordt geborgt dat deze afspraken worden geimplementeerd in de uitvoering(stekeningen).

1.2 Toelichting

1. Bluswatervoorziening op het perron. Deze ligt nu om de 60m. Hoe wordt hiermee omgegaan bij de verlenging van de perrons en past de aanpassing in het gehanteerde brandveiligheidsconcept tijdens de verbouw van het station?
Ja, dit is op tekening uitgezet en de toelichting staat onder punt 6, 3^{e} afspraak.

2. Vluchtroutes op het perron. Onduidelijk is hoe men het vluchten op het perron ziet in relatie tot de verlenging van het perron. Waar moeten de mensen naar toe vluchten en voldoen de (huidige) vluchtroute aanduidingen?
De vluchtroutes lopen zoals ze nu ook doen, al worden deze langer door de verlenging van de perrons. Ter hoogte van de perrons zijn zowel in de huidige en nieuwe situatie geen aanvullende (vluchtroute)borden geplaatst. Ter hoogte van het midden deel, Stationsdeel, ter hoogte van de trappen, zijn wel vluchtroute aanduidingen weergegeven. Dus dit blijft ongewijzigd.
We doen navraag bij de NS Stationsbeheerder over de te plaatsen borden. NS gaat ook over de veiligheid van de reizigers.

Beoordeling BPC

Grote en zichtbaarheid van de vluchtroute aanduidingen moet voldoen aan de NEN3011 volgens art 6.24 bouwbesluit. Door verlenging zal minimaal de grote van de vluchtroute aanduidingen veranderen. Ook zichtbaarheid (zichtlijnen) zullen bekeken moeten worden. Bij onvoldoende zicht zullen er ook aanvullende vluchtroute aanduidingen bijgeplaatst moeten worden. Er dient minimaal in de aanvraag een beschouwing gemaakt te worden wat er nodig is om aan de NEN3011 te gaan voldoen en op welke locaties er eventueel vluchtroute aanduidingen bijgeplaatst moeten worden.

Antwoord Strukton:
Op het einde van het huidig perron komt een extra vluchtroute bord. Op deze manier is op het einde van het perron de vluchtroute bord zichtbaar. Dit alles zal aan NEN3011 voldoen. Dit is verder aangegeven in de bijlage: 3 Perron 3 en 4 - Installaties en Outillage.

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Zoals Strukton terecht aangeeft zal de eindsituatie comform NEN3011 worden ontworpen en uitgevoerd. Dit omvat ook de werkelijke zichtlijnen.

3. Gebruik van posttunnel. Onduidelijk is wat de status is / wordt van de posttunnel. Mag hier wel of geen opslag plaatsvinden?
De Posttunnel is van ProRail en wordt op dit moment alleen gebruikt als doorgang/toegangsweg gedurende werkzaamheden voor ProRail (onderhoud) personeel. Hier vindt geen opslag plaats. In de nieuwe situatie vindt er geen aanpassing van het gebruik van de Posttunnel plaatst. Behalve een uitstekend deel aan de bovenzijde worden er ook geen aanpassingen aan de Posttunnel aangebracht. De (brand)compartimenteringen, -afscheidingen en dergelijke brandveiligheidsaspecten blijven daardoor in tact, conform de oorspronkelijke bouw.

Opmerking aan de brandweer: Dit is dan o.i. ook geen aspect van deze aanvraag. Mochten er lacunes in dit dossier zitten, verzoeken wij u dit met ProRail verder op te pakken. Wij hebben in het voortraject alle archieven afgezocht om de oorspronkelijke vergunning en bijbehorende tekeningen boven water te halen. Dit is helaas niet gelukt. Het is waarschijnlijk direct na WWII heropgebouwd waardoor er ook geen vergunning (meer) voor aanwezig is. Mocht in het bouwwerk inzicht wenselijk zijn, dan verzoek ik u dit middels een andere route te doen.

