

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Behulpzaam Deskundig Daadkrachtig

Brandweeraadvies Externe Veiligheid Speelboot in IJ-haven in Amsterdam

Referentie: 0000019/RoEv-2013

Datum: 5 juni 2013

Behandeld door: C. (Cees) Mars



BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland

INHOUD

1. AANLEIDING	3
2. SAMENVATTING EN ADVIES	3
3. SITUATIE.....	4
3.1 RISICOBRONNEN	4
3.2 RISICONORMERING	4
4. IDENTIFICEREN VAN GEVAREN	5
4.1 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON LPG	5
4.1.1 <i>Explosie</i>	5
4.2 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON MET EEN GIFTIGE STOF.....	7
4.2.1 <i>Giftige wolk</i>	7
5. MAATREGELEN	8
6. REFERENTIES.....	8

1. AANLEIDING

Het bestuur van stadsdeel Oost in Amsterdam wil het plaatsen van een speelboot in de IJ-Haven mogelijk maken door een nieuw bestemmingsplan vaststellen. In de omgeving van deze locatie worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Daarom moeten de gevaren en risico's van het gebruik van gevaarlijke stoffen worden geïnventariseerd en bij de besluitvorming worden betrokken. Een advies van de veiligheidsregio is nodig om inzicht te geven in het gevaar en de mogelijkheden voor de hulpverlening.

2. SAMENVATTING EN ADVIES

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Een ongeval tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen in de directe omgeving vormt voor de geplande locatie een gevaar voor de speelboot. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moet hier rekening mee worden gehouden.

De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door de explosie of de giftige wolk die kunnen ontstaan door een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over het spoor en door de giftige wolk die kan ontstaan door een ongeval tijdens transporten per schip over het IJ.

Bij een explosie na een ongeval van een spoorketelwagon met LPG wordt de omgeving gedurende een korte periode blootgesteld aan hittestraling. Door een ongeval met een spoorketelwagon of een schip met een giftige stof kan er een giftige wolk ontstaan die afhankelijk van de wind snel richting plangebied kan trekken.

Het ontstaan van de beschreven ongevalsscenario's is niet of nauwelijks te voorkomen door de brandweer. De gezamenlijke hulpdiensten richten zich voornamelijk op het veiligstellen van het gevarengedebied, het bestrijden van branden die mogelijk in de omgeving zijn ontstaan, het neerslaan van een mogelijke giftige wolk en het helpen van slachtoffers.

Gezien de aard van het plangebied en de afstand tot het gevaar (het spoor en het IJ) is het mogelijk dat er door een ongeval met gevaarlijke stoffen een deel van de maximaal 20 aanwezige mensen op de speelboot gewond raakt. Ook bestaat de mogelijkheid dat er personen overlijden door een explosie van een spoorketelwagon of door een giftige wolk uit een spoorketel of een schip. Het aantal slachtoffers op de speelboot is vooral afhankelijk van het aantal aanwezige personen.

De maatregelen die het gevaar beperken hebben voornamelijk betrekking op voorlichten en tijdig alarmeren van personen. Deze maatregelen dragen vooral bij aan een betere zelfredzaamheid van de in het effectgebied aanwezige personen. Met als resultaat minder slachtoffers bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

