

Notulen

Datum	10 oktober 2023	Eigenaar	[REDACTED]
Kenmerk/ID		E-mailadres	[REDACTED]@prorail.nl
Onderwerp	Toetsing DO BBL RTG	Telefoonnummer	
Bijlage(n)		Afdeling	
Aanwezig	[REDACTED], [REDACTED] [REDACTED], [REDACTED]		
Afwezig			
Gasten			

Aanleiding overleg

- Aanvullende vragen intern bij ProRail over invulling eisen VGGM in huidig ontwerp, specifiek de "100 meter eis", waarbij elke 100 meter een hydrant dient te staan. Vorige week is een mail gedeeld over deze situatie, zie ook laatste 2 pagina's van deze notulen.

Voorgeschiedenis

- Juni 2022 is het gehele ontwerp (terminal, spoor en omgeving, naast de blusleiding) besproken met VGGM, ProRail, Provincie en het waterschap.
 - T.a.v. de blusleiding is het eindresultaat een blusleiding met 2 vulpunten en 1 hoofdleiding hier tussen. Elke 100 meter (globaal) is een hydrant op terrein ProRail voorzien en een aftakking voor de terminal. Op de terminal wordt elke 100 meter (globaal) leiding aangelegd die aansluit op de aftakking. Op de terminal staan per aftakking meerdere hydranten.
- Eind 2022 is het ontwerp van de blusleiding afgerond en gedeeld met VGGM
- Begin 2023 is gestart met de aanbesteding om het blusleiding
- Uitvoering wordt begin 2024 verwacht (deel blusleiding, deel hoofdproject in 2025/begin 2026)

Doel overleg

- Zover als mogelijk vaststellen dat huidig ontwerp voldoet aan de eisen van VGGM en vaststellen of dit geschikt is voor beoogd gebruik.

Kennismaking

- [REDACTED] is al langer betrokken bij dit project en heeft eisen geleverd vanuit VGGM voor dit project om zich aan te houden
- [REDACTED] is afgelopen maanden betrokken, functie van Coördinator incidentenbestrijding bij VGGM.
- [REDACTED] als RSE betrokken bij project en vanaf begin 2022 het deelproject blusleiding uitgewerkt tot wat het nu is.