4. Recht van overpad. Er zal een recht van overpad aangeleverd moeten worden om te kunnen instemmen met de nieuwe calamiteitenroute.
Zoals besproken is hiervan het verzoek om dit als voorwaarde op te nemen. Dit zodat de ter inzage legging periode alvast doorlopen kan worden. Daarnaast is het recht van overpad geregeld met de huidige eigenaar (al dan nog niet notarieel vastgelegd) evenals een bestemmingsplan met daarin nadrukkelijk de gebiedsaanduiding ‘calamiteitenroute’. Op deze wijze kan ProRail ondertussen nog de notariële overeenkomst afronden/afsluiten.

Beoordeling BPC
De BPC is van mening dat de beantwoording te mager is om zekerheid te krijgen dat dit goed gaan komen. Hoe lang is men bijvoorbeeld al bezig met de grondeigenaar en/of is er al een principe akkoord of is men nog in het beginstadium van de onderhandelingen? Tevens dient het verzoek om dit als voorwaarde in de vergunning op te nemen direct van de aanvrager zelf (Prorail) te komen (bij voorkeur in een afzonderlijk document). Op dit moment adviseert de BPC om het niet op te nemen in de vergunning als voorwaarde. Er zal meer informatie aangeleverd

moeten worden voordat de BPC een advies kan geven dat het in de vergunning opgenomen kan worden als voorwaarde. De BPC is op dit moment nog niet overtuigd dat dit goed gaat komen. Ook is er geen backup voorstel mocht de toestemming niet komen. Wat is het alternatief?

Antwoord van Strukton:
ProRail heeft alle alternatieven afgewogen en samen met de Veiligheidsregio beoordeeld. De huidige route is de meest praktische en goed te realiseren. Er is een afspraak met de eigenaar van het terrein. De mail correspondentie met de eigenaar van het parkeerterrein is toegevoegd waarin met zoveel worden bevestigd wordt dat er toestemming is om te mogen realiseren én waarin expliciet de afspraak bevestigd wordt dat we de akte voor 1 mei 2023 gaan hebben.
bijlage 4: email correspondentie. Deze emailcorrespondentie is geanonimiseerd. Indien gewenst kunnen wij u de originele emailberichten sturen.

5. Brandweeringangen. De meldingen vanuit de BMI zal o.a. aangepast moeten worden aan de nieuwe aanrijdroutes naar de calamiteitenroute. Hoe ziet de gebouweigenaar dit?
De wijziging in de calamiteitenroute is geen onderdeel van de vergunningsaanvraag. Prorail en de brandweer zijn in contact met elkaar om deze punten te bespreken.
(overgangsmoment is na de treinvrije periode in mei 2023)

Beoordeling BPC
De vergunningsaanvraag heeft wel invloed op de aanrijdroutes en alarmering. Kip / ei? Graag een intentie document aanleveren vanuit de opdrachtgever dat de opdrachtgever ook voornemens is om t.b.v. aanrijden van de brandweer de noodzakelijke installaties en voorzieningen in het station aan te passen.
Het mooist zou zijn dat Prorail en brandweer er al uit zouden zijn wat er nodig is.

Antwoord van Strukton:
In het besluit van 26 september 2011 van het College van B&W wordt onder punt 3 gesteld dat automatische detectie onder de kap boven de sporen achterwege kan blijven en dat handmelders op de perrons kunnen worden toegepast.
In het eerdere besluit van 28 april 2009 is onder voorwaarde 10 te lezen dat de BMI moet voorzien in bewaking van de commerciële ruimtes, reizigerstraverse, hal, expeditiegangen, kantoren en technische ruimten. Alle passages in dat besluit van 28 april 2009 die gaan over automatische detectie onder de kap boven de sporen zijn doorgehaald.
Dit laat zien dat er geen automatische detectie voor de BMI is op de perrons.
In de bijlage: 5 zijn de bouwvergunningen opgenomen.