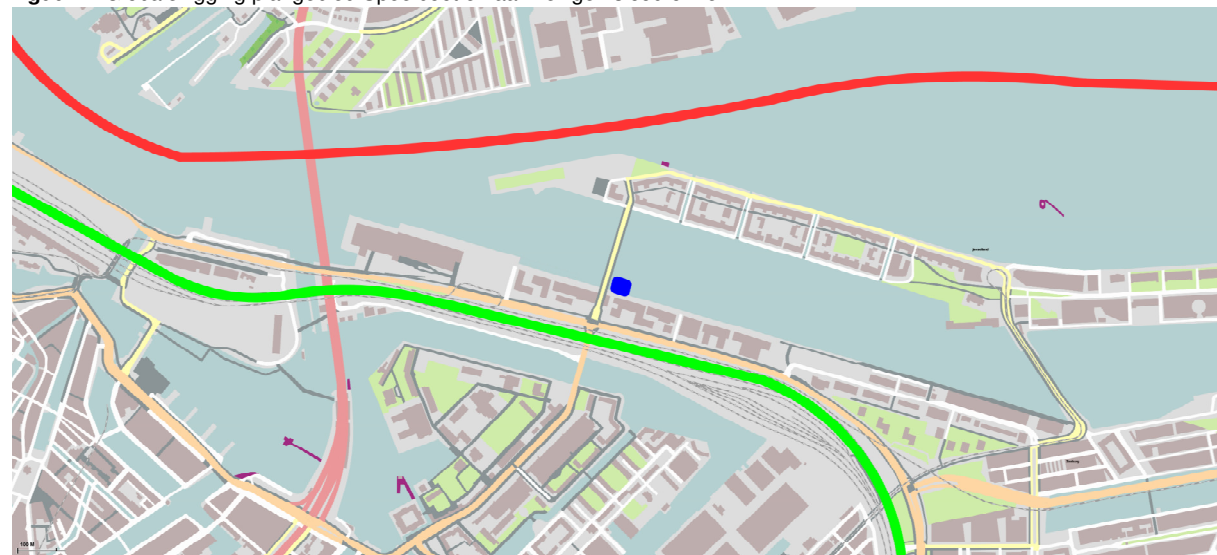
Het bevoegde bestuur van stadsdeel Oost wordt geadviseerd om:

1. de genoemde gevaren veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Speelboot;
2. de mogelijke maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid in overweging te nemen;

3. SITUATIE

Het bestemmingsplan Speelboot maakt het mogelijk om een drijvende speelplek te realiseren op het water in de IJ-haven aan de Veemkade ten oosten van de Jan Schaeferbrug. De speelplek mag een maximale oppervlakte hebben van 20 bij 18 meter en biedt ruimte aan maximaal 15 tot 20 personen (kinderen en volwassenen). De voorzieningen zijn bedoeld voor kinderen tussen de 0 en 14 jaar. De globale ligging is weergegeven in figuur 1 [1].

Figuur 1. Globale ligging plangebied Speelboot en aanwezige risicobronnen



- Plangebied
- Vervoer over het spoor
- Vervoer over het water

3.1 Risicobronnen

Nabij het plangebied liggen de volgende risicobronnen die een gevaar kunnen opleveren voor het gebied [2]:

- **De spoortraject Westpoort-Centraalstation-Muiderpoort**
Het vervoer van LPG en giftige stoffen per ketelwagon over het spoor.
- **Scheepvaart route over het IJ**
Het vervoer van LPG en giftige gassen per schip over het water.

3.2 Risiconormering

In de volgende circulaire en besluiten worden normen genoemd voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) [3, 4]:

- Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.
- Ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, aangenomen dat hij/zij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het GR is de kans dat een groep personen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het PR geldt een grenswaarde en voor het GR een oriënterende waarde. Het bevoegde gezag kan voor de verschillende risicobronnen het plaatsgebonden- en groepsrisico laten onderzoeken. Het is aan het bevoegde gezag om het PR en GR te beoordelen.

4. IDENTIFICEREN VAN GEVAREN

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Door de aanwezige risicobronnen en de aard van de gevaarlijke stoffen moet rekening worden gehouden met verschillende ongevalsscenario's. In tabel 1 worden deze scenario's met bijbehorende gevaren benoemd.

Tabel 1. Overzicht van ongevalsscenario's met bijbehorende gevaren.