Toelichting project

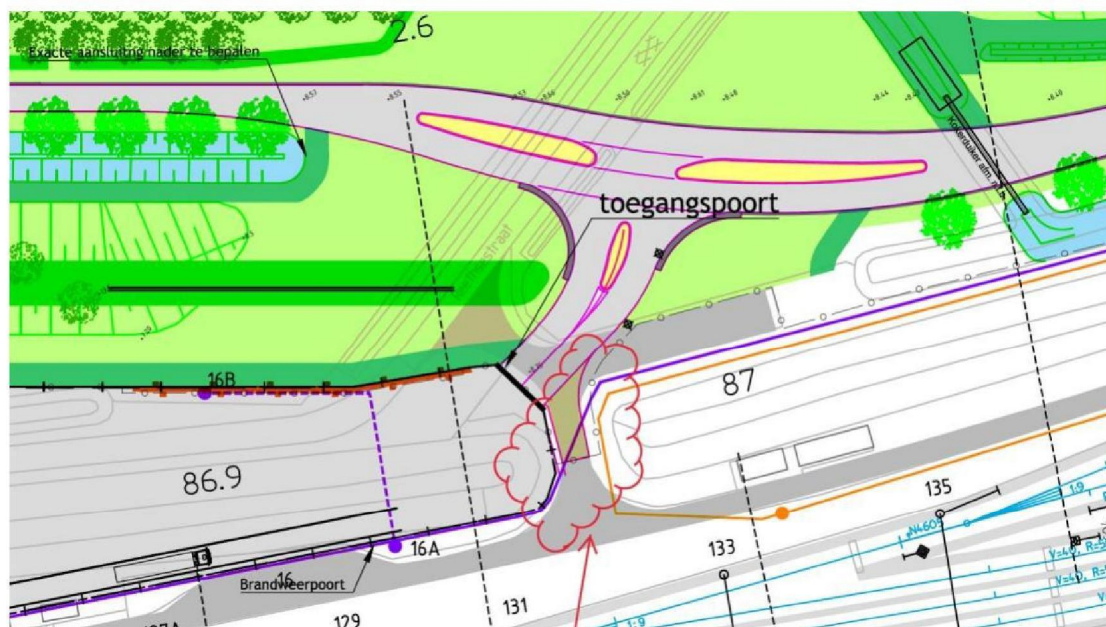
- O.b.v. Railmaps en tekeningen is het project doorgenomen.
- De mail van 3-10 is besproken met 3 situaties waarbij de afstand tussen hydranten langer is dan 100 meter. Zie laatste pagina voor deze mail. Hierin wordt de problematiek geschetst.
- [REDACTED] geeft verdere toelichting hoe de brandweer tewerk zou gaan bij een incident in deze situatie. De volgende punten zijn relevant.
 - Beoogd gebruik:
 - brandweerwag en met aanhanger dient het terrein goed op te kunnen rijden en te kunnen keren.
 - Aandachtspunt: bij de oostkant zijn er 3 poorten voorzien in het ontwerp, van west naar oost: een terminal poort, een toegangspoort voor Cup (het schuifhek) en een draaipoort voor het vulpunt oost). Gezien de beperkte ruimte hier is het de vraag of dit werkbaar is voor de brandweerwag en met aanhanger (pomp). Mogelijke oplossing: grasbetontegels ten noorden van terminal poort zodat hier ingereden kan worden en achteruit naar het vulpunt gereden kan worden. Hierbij zou de draaipoort meer naar het oosten verschoven mogen worden (is wenselijk gezien de beperkte ruimte). Gevolg: beperkte aanpassing van terminal/provincie deel (grasbeton tegels) en verschuiven hekwerk ProRail. Voorstel om dit met de provincie te overleggen en mogelijk 1 gezamenlijk overleg (ProRail, VGGM, Provincie in te plannen).
 - Huidige keerlussen (omvang 19m breed en 30 m lang) of een insteekplek van 25 m lang en 5 m breed zou een oplossing kunnen zijn.
 - In de buurt van een afnamehydrant dient een parkeerhaven in de buurt te zijn als opstelplaats.
 - De afstand dient maximaal 40 meter te zijn van hart opstelplaats tot afnamehydrant. Uitzondering zoals hydrant 15 t.o.v. parkeerhaven 15 is wel acceptabel.
 - Afstand van hydranten onderling (100 meter eis)
 - Mail besproken. Gezien werkwijze brandweer maakt het weinig uit als de afstand af en toe langer is dan 100 meter. Dit omdat, in het uiterste geval er toch altijd 3 slangen van 20 meter nodig zijn (bij 50 m afstand en ook bij 60). Huidige locatie hydranten en onderlinge afstanden zijn in het huidige DO akkoord.
 - Overige punten
 - Vraag [REDACTED] over hoogte hydrant t.o.v. verharding [REDACTED] geeft aan dat er geen specifieke eisen hier voor gelden.

Afsluiting overleg en vervolg

- Gezien het keren bij de oostkant neemt [REDACTED] contact op met de provincie. Mogelijk een gezamenlijk overleg wenselijk met alle partijen.
- Mogelijk daarmee ontwerp van RTG/Provincie beperkt aanpassen en mogelijk ook deel van hekwerk ProRail.