Antwoord Pro Rail: (geanonimiseerd weergegeven)
ProRail heeft al schriftelijk akkoord van de VRR per brief van 9 september 2021.
Dat akkoord ziet op het ontwerp.
In regulier overleg met de VRR, over onder andere aanrijroutes en alarmering bespreken wij de inhoud. Het laatste overleg was op 8 februari jongstleden. Het volgend overleg staat in de agenda voor 15 maart. De overlegpartners bij de VVR zijn volledig op de hoogte van inhoud en voortgang. Zij zijn binnen de VRR al enige tijd bezig om de gewijzigde aanrijroutes in hun systemen voor te bereiden zodat vanaf de start van de perronverlenging die gewijzigde routes en alarmering in de systemen van de VRR staan en werken. Feitelijk is daarmee invulling gegeven aan de laatste alinea van de brief van de VRR waarin gesteld wordt dat de VRR de ruimte en de gelegenheid moet krijgen om

de alarmeringsregels aan te passen, inzetprocedures te herschrijven en medewerkers van de VRR bekend te maken met de nieuwe situatie.
Bijgevoegd is een mailbericht van onze contactpersoon van 28-2-2023 waarin een en ander wordt bevestigt.
De tekening die in de mail wordt noemt (tekening BE4840-DR-BB-4029 d7.0) is ook bijgevoegd (email bijlage 6,advies bijlage 7, tekening bijlage 8).

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Zo te zien is dit punt afdoende en naar tevredenheid opgepakt door Strukton.Indien dit door BPC anders wordt gezien, hoor ik graag of ik kan assisteren.

6. De gemaakte opmerkingen / gestelde vragen tijdens het overleg van 31 januari 2023 dienen nader te worden uitgewerkt. Zie hiervoor de afsprakenlijst in de bijlage.

1e Afspraak (afspraken vooroverleg met VRR):
Er is vooroverleg geweest met de VRR over de aanpassing van de sporen en perrons inclusief de aanpassing van de calamiteitenroute. De bij de aanvraag omgevingsvergunning ingediende stukken zijn uitgewerkt conform de eerder gemaakte afspraken.
Ingang Schiestraat: De slagboom wordt voorzien van een speciaal slot. Bij het draaihek bij de ingang naar het parkeerterrein wordt een sleutelkluis aangebracht, waarvan de sleutel op de brandweerwagen aanwezig is.

Antwoord van Strukton.
Hiervoor worden afspraken gemaakt tussen Prorail en de Brandweer.

2e Afspraak (installatietechnisch/BMI):
De BPC vraagt of de verlenging van de perrons invloed heeft op de BMI. Moet deze worden aangepast?
Hoe weet de brandweer bij de gewijzigde calamiteitenroute vanaf welke kant (vanaf het noorden of zuiden) ze moet komen aanrijden? Er wordt verzocht om dit nader aan te geven.
De VRR geeft aan dat in het verleden de aanvoerroute van de brandweer bij een calamiteit (brandweeringang) uitsluitend vanaf het noorden was. Nu is men bezig met een proef waarbij het centraal station in segmenten is verdeeld. Zo worden bijvoorbeeld de perrons 1 t/m 6 via het zuiden aangereden.

Antwoord van Strukton.
Aanpassing BMI is geen onderdeel van de vergunningsaanvraag. De afspraken tussen Prorail en de brandweer vormen de basis om de BMI aan te passen.

3e Afspraak (hydranten):
In de huidige situatie is er enkel sprake van natte blusleidingen. Tussenkomst van de brandweerwagen (pomp) is niet nodig, er is voldoende druk aanwezig. De huidige aanwezige hydranten (brandkranen) op de perrons staan om de 60 meter. De perrons aan de oostkant worden met ca. 90 meter verlengd. Er wordt op beide perrons een hydrant bijgeplaatst (dus extra toegevoegd) op een afstand
van 37 meter vanaf de huidige brandkraan welke zich op het einde van het perron bevindt.

Er dient onderzocht en afgestemd te worden of dit voldoende is. Tevens dient aangetoond te worden dat er geen sprake is van risico op vorstschade.