#	Ongevalsscenario	Aard van de stof	Gevaren
1.	Ongeluk met een spoorketelwagon LPG op de spoortraject Westpoort-Centraalstation-Muiderpoort.	Tot vloeistof verdicht <i>brandbaar</i> gas	• Explosie (hittestraling, overdruk)
2.	Ongeluk met een spoorketelwagon met een giftige stof op de spoortraject Westpoort-Centraalstation-Muiderpoort.	<i>Giftig</i> gas of vloeistof	• Giftige wolk (vergiftigingsverschijnselen)
4.	Ongeluk op het IJ met een schip dat een giftig gas vervoert	<i>Giftig</i> gas	• Giftige wolk (vergiftigingsverschijnselen)

De ongevalsscenario's die kunnen plaatsvinden op het IJ met schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren staan beschreven in het rapport "advies externe veiligheid IJ-oever Amsterdam" [5]. Dit rapport is al opgenomen in het concept ontwerpbestemmingsplan Speelboot. De mogelijke ongevalsscenario's op het spoortraject die invloed kunnen hebben op het plangebied worden hieronder beschreven.

4.1 Ongeval met een spoorketelwagon LPG

Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met LPG wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door de explosie van de ketel of een volkbrand.

4.1.1 Explosie

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten explosies van een ketelwagon. Een warme en een koude BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion). Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een al aanwezige brand de druk in de ketel doet oplopen, waardoor deze bezwijkt. Het LPG stroomt dan onder hoge druk massaal uit en ontsteekt. Dit veroorzaakt een drukgolf en een vuurbal. Een koude BLEVE ontstaat wanneer de ketel met LPG door de mechanische impact van bijvoorbeeld een botsing direct openscheurt. Er ontstaat een explosie doordat het LPG onmiddellijk gaat koken en vrij komt. Het LPG kan worden ontstoken wat leidt tot een vuurbal.

Effecten

De effecten van een BLEVE zijn hittestraling en overdruk. De gevolgen van hittestraling en overdruk zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Hittestraling is bepalend voor het slachtofferbeeld en het schadebeeld. Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met LPG wordt het plangebied getroffen door de effecten van een BLEVE. In tabel 2 worden de berekende effectafstanden, het slachtofferbeeld en het schadebeeld beschreven die veroorzaakt worden door de hittestraling van een warme BLEVE [6]. Figuur 2 is een schematische weergave van een explosie van een spoorketelwagon.

Bestrijdbaarheid

Een warme BLEVE kan onder bepaalde omstandigheden worden voorkomen door de met LPG gevulde spoorketelwagon te koelen en de brand in de omgeving van de ketelwagon te blussen. Een warme BLEVE op het spoor is in de praktijk nauwelijks te voorkomen door de brandweer. Dit betekent dat de brandweer zich terugtrekt en zich voorbereidt op het bestrijden van branden in de omgeving en het verlenen van hulp aan slachtoffers. Het scenario koude BLEVE treedt direct op en is niet te voorkomen door de brandweer.

Hulpverlening

Na een BLEVE van een ketelwagon, richt de hulpverlening zich op het helpen van slachtoffers. De effecten en gevolgen van een BLEVE leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. Het aantal slachtoffers kan variëren, is afhankelijk van het aantal aanwezige personen en wordt onder andere bepaald door de aanwezigheid van onbeschermden personen buitenshuis. In tabel 3 wordt een schatting weergegeven van het aantal slachtoffers in het plangebied.

Zelfredzaamheid

In geval van een aanstaande BLEVE op het spoor hebben aanwezige personen in het effectgebied twee mogelijkheden namelijk: schuilen of vluchten. Een brand, zoals bij een warme BLEVE, kan door aanwezige personen worden opgemerkt. De mogelijke gevolgen van een brand naast een ketelwagon met LPG zullen waarschijnlijk minder bekend zijn. Expliciete communicatie vooraf, het opstellen en oefenen van noodplannen vergroten de zelfredzaamheid. De gebouwen in het plangebied kunnen als zij goed zijn geconstrueerd bescherming bieden.