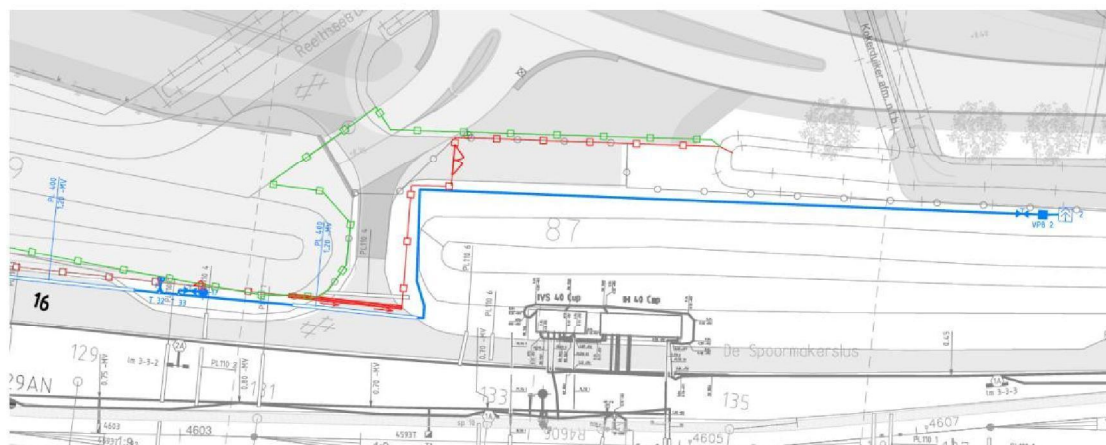
Ingang oostkant

Oude ontwerptekening, want hekwerk en blusleiding is in huidig DO aangepast, maar verder actueel. Vanaf de openbare weg rijdt de brandweer richting de toegangspoort (terminal) toe en zou bijvoorbeeld naar rechts willen kunnen draaien (middels bv grasbetontegels) om vervolgens achteruit te rijden richting het vulpunt.



Huidig DO tekening:

In het rood het nieuwe hekwerk van ProRail, in groen het bestaande hekwerk wat verwijderd/verplaatst wordt. Wenselijk zou zijn als de oostelijke draaipoort meer naar het oosten verplaatst zou worden zodat er meer ruimte is bij het keren en inrijden.



Mail 3-10

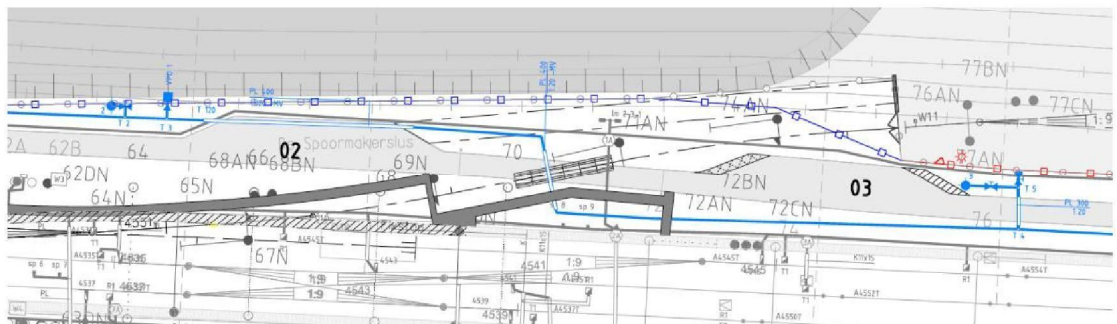
Globale toelichting huidig ontwerp voor de beeldvorming: bestaande situatie is een sloot langs de calamiteitenweg. Nieuwe situatie is een erkende hoofdleiding met elke 100m een hydrant op terrein ProRail, en per 100m ook een aftakking naar de terminal. De terminal sluit hierop aan en zal per aftakking over de breedte hydranten plaatsen. Aan begin en eind van de hoofdleiding (1,5 km lang ongeveer) hebben we een vulpunt waar middels een pompwagen van de brandweer druk gezet wordt op de standaard gevulde blusleiding.