Antwoord van Strukton.
Strukton heeft de positie van de hydranten aangepast. De verplaatste hydrant komt nu meer op het nieuwe perron te staan. Hierdoor is de afstand van de hydrant tot het einde van het verlengde perron respectievelijk 78m en 79m wat voldoen aan de in ProRail Ontwerpvoorschrift (OVS00205 v005) beschreven maximale afstand van 80m. De afstand van de bestaande hydrant die Strukton niet veranderd tot de verplaatste hydranten is 56m wat daarmee ook voldoet aan de voorgeschreven maximale afstand van 80m. Zie in de bijlage een afdruk uit het 3D model met daarop de afstanden.
De natte blusleidingen zullen worden aangelegd op een wijze waardoor hiervoor geen risico aanwezig is op vorstschade. Voorbeelden hiervan zijn door het toepassen van isoleren en tracen of aanleggen op een vorstvrije diepte. Dit zal nader worden uitgewerkt en voorgelegd aan BPC.
Verder richting het einde van het verlengde perron verplaatsen van de hydranten is lastig omdat ze dan niet meer op een zandperron maar op een constructief perron verplaats moeten worden wat vanwege beperkte ruimte niet mogelijk is.
Bijlage 1: Installaties en Outillage Perron Rotterdam-DS5-Brandkranen.

Beoordeling BPC
Is dit ontwerpvoorschrift een standaard voorschrift vanuit Prorail. Graag een controle bij Prorail of de 80m ook overeenkomt met het afgesproken brandveiligheidsconcept van Rotterdam CS tijdens de bouw. Kan eventueel als voorwaarde in de vergunning worden opgenomen dat de tussenafstanden gelijk moeten zijn aan eerder verleende bouwvergunning voor de kap en perrons.

De omgevingsvergunning is destijds verstrekt waarbij het perron gebied beoordeeld is al een gelijkwaardige oplossing. De huidige gerealiseerd afstand tussen de brandkranen dient doorgezet te worden bij de verlenging. OVS00205-V005 is een standaard waarvan mogelijk op Rotterdam CS afgeweken kan zijn gezien de gelijkwaardige veiligheid.

Antwoord van Strukton:
Zoals eerder aangegeven gaan we een brandkraan bijplaatsen.
In de bijlage: OVS00205-V005.pdf staan de ontwerpvoorschriften voor brandblus installaties op perrons. Eis 130 zegt erover:
Eis 130. De brandslangaansluitingen op het station dienen:
• gelijkmatig over de lengte van het perron verdeeld te zijn;
• een onderlinge afstand te hebben van maximaal 80 meter;
• een afstand te hebben tot einde perron van maximaal 80 meter
De bijlage OVS00205-V005.pdf waarnaar wordt verwezen is als bijlage 9 toegevoegd.

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Zo te zien is dit punt afdoende en naar tevredenheid opgepakt door Strukton.Indien dit door BPC anders wordt gezien, hoor ik graag of ik kan assisteren.

4e Afspraak (vluchtroute en vluchtroute-aanduidingen):
In de huidige situatie zijn er echte vluchtroute-aanduidingen aanwezig op de perrons bij het Centraal Station. Er dient duidelijk te worden aangegeven hoe de vluchtroute verloopt na aanpassing van de perrons. Wordt er gevlucht naar het einde van de perrons of terug richting het oude gedeelte? In beide gevallen dient de vluchtroute-aanduiding te worden aangepast/uitgebreid. Zichtbaarheid is hierbij een belangrijk aspect.

Antwoord van Strukton.
Het plaatsen van vluchtroute aanduidingen zal in overleg met de veiligheidsdeskundige van Rotterdam Centraal Station gebeuren. De huidige vluchtroute aanduidingen zijn alleen bij de uitgangen geplaatst. Waar de nieuwe bordjes moeten komen en welke informatie erop komt zal in samenspraak met de eigenaar van de perrons gebeuren.
Bijlage 2: fotoreportage huidige vluchtroute aanduidingen perron 8 en 9.

Beoordeling BPC
Moet ook uitgevoerd worden conform NEN3011.

