

BRANDWEER

Gemeente Tilburg
 College en Wethouders
 Postbus 90155
 5000 LL Tilburg

Programma Risicobeheersing
 Tramsingel 71
 4814 AC Breda
 Postbus 3208
 5003 DE Tilburg
 Telefoon (013) 5325786
 www.brandweermwb.nl

Datum	16 januari 2013	Behandeld door	Harry Killaars
Onze referentie		Telefoon	076-5296778
Uw referentie	Chris Vleer	E-mail	harry.killaars@brandweermwb.nl
Uw brief van	Mail van 18 december 2012	Onderwerp	Bestemmingsplan Spoorzone West

Geacht college,

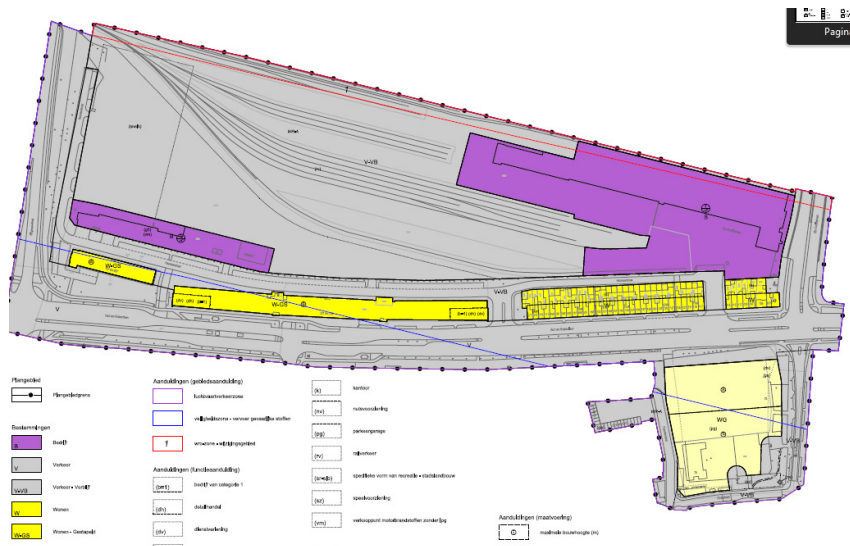
Naar aanleiding van de ontvangen aanvraag d.d. 16 januari 2012 treft u hierbij het advies van Brandweer Midden- en West-Brabant aan in het kader van artikel 4.3 van de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Inleiding

Het advies heeft betrekking op het ruimtelijk besluit voor het bestemmingsplan Spoorzone West te Tilburg.

We onderscheiden op deze locatie de navolgende risicobron:

- Spoorlijn Breda Tilburg



Plankaart Bestemmingsplan Spoorzone West

In de Milieuparagraaf van de Gemeente Tilburg is rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de definitieve hoeveelheden uit het Basisnet Spoor¹:

Stofcategorie	omschrijving	Basisnet juni 2010
A	Brandbare gassen	4.350
B2	Giftige gassen	2.500
B3	Zeer giftige gassen	0
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5650
D3	Giftige vloeistoffen	3800
D4	Zeer giftige vloeistoffen	50

Tabel 1 (Transporthoeveelheden Spoorlijn Breda-Tilburg)

Mogelijke scenario's

Door Brandweer Midden- en West-Brabant worden de navolgende scenario's als realistisch beschouwd, hierbij gaan we voor de rampbestrijding in het algemeen uit van weertype D5 (overdag het meest voorkomende weertype):

1. Vrijkomen van brandbare vloeistoffen en een plasbrand (LF1 en LF2);
2. Vrijkomen van toxische vloeistoffen (LT3);
3. Vrijkomen van brandbare gassen (A).

Spoorscenario 1

Spoorongeval waarbij een tankwagon met een systeeminhoud van 48 ton aan dieselolie (LF1) of hexaan c.q. benzine (LF2) betrokken is.

De tankwand van de spoorwagon scheurt, de inhoud komt vrij en er ontstaat vrijwel direct een snelle hevige brand. De vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas van 750 m², De brand die volgt is kort en hevig en veroorzaakt binnen het invloedsgebied secundaire branden. De hitte die bij deze brand ontstaat kan aanzienlijk zijn.