In het huidige ontwerp hebben enkele locaties een afstand groter dan 100m nu:

Tabel 100m hydrant, van west naar oost

Hydrant	km	afstand van hydrant naar hydrant	opm
1	85528		
2	85587	59	
3	85710	123	tussen 2-3
4	85810	100	
5	85890	80	
6	86000	110	tussen 5-6
7	86100	100	
8	86180	80	
9	86280	100	
10	86380	100	
11	86470	90	
12	86560	90	
13	86630	70	
14	86670	40	
15	86730	60	
16	86840	110	tussen 15-16
17	86940	100	

Tussen 2-3: Gezien de situatie aldaar is de reden de lokale inpassing. Op de tekening in het blauw van links naar rechts, hydrant 2, daarnaast het vulpunt en na het aansluitspoor hydrant 3 en de 1^{ste} aftakking naar de terminal toe.



- Redelijk complex: vanaf parkeerhaven 2 gaat ook nog een aftakking komen naar de terminal toe/langs het aansluitspoor. Die weg is bedoeld als 2^{de} optie om altijd de

terminal te kunnen benaderen, aan oostkant wordt de bestaande weg aangepast. Parkeerhaven 3 is in dit ontwerp naar rechts geschoven gezien het beoogde spoor. Makkelijkste oplossing is wellicht parkeerhaven 2 naar rechts verschuiven voor 25 m, maar de doorgang/aftakking naar de terminal komt dan in geding.

- Andere optie is wellicht een kleine parkeerhaven 2 aan de linkerkant van hydrant 2 te realiseren, hydrant 2 25 meter naar rechts verschuiven en de aftakking is dan wel goed mogelijk. De vraag is ook wat is het beoogde gebruik van de parkeerhavens, als ik het goed heb, heb je vooral bij de vulpunten parkeerhavens nodig.

Toevoeging VGGM: (de 'parkeerhavens' zijn de opstelplaatsen van de ingezette brandweervoertuigen, zodat voor overige voertuigen een obstakelvrije rijbaan overblijft. De brandweervoertuigen kunnen hier water afnemen, voor zover nodig op voldoende druk brengen en via een slangenleiding naar de straalpijpen transporteren.

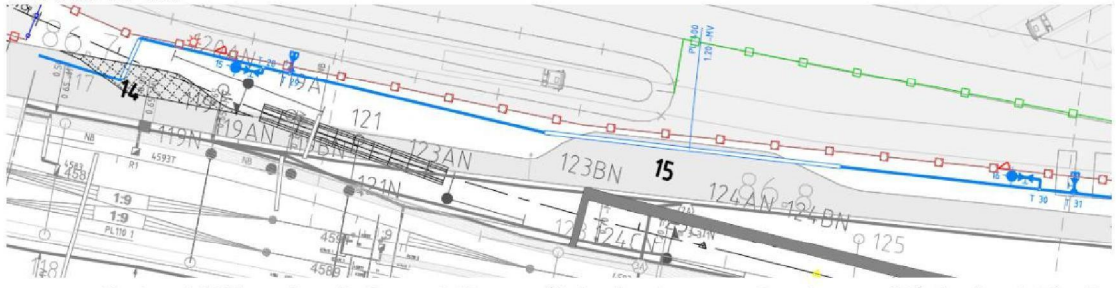
Het personeel kan vanaf de (zuidelijke) calamiteitenweg via een poort in het hekwerk bij elke opstelplaats de terminal betreden)

Tussen 5-6:



- Als hydrant 5 10 meter naar 6 verplaatst wordt dan is het opgelost, maar dan moet parkeerhaven 5 wellicht ook iets verlengt/verlegd worden. **Toevoeging VGGM:** (klopt)

Tussen 15-16:



- Hydrant 15 is net na het aansluitspoor (linkerkant van parkeerhaven 15), hydrant 16 zit niet dicht in de buurt van een parkeerhaven. Hydrant 16 zou 10 meter naar links verschoven moeten worden. Dat moet ook prima kunnen lijkt mij. Is het noodzakelijk om een wagen bij een hydrant te kunnen plaatsen? Dit zijn afname hydranten.

Toevoeging VGGM: Het benodigde water wordt door het brandweervoertuig op voldoende druk gebracht en vervolgens via een slangenleiding vanaf het brandweervoertuig getransporteerd naar de incidentlocatie.