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Zoals Strukton terecht aangeeft zal de eindsituatie comform NEN3011 worden ontworpen en uitgevoerd. Dit omvat ook de werkelijke zichtlijnen.

5e Afspraak (gebruik Posttunnel):
De BPC vraagt of de Posttunnel gebruikt wordt voor opslag.
Er wordt aangegeven dat dit niet de bedoeling is. Wel zal deze gebruikt worden als toegangsweg tijdens de werkzaamheden.

Antwoord van Strukton.
De posttunnel wordt door werknemers gebruikt om de werklocaties tussen de sporen te bereiken. Er vindt geen opslag plaats.

6e Afspraak (verwijderen/verplaatsen bestaande obstakels):
De VRR geeft aan dat er nog enkele technische punten open staan m.b.t. bestaande obstakels nabij het eerste spoor en de hoek van het gebouw Central Post (onder meer staanders in de grond) in relatie tot de vereiste breedte van de calamiteitenroute. Hierover moet nog uitsluitsel komen. Er wordt aangegeven dat dat deze zijn verwijderd/verplaatst en dat de verbreding van de slagboom nog het enige openstaande actiepunt is.

Antwoord van Strukton.
We hebben de ontwerpen rondom de calamiteitenroute gereed. Er is voldoende ruimte voor een calamiteitenroute voor brandweervoertuigen. Er zijn geen obstakels die de calamiteitenroute kunnen hinderen. Het verbreden van de toegangspoort met slagboom gebeurd van week 12 t/m week 20.

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Zo te zien is dit punt afdoende en naar tevredenheid opgepakt door Strukton.Indien dit door BPC anders wordt gezien, hoor ik graag of ik kan assisteren.

7e Afspraak (privaatrechtelijke toestemming):
Tenslotte dient er aangetoond te worden dat er een privaatrechtelijke toestemming aanwezig is, en in welke vorm (bewijs van notariële vastlegging), ten behoeve van het gebruik van de calamiteitenroute over particulier eigendom, het parkeerterrein van central post. Aannemelijk dient te zijn dat het project haalbaar/uitvoerbaar is. Er wordt aangegeven dat Prorail bezig is met een recht van overpad. Hierin worden tevens de volgende zaken geregeld: de route dient te allen tijde vrij te blijven van obstakels, er komen kruizen op de weg etc.

Antwoord van Strukton.
Zoals besproken is hiervan het verzoek om dit als voorwaarde op te nemen. Dit zodat de ter inzage legging periode alvast doorlopen kan worden. Daarnaast is het recht van overpad geregeld met de huidige eigenaar (al dan nog niet notarieel vastgelegd) evenals een bestemmingsplan met daarin nadrukkelijk de gebiedsaanduiding ‘calamiteitenroute’. Op deze wijze kan ProRail ondertussen nog de notariële overeenkomst afronden/afsluiten.

Beoordeling BPC
Zie eerdere reactie.

8e Afspraak (draaien brandweerwagen):
De BPC vraagt of de brandweerwagen kan draaien. De VRR geeft aan dat dit niet kan. Er dient een stuk achteruit gereden te worden tot aan perron 1, waarna vervolgens steekbewegingen kunnen worden gemaakt. De prioriteit ligt bij het aankomen.

Antwoord van Strukton.
De route is een afspraak tussen Prorail en de brandweer. Deze route is eerder akkoord bevonden.

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Zo te zien is dit punt afdoende en naar tevredenheid opgepakt door Strukton.Indien dit door BPC anders wordt gezien, hoor ik graag of ik kan assisteren.

Antwoord Pro Rail:
In één van de documentversies maakt de PBC deze opmerkingen:
Is dit ontwerpvoorschrift een standaard voorschrift vanuit Prorail. Graag een controle bij Prorail of de 80m ook overeenkomt met het afgesproken brandveiligheidsconcept van Rotterdam CS tijdens de bouw. Kan eventueel als voorwaarde in de vergunning worden opgenomen dat de tussenafstanden gelijk moeten zijn aan eerder verleende bouwvergunning voor de kap en perrons.