Brandduur 5 minuten

- 100% letaal (35 kW/m²) 25 m¹
- 10% letaal (23 kW/m²) 35 m¹
- 1% letaal (12,5 kW/m²) 45 m¹
- 1e gr. brandwonden (5 kW/m²) 60 m¹

Spoorscenario 2

Spoorongeval waarbij een tankwagon met een systeeminhoud van 48 ton fluorwaterstof betrokken is.

De tankwagon raakt lek, door een scheur (20 a 30 cm) in de tank. De bronsterkte bedraagt ongeveer 4 kg/s en er is gerekend met een constante verdampingssnelheid van de vloeistof. Plasoppervlakte 750 m².

Blootstellingsduur 30 minuten

- 100% letaal (LC₁₀₀) (8000 mg/m³) 100 m¹
- 10% letaal (LC₁₀) (1300 mg/m³) 450 m¹
- 1% letaal (LC₀₁) (770 mg/m³) 650 m¹
- LBW levensbedreigende (50 mg/m³) 1.400 m¹
- AGW alarmeringsgrenswaarde (20 mg/m³) 2.500 m¹

Andere scenario's zijn niet meer realistisch gelet op het beperkte aantal wagons met bepaalde stoffen of door de combinatie van de wagons met gevaarlijke stoffen in één goederentrein.

¹ In Juni 2010 heeft de Stuurgroep Basisnet een definitief besluit genomen in zake het basisnet spoor.

Spoorscenario 3

Indien een spoorketelwagon met brandbaar gas (zoals LPG) bij een incident zonder brand betrokken is (ontsporing) kan de wagon het begeven waarbij er drukgolven vrijkomen, een zogenaamde koude Blevé.

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| • 100% letaal (0,3 bar) | 40 m ¹ |
| • 1% letaal (0,1 bar) | 85 m ¹ |
| • Gewonden en glasbreuk (0,03 bar) | 250 m ¹ |

Indien een trein naast brandbaar gas ook een brandbare vloeistof vervoerd, kan er bij een ongeval een warme Blevé ontstaan. Hierbij wordt de ketelwagon met gas opgewarmd en zal uiteindelijk bezwijken. Hierbij komt een vuurbal vrij.

- | | |
|---|--------------------|
| • 100% letaal (35 kW/m ²) | 140 m ¹ |
| • 10% letaal (23 kW/m ²) | 220 m ¹ |
| • 1% letaal (12,5 kW/m ²) | 330 m ¹ |
| • 1e gr. brandwonden (5 kW/m ²) | 600 m ¹ |

NB. In het basisnet spoor zal worden vastgelegd dat gecombineerd vervoer van brandbare gassen en brandbare vloeistoffen niet meer zal plaatsvinden. Na invoering van het basisnet hoeft met het scenario warme Blevé geen rekening meer worden gehouden.

Andere scenario's zijn niet meer realistisch gelet op het beperkte aantal wagons met bepaalde stoffen of door de combinatie van de wagons met gevaarlijke stoffen in één goederentrein.

Maatregelen ter verbetering van de veiligheid

Vanuit de gedachte dat een risico bestaat uit de kans maal het effect wordt het risico gereduceerd door de kans te verkleinen en/of de effecten te verkleinen. In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden voor het verkleinen van de kans en aan de mogelijkheden voor het verkleinen van de effecten.

Verkleinen kans

Het verkleinen van de kans op een ongeval op de spoorwegen is een taak van de nationale overheid, in de afgelopen jaren heeft het Ministerie van I & M intensief overleg gehad door middel van het Basisnet en overeengekomen is dat het aantal ketelwagons over de periode tot 2020 niet de aantallen zoals genoemd in tabel 1 zal overschrijden. Dit is een substantiële vermindering ten opzichte van de realisatiecijfers van 2012.