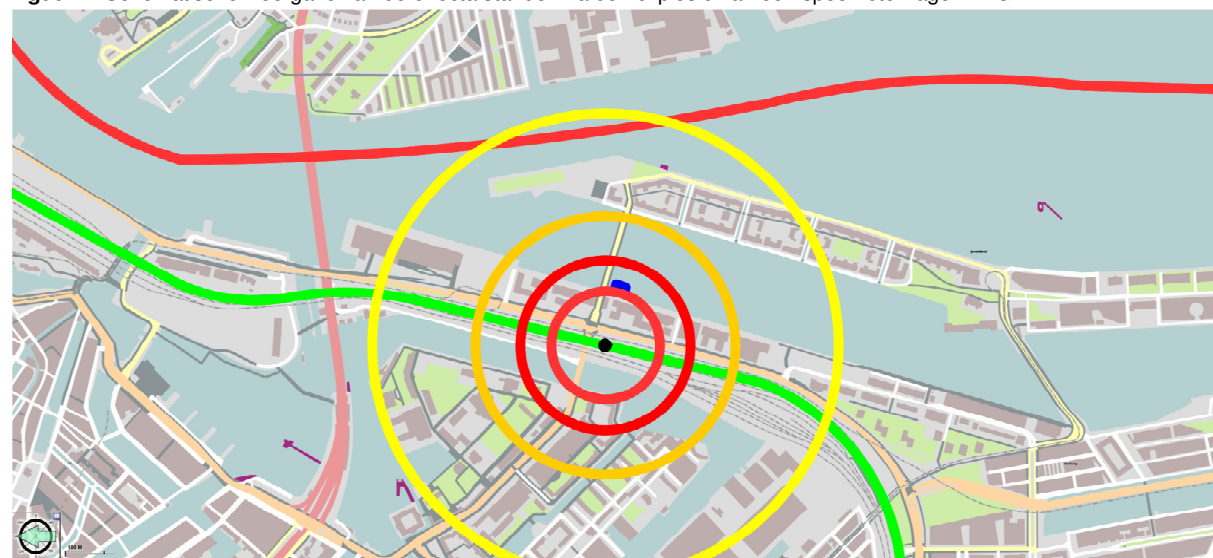
Tabel 2. Effectafstanden, slachtofferbeeld en schadebeeld bij een explosie van een spoorketelwagon LPG¹⁾

	Effectafstand (meter)	Slachtoffers buitenshuis ²⁾				Slachtoffers binnenshuis ²⁾				Schade aan objecten
		†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
1 ^e ring	0 - 140	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en branden
2 ^e ring	141 - 220	20%	24%	56%	0%	1%	3%	7%	20%	Zware schade en branden
3 ^e ring	221 - 330	2%	6%	14%	30%	0%	0,6%	1,4%	5%	Branden
4 ^e ring	331 - 600	0%	0,6%	1,4%	15%	0%	0%	0%	1%	Lichte schade

1) Uitgangspunten: ketelwagon met 96 m³ LPG, warme BLEVE, blootstellingsduur omgeving 16 seconden.

2) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

Figuur 2. Schematische weergave van de effectafstanden na een explosie van een spoorketelwagon LPG



↔ Een ongeval met een spoorketelwagon LPG kan overal plaatsvinden waar LPG wordt vervoerd.

Tabel 3. Geschat aantal slachtoffers binnen het plangebied na een explosie van een spoorketelwagon LPG¹⁾

Risicobron	Slachtoffers buitenshuis				Slachtoffers binnenshuis			
	†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3
Ketelwagon LPG op het spoor	0-5	0-5	0-10	0-10	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

1) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

4.2 Ongeval met een spoorketelwagon met een giftige stof

Bij een ongeval op het spoor met een spoorketelwagon gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door het ontstaan van een giftige wolk.

4.2.1 Giftige wolk

Door een ongeval op het spoor met een spoorketelwagon gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas scheurt de wand van de ketel en stroomt een groot deel van het gas of de vloeistof in korte tijd uit. De giftige damp die ontstaat wordt door de wind meegevoerd.