De reactie van Pro Rail is opgeknipt in drie delen.
1. Is dit ontwerpvoorschrift een standaard voorschrift vanuit Prorail.
Antwoord is: ja, dit is een standaardvoorschrift van ProRail. Voor wat betreft de onderlinge afstanden van brandkranen op stations geldt het voorschrift van ProRail: OVS00205 v005. Voluit: “Ontwerpvoorschrift Brandblusinstallaties op emplacementen en perrons”.
Onderdeel van dat ontwerpvoorschrift is eis 130:

Indien gewenst kan het volledige document worden aangeleverd, maar ik merk op dat daar dan heel veel informatie in staat die wel over brandblusinstallaties gaan maar niet over de onderlinge afstanden van de kranen. Laat maar horen als je die wilt hebben, dan stuur ik hem na.

2. Graag een controle bij Prorail of de 80m ook overeenkomt met het afgesproken brandveiligheidsconcept van Rotterdam CS tijdens de bouw.
De huidige situatie op station Rotterdam Centraal is dat de brandkranen gemiddeld genomen gelijkmatig verdeeld zijn over de perronlengtes. Nergens is de afstand groter dan 80 meter. De conclusie is dat aan deze eis voldaan wordt.
In de verleende bouwvergunning voor Rotterdam Centraal is niets opgenomen over de onderlinge afstanden van brandkranen. Dat geeft geen houvast voor de maatvoering.

3. Kan eventueel als voorwaarde in de vergunning worden opgenomen dat de tussenafstanden gelijk moeten zijn aan eerder verleende bouwvergunning voor de kap en perrons.
Het antwoord is dat dit geen duidelijkheid geeft over de vraag hoe groot die afstanden moeten zijn. In de bouwvergunning staat hier immers niets over. En dus geldt als norm het Ontwerpvoorschrift van ProRail OVS 00205; max 80 meter.

Ongevraagd merk ik op dat de opmerking die de PBC plaatst: "**1. Bluswatervoorziening op het perron. Deze ligt nu om de 60m."** door mij niet herkend wordt. Ik weet niet waar de PBC dit op baseert. Een snelle blijk op de perrons leert dat we nergens verder weg zitten dan 80 meter, maar ook nergens op 60 meter als "standaard".

Antwoord brandveiligheidsdeskundige Antea Group/SAVE:
Antea Goup/SAVE stelt voor om t.z.t. samen met Strukton een afspraak te maken met BPC om de posities van de hydranten (bestaand en nieuw) te bespreken en dit vast te leggen zodat wordt geborgt dat deze afspraken worden geimplementeerd in de uitvoering(stekeningen).

1.3 Bijlagen

De volgende bijlagen waarnaar wordt verwezen in de tekst worden toegevoegd aan het omgevingsloket.

Bijlage1.
Installaties en Outillage Perrons Rotterdam – DS5 – Brandkranen.pdf
(3.1-IE-MOD-000001 - Installaties en Outillage Perrons Rotterdam - DS5 – Brandkranen)
Bijlage 2
fotoreportage huidige vluchtroute aanduidingen perron 8 en 9.
Bijlage 3
Perron 3 en 4 - Installaties en Outillage (3.1-IE-TDO-000101.pdf)
Bijlage 4
Email correspondentie.
Bijlage 5
- Bouwvergunning definitief EDMS-#2926599-v1-NSP_RTD_definitieve_tekst_bouwvergunning_tweede_fase_d_d__26-09-2011_plus_bijlage
- Bouwvergunning definitief EDMS-#2926607-v1-NSP_RTD_bijlage_definitieve_tekst_bouwvergunning_tweede_fase_plus_wijzigingen

Bijlage 7
0210909 Advies Perronverlenging Rotterdam CS
Bijlage 8
tekening BE4840-DR-BB-4029 d7.0

Bijlage 9
Ontwerpvoorschrift Pro Rail (OVS00205-V005.pdf)
Bijlage 10
Bouwveiligheidsplan

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 06 50082880
E. [redacted]

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.