Verkleinen effecten

De effecten van de (mogelijke) ramp of zwaar ongeval op het spoor kunnen worden beperkt wanneer het transportvolume wordt beperkt. Dit is echter niet of nauwelijks te organiseren vanwege de ADR overeenkomst. Alle landen die deze overeenkomst (ADR) met elkaar zijn aangaan, waaronder Nederland, zijn met elkaar overeengekomen dat het internationale vervoer over het spoor van gevaarlijke stoffen over hun grondgebied geheel plaatsvindt overeenkomstig de in de ADR vervatte regels.

Naast bovenstaande zijn er een aantal beleidsmatige zaken, bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen mogelijk die effecten kunnen verkleinen. Opgemerkt wordt het gebouw op 29 meter wordt gesitueerd. Daarnaast blijkt dat de effecten van de mogelijke scenario's leiden tot brandschade aan het gebouw of bij een toxisch incident tot dodelijke slachtoffers.

Geadviseerd wordt onderstaande maatregelen te verplichten bij de realisatie van de nieuwbouw op deze locatie:

- 1 Meer dan voldoende aandacht voor risicocommunicatie met de gebruikers en bewoners van het gebouw.
- 2 Aanwezigheid van opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen op de wegen rondom het plangebied
- 3 Aanvullende bouwkundige voorzieningen:
 - Centrale afsluiting van het ventilatiesysteem in de nabijheid van de hoofdingang.

Bereikbaarheid via het openbare wegennet

De aangelegde wegen dienen aan het volgende te voldoen:

De voertuigen van de Brandweer Midden en West Brabant hebben een maximale asbelasting van 100 Kn en een maximaal gewicht van 22.880 kg;

De minimale vrije doorgangshoogte moet 4.20 m¹ zijn;

De wegen dienen minimaal 3.5 m¹ breed te zijn;

Alle bochten dienen te voldoen aan de draaicirkel van het redvoertuig ($r = 9,05 \text{ m}^1$), wat inhoudt dat de bochten door alle voertuigen van de Brandweer Midden en West Brabant te nemen zijn;

Hulpdiensten (Politie, Brandweer en ambulances) worden aangestuurd op straatnamen en huisnummers.

Indien snelheidsbeperkende maatregelen worden toegepast kunnen bijvoorbeeld verkeersdrempels worden toegepast die geschikt zijn om met een hogere snelheid kunnen worden bereiden. Echter verkeersveiligheid heeft naar onze mening een hogere prioriteit dan de risico's van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

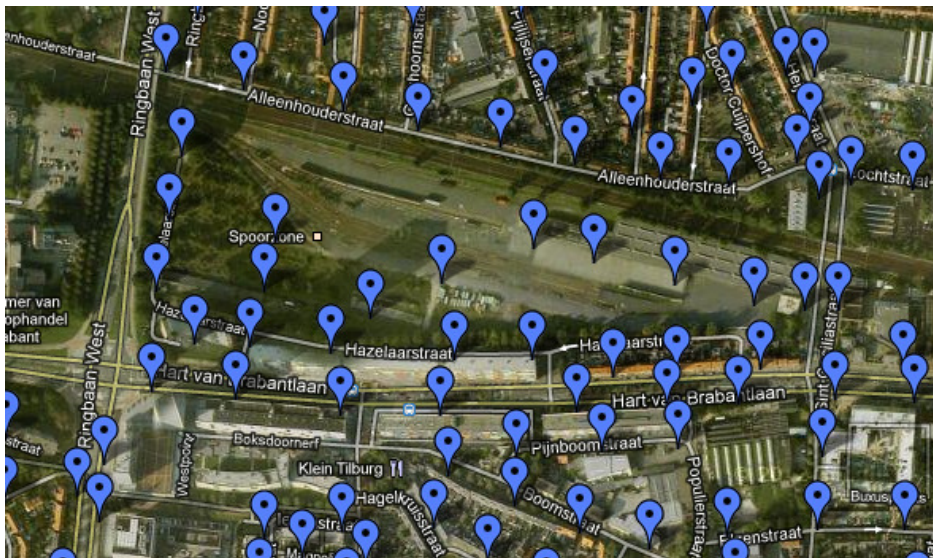
Beschikbaarheid bluswatervoorziening

Het beschikbaar hebben van voldoende bluswater is voor het bestrijden van de brandrisico's van bijzonder belang. De benodigde hoeveelheid bluswater is afhankelijk van het risico en het mogelijke scenario. Voor nieuwbouwwijken gelden de eisen uit het nieuwe Bouwbesluit. Voor de bluswatervoorziening maakt men onderscheid in een primaire- en een secundaire bluswatervoorziening. Onderstaand vindt u de eisen waaraan beide bluswatervoorzieningen moeten voldoen:

Primaire bluswatervoorziening:

De benodigde bluswatercapaciteit voor de primaire bluswatervoorziening in het plangebied bedraagt minimaal 60 m³/h. Voor de situering van de brandkranen worden dekkingscirkels van 40 m¹ rond de brandkraan gehanteerd, dit houdt in dat de onderlinge afstand tussen de brandkranen maximaal 80 meter bedraagt. Tevens dienen de brandkranen maximaal 15 m¹ van de toegang van de gebouwen of de opstelplaatsen bij woongebouwen hoger dan 20 m¹ te worden aangelegd.

Rondom de brandkranen moet altijd een obstakelvrije ruimte aanwezig zijn met een diameter van 1,8 m¹. Brandkranen in trottoirs moeten, indien langsparkeren wordt toegepast, ten minste 0,35 m¹ van de trottoirband liggen. Bij gestoken parkeren moet die afstand 0,75 m¹ zijn.



Schematische weergave primaire brandkranen

Secundaire bluswatervoorziening:

De benodigde bluswatercapaciteit voor de secundaire bluswatervoorziening in het plangebied bedraagt minimaal 90 m³/h. De secundaire bluswatervoorziening moet op minimaal 225 m¹ van het (te verwachten) brandbare object geplaatst zijn.



In de naastliggende figuur is een overzicht gegeven van de primaire (lichtblauw), secundaire (groen) en tertiaire (donkerblauw) bluswatervoorzieningen in Tilburg. Met name in de nabijheid van risicovolle installaties en grote kwetsbare objecten zijn voldoende bluswatervoorzieningen van alle drie de bluswatersoorten (primaire, secundaire, tertiaire). Nodig. Op de overige plekken kunnen minder typen bluswater voldoende zijn. Op de overige plekken kunnen minder typen bluswater voldoende zijn. Indien een ruimtelijke ontwikkeling wordt voorbereid, worden ook de nodige bluswatervoorzieningen meegenomen.

Bereikbaarheid

Het plangebied is vanaf de post Centrum via de openbare wegen te bereiken, De opkomsttijd bedraagt ca. 5 minuten voor de Basisbrandweereenheid.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met het vrijkomen van toxische producten komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken en hiermee de blootstellingstuur en dosis gevaarlijke stoffen te verminderen en/of weg te nemen. Wanneer vooraf voldoende aandacht wordt besteed aan risicocommunicatie kan worden bewerkstelligd dat aanwezigen in de directe omgeving van de spoor afstand houden).

Minder zelfredzame burgers (kinderen, ouderen en gehandicapten) dienen hierbij actief te worden begeleid en bijvoorkeur op maat te worden geïnformeerd.

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht en initiatief in veiligheid te brengen. Onder zelfredzaamheid wordt verstaan dat personen, op eigen gelegenheid en initiatief, het gebied kunnen verlaten. De gebruikers en bewoners worden beschouwd als voldoende zelfredzaam.

De WAS is in dit plangebied buiten hoorbaar.

De gemeente Tilburg en de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant zijn ingericht om tijdig bovenstaande hulpverleningscapaciteit van de beschreven situatie te leveren en zijn voldoende toegerust op deze hulpvraag. Alleen met buiten regionale en internationale ondersteuning kan worden voorzien in adequate medisch hulpverlening.

Conform artikel 3.43 van de algemene Wet bestuursrecht ontvangen wij graag van uw zijde een afschrift van het genomen raadsbesluiten, ruimtelijk besluit en verantwoording van het groepsrisico.

Hoogachtend,

Namens het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant,
Plaatsvervangend Regionaal Commandant Brandweer Midden- en West-Brabant

G.J.P. Verhoeven

cc. cmdt Cluster Tilburg