Effecten

In het plangebied kunnen (dodelijke) slachtoffers vallen bij het vrijkomen van een wolk giftig gas door een ongeval op het spoor. De plaats en grootte van het gebied waar slachtoffers kunnen vallen is sterk afhankelijk van de soort stof en de specifieke (weers)omstandigheden. De snelheid waarmee het scenario zich ontwikkelt is vooral afhankelijk van de eigenschappen van de stof. Een ineens vrijgekomen gas zal zich snel verspreiden terwijl een vrijgekomen vloeistof langzaam uitdamppt.

Bestrijdbaarheid

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een ketelwagon gevuld met een giftig gas of vloeistof kan het ontstaan en verspreiden van een giftige wolk door de brandweer niet worden voorkomen. De brandweer richt zich in dat geval op het veiligstellen van de omgeving en het bestrijden van de giftige wolk met een waterscherm. Door een plas met vloeistof af te dekken kan uitdamping worden voorkomen.

Hulpverlening

Het vrijkomen van een giftige wolk leidt tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening (Brandweer, GHOR, Politie en Gemeente). De mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten zijn bij dit scenario sterk afhankelijk van de blootstelling. Als gevolg van een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met een giftige stof kunnen er in het plangebied slachtoffers vallen. Het aantal slachtoffers waar hulp aan moet worden verleend wordt vooral bepaald door de omstandigheden en het aantal personen in het effectgebied.

Zelfredzaamheid

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een ketelwagon met een giftig gas of vloeistof dienen aanwezigen in het effectgebied zichzelf en anderen, op eigen kracht in veiligheid te brengen. Het is daarom van belang dat deze mensen tijdig worden gealarmeerd, dat bij hen bekend is hoe moet worden gehandeld bij een ongeval met een spoorketelwagon met een giftige vloeistof of gas en dat de mogelijkheden om zichzelf en anderen te redden aanwezig zijn en worden gestimuleerd. Binnen een gebouw geniet men over het algemeen bescherming, indien ramen, deuren en ventilatieopeningen gesloten zijn. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen en mogelijkheden om te schuilen vergroten de zelfredzaamheid.

5. MAATREGELEN

Er kunnen maatregelen worden genomen die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperken. Deze worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om de gevaren voor het plangebied te beperken. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verwijderen of beperken van het vervoer en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan in het kader van deze procedure niet worden beslist. Er kunnen ook geen realistische maatregelen genomen worden om de effecten te beperken.

De enige maatregelen waarmee de gevaren voor aanwezige personen op de speelboot zijn te beperken zijn maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid.

Te overwegen maatregelen:

1. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.
2. Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goed voorbeeld hiervan is: De 'wat doe je' campagne. [7]

In tabel 3 worden de maatregelen die genomen kunnen worden om het van het gevaar te beperken samengevat. In de tabel is een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren.

Tabel 3. Te overwegen maatregelen en een inschatting van de bijdrage ervan.

<i>Bronmaatregelen</i>	<i>Ongeval met een Spoorketelwagon LPG</i>	<i>Ongeval met een Spoorketelwagon giftige stof</i>
-	-	-
<i>Effectmaatregelen</i>		
-	-	-
<i>Maatregelen zelfredzaamheid</i>		
1. Snel kunnen alarmeren bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+
2. Communicatie vooraf over de gevaren en hoe te handelen	+	+

+++ zeer gunstig effect

++ gunstig effect

+ licht gunstig effect

0 geen effect

6. Referenties

1. Concept ontwerpbestemmingsplan Speelboot.
2. Risicokaart, geraadpleegd op 30 mei 2013.
3. Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, versie 2010.
4. Ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes, december 2012.
5. Advies externe veiligheid IJ-oever Amsterdam; brandweer Amsterdam-Amstelland; september 2011.
6. Scenarioboek Externe Veiligheid; versie 1.0; april 2011.
7. Wat doe je en de zelftest veiligheidscultuur. Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.
<http://www.watdoeje.nl/amsterdam>