

# Project omgevingsveiligheid spooreplacements in eindfase

Bron	<a href="#">Landelijk Expertisecentrum BrandweerBRZO (LECBRZO)</a>
Dossier	<a href="#">BrandweerBRZO</a>
Publicatie	20-8-2018
Rubriek	<a href="#">Nieuws</a> - Algemeen

Het project 'Landelijke afspraken omgevingsveiligheid spooreplacements' komt in de eindfase. Sinds 2014 hebben de spoorwegbranche en het veiligheidsdomein hard gewerkt aan het ontwikkelen van een eenduidig model om de risico's van spooreplacements te classificeren en bijbehorende maatregelenpakketten op te stellen voor het waarborgen van de veiligheid van de omgeving. Het afsprakenkader dat na drie jaar overleg tot stand is gekomen, heeft de instemming van alle betrokken stakeholders, zoals de spoorsector, gemeenten en de brandweer, zo blijkt uit de gehouden regionale bijeenkomsten tot nu toe. In november wordt het afsprakenpakket als advies aangeboden aan staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat.

## Van versnippering naar uniformiteit

Een eenvoudiger en eenduidiger systematiek voor risicoclassificatie en maatregelen voor omgevingsveiligheid was in 2014 het vertrekpunt voor het project. "Rond spooreplacements bestond een wirwar van lokale regels en eisen voor de vergunningverlening en veiligheid", aldus Jan Grimbergen, landelijk projectleider bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



“Het veiligheidsvraagstuk rond emplacementen bleek complex, niet alleen vanwege de complexe regelgeving, maar ook door het grote aantal betrokken partijen en hun belangen. We hebben te maken met spoorbeheerder ProRail, vervoerders, gemeenten, milieudiensten en de veiligheidsregio's, die vanuit hun Brzo-taak meepraten en adviseren over omgevingsveiligheid. Kwetsbare objecten in de buurt van emplacementen, bereikbaarheid voor de hulpverlening en bluswatervoorziening zijn enkele van de aandachtspunten voor de brandweer. De grote verscheidenheid aan lokale regels en voorschriften voor veiligheidsmaatregelen werd zowel door de spoorsector als het bestuur en het veiligheidsdomein als een knelpunt ervaren, doordat verschillen van inzicht ontstonden. Daarom gaf het toenmalig ministerie van Infrastructuur en Milieu opdracht om via een gezamenlijke landelijke aanpak een eenduidiger set afspraken voor omgevingsveiligheid te realiseren.”

### Inhoudelijke discussie

Na een 'emplacemententop' in 2014, gingen alle stakeholders met elkaar om de tafel om via een inhoudelijk debat grip te krijgen op het thema en uitgangspunten te benoemen. Verschillende vakgroepen van Brandweer Nederland schoven aan bij het overleg en via die route was ook het LEC BrandweerBRZO vertegenwoordigd. Vragen die aan de orde kwamen bij het vaststellen van de uitgangspunten waren: wat is precies een emplacement, welke activiteiten vinden daar plaats en welke risico's kunnen die activiteiten opleveren voor de omgeving? Die gezamenlijke inhoudelijke benadering heeft volgens Jan Grimbergen goed gewerkt. Stap voor stap kwamen de partners uit de verschillende domeinen dichter bij elkaar en wisten zij consensus te bereiken over een samenhangend afsprakenkader voor omgevingsveiligheid. Diverse emplacementen in binnen- en buitenland werden bezocht om een beter begrip te krijgen van de werkprocessen die er plaatsvinden. Voor de procesbegeleiding en het uitwerken van het afsprakenkader werd Twynstra Gudde bij het project betrokken in de persoon van Frank van Es: “Door goede procesafspraken in de afstemmingsoverleggen te maken, werd het mogelijk om elkaar te stimuleren er gezamenlijk uit te komen. Dit project kenmerkt zich door een goede samenwerking met alle partijen.”

Jan Grimbergen: “Wat we met elkaar hebben bereikt is een eenduidig model voor risicocategorisering, een maatregelen- en voorzieningenmatrix en een uniforme rekenmethodiek om de impact van incidentscenario's op de omgeving te kunnen berekenen. We onderscheiden drie risicocategorieën voor emplacementen, waarbij de risicograad en de daarbij behorende veiligheidsmaatregelen en –voorzieningen zijn afgestemd op de omvang van het emplacement en op de aard en hoeveelheid gevaarlijke stoffen die er worden gerangeerd. Zo heeft een emplacement in landelijk gebied met weinig naburige bebouwing vanzelfsprekend een lager risico dan een emplacement in stedelijk gebied, waar de impact van een incident op woonbebouwing en infrastructuur potentieel groter is. Met de risicocontour in de rekenmethodiek krijgen veiligheidsregio's en bestuurders ook een beter inzicht in het plaatsgebonden risico als gevolg van activiteiten op een emplacement. Daarmee hebben ze een eenduidig instrument in handen om beslissingen te onderbouwen over ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een emplacement. Het is bijvoorbeeld niet slim om bepaalde voorzieningen zoals een school, kinderdagverblijf of zorggebouw binnen die risicocontour te bouwen.”

### Reikwijdte afsprakenkader

Jan Grimbergen verduidelijkt dat het afsprakenkader niet voor alle spooremplacementen gaat gelden, maar dat nadrukkelijk is gekeken naar de terreinen waar daadwerkelijk rangeeractiviteiten plaats vinden met gevaarlijke stoffen (ketelwagons met brandbare en giftige vloeistoffen en gassen). “Bij de start hadden we een lijst van rond de honderd emplacementen, maar gaandeweg het project is de reikwijdte beperkt tot een dertigtal rangeerterreinen. Zes rangeerterreinen, in Deventer, Sittard-Geleen, Dordrecht, Roosendaal, Delfzijl en Europoort, dienden als pilot om het afsprakenkader in de praktijk te toetsen.”

Jan Grimbergen en Frank van Es stellen vast dat de intensieve en constructieve samenwerking tussen alle betrokken stakeholders in het project zijn vruchten heeft afgeworpen. Van Es: “Het overleg leidde tot nieuwe inzichten waarvan we dankbaar gebruik hebben gemaakt. Zo bleek in de gesprekken bijvoorbeeld het belang van het ballastbed onder de sporen als dempende factor op de omvang van plasbranden. Daardoor is op sommige plaatsen wellicht een kleinere dimensionering van de bluswatervoorziening mogelijk. Verder kwam naar voren dat voor het beheersen van brandscenario's op emplacementen een goede schuimblusvoorziening effectiever is dan het werken met waterschermen, omdat een overmaat aan water juist weer kan bijdragen aan een snellere uitbreiding van een plasbrand. Zo hebben we tal van risico's, scenario's en maatregelen met elkaar doorgesproken, waardoor we met elkaar een goede inhoudelijke onderbouwing hebben gerealiseerd. In de bestaande lokale veiligheidseisen voor emplacementen wordt vaak vooral uitgegaan van aannames.”

### Factsheets

De projectorganisatie stelt vast dat het voor de voortgang belangrijk was dat er stevige bestuurlijke regie op het project lag. Die sturing en het vanaf de eerste stap intensief samen optrekken van alle belanghebbende partijen, heeft ertoe geleid dat er straks een landelijk afsprakenkader ligt waarin alle organisaties zich kunnen vinden. De volgende belangrijke stap vindt plaats in november, als het afsprakenkader als conceptadvies wordt aangeboden aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De maatregelen- en voorzieningenpakketten worden niet voorgeschreven in de bedrijfsbrandweeraanwijzingen voor emplacementen. De meeste afspraken worden met het in werking treden van de Omgevingswet als algemene maatregelen opgenomen in besluiten die onder de nieuwe wet vallen, in het bijzonder het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), met de gemeente als bevoegd gezag. Bij het toepassen van het risicocategoriseringsmodel moet wel in overeenstemming met de criteria volgens het aanwijsbeleid bedrijfsbrandweren worden gehandeld. Ook in de vervoerswet- en regelgeving zullen de afspraken worden geborgd.

Dat de Omgevingswet nog enkele jaren op zich laat wachten, wil niet zeggen dat de veiligheidsregio's zo lang moeten wachten voordat zij met het afsprakenkader aan de slag kunnen. Voor de dertig emplacementen met gevaarlijke stoffen worden door de projectorganisatie factsheets opgesteld, waarop voor de stakeholders inzichtelijk is gemaakt wat toepassing van het afsprakenkader voor die specifieke emplacementen zou betekenen in termen van risicocontouren en te treffen voorzieningen en maatregelen. Specialisten industriële veiligheid van de veiligheidsregio's kunnen op basis van die uitkomsten alvast met de gemeenten en de spoorpartijen in overleg en mogelijke opties voor het verbeteren van de omgevingsveiligheid met elkaar bespreken.