



Part of Ebert HERA Group

Achieve results together.

**Aanvraag Omgevingswet
Verandering spoorwegactiviteiten OBL,
Circle Infra Partners B.V. op de site Chemelot**



Datum	15.08.2025
Versie	1.2
Documentnummer	CSP-25-0149 (7.069)
Aanvraag	Verandering spoorwegactiviteiten OBL
Activiteiten	Seveso/spoorwegemplacement MBA
Aanvragers	Chemelot Site Permit B.V. Circle Infra Partners B.V.
Deelvergunning	Spoorwegactiviteiten Outside Battery Limit (hoofdstuk 42)

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Vergunningensituatie deelvergunning Spoorwegactiviteiten OBL	8
1.3	Aanleiding aanvraag veranderingsvergunning.....	9
2	Algemene gegevens Chemelot.....	10
2.1	Korte omschrijving van de aangevraagde activiteit	11
2.2	Systematiek vergunningen Chemelot	11
2.3	Convenant “Voor een veilige ontwikkeling van Chemelot en haar omgeving” (veiligheidskader) ...	12
3	Invloed Spooractiviteiten OBL op integrale milieupformance Site Chemelot.....	13
3.1	Systematiek	13
3.1.1	Luchtkwaliteit.....	13
3.1.2	Geluid	13
3.1.3	Externe veiligheid	13
3.1.4	Trillinghinder	13
3.1.5	Lichthinder.....	14
3.2	Toetsing integrale milieupformance.....	14
3.2.1	Luchtkwaliteit.....	14
3.2.2	Toetsing geluid gezoneerde industrieterrein Chemelot	15
3.2.3	Toetsing geluid gezoneerde industrieterrein haven Stein	17
3.2.4	Toetsing externe veiligheid	17
3.2.5	Trillinghinder	19
3.2.6	Lichthinder.....	19
3.2.7	Best beschikbare technieken (BBT).....	21
3.3	Omgevingswet onderdelen Natuur en Water site Chemelot	22
3.3.1	Natuur	22
3.3.2	Water.....	22
3.4	Milieueffectrapportage.....	22
3.5	Relatie met het omgevingsplan.....	22
4	Overige wettelijke kaders.....	23
4.1	Best beschikbare technieken en informatie documenten	23
4.2	Energie.....	23



Part of Ebert HERA Group

Afkortingenlijst

ACC	Alert & Care Centre
ADR	Accord européen relatif aux transport internationaux de marchandises dangereuses par route
AVA	Algemene Vergadering van Aandeelhouders
Bal	Besluit Activiteiten Leefomgeving
BAT/BBT	Best Available Techniques/Best Beschikbare Technieken
BB-cvm	Bodembescherming combinatie voorzieningen en maatregelen
Bkl	Besluit kwaliteit leefomgeving
Bobo	Bodembescherming atmosferische bovengrondse opslagtanks (vlakke bodemplaat)
BOSANIS	Bodeminformatiesysteem
Bref	BAT reference document
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
CSP	Chemelot Site Permit B.V.
DS	Doelstellingspunten (geluid)
EAS	Energy Accounting System
EED	Energy efficiency directive
ETS	Emission trade system (Europees Emissiehandel Systeem)
EU	Europese Unie
H-zin	Hazard-zin
IAZI	Integrale Afvalwater Zuiverings Installatie
IBC	Intermediate Bulk Container
IEB	Installatie Eigen Bijdrage (geluid)
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control
IBL	Inside Battery Limit
IVR	Installatie veiligheidsrapport
LEB	Locatie Eigen Bijdrage (geluid)
Mer	Milieu effect rapportage
MJV	Milieu Jaar Verslag
MRA	Milieu risico analyse (oppervlaktewater)
MTG	Maximaal Toelaatbare Grenswaarde (geluid)
MTR	Maximaal Toelaatbaar Risico
NIBM	Niet in betekenende mate
OBL	Outside Battery limit
OPA/BOPA	(Buitenplanse) Omgevingsplan activiteit
PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PR	Plaatsgebonden Risico (externe veiligheid)
RI&E	Risico Inventarisatie & Evaluatie
RUD	Regionale Uitvoeringsdienst (Omgevingsdienst)
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RV-OmV	Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid
QRA	Kwantitatieve Risico Analyse
USG	Utility Support Group
VBS	Veiligheidsbeheerssysteem



Part of Ebert HERA Group

VGM
VR

Veiligheid, Gezondheid en Milieu
Veiligheids Rapport

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De deelvergunning Spoorwegactiviteiten OBL omvat de volgende bedrijfsactiviteiten:

- Uitvoeren van tractie- en rangeerhandelingen met treinen en wagons binnen de eigen spooraansluiting op de site Chemelot binnen het netwerk van sporen van en naar goederenterminals (verladingen).
- Transport van treinen met units (ketelwagons, containers, wissellaadbakken, trailers, flats) binnen de eigen spooraansluiting op de site Chemelot binnen het netwerk van sporen van en naar goederenterminals (verladingen).
- Uitvoeren van onderhoud aan het spoorwegnet in het OBL-gebied.

Binnen de spoorwegactiviteiten op site Chemelot wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- IBL rail: Deze spoorwegactiviteiten (met name goederenterminals en verladingen) behoren tot de deelvergunningen per primaire site bewoner.
- OBL rail: Deze spoorwegactiviteiten behoren niet tot de deelvergunningen per primaire site bewoner en behoren tot de voorliggende deelinrichting “Spoorwegactiviteiten OBL” vallend onder drijver Circle Infra Partners B.V.

De deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot met betrekking tot de aangevraagde verandering is opgenomen in afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1 Plangebied OBL Rail veranderingsvergunningaanvraag

1.2 Vergunningensituatie deelvergunning Spoorwegactiviteiten OBL

* Omgevingsvergunning milieudeel

Chemelot Site Permit B.V. is samen met de primaire site bewoners, waaronder de initiatiefnemer van de deelvergunning Circle Infra Partners, houder van de revisievergunning d.d. 14 juni 2005 met het kenmerk 05/5. Hoofdstuk 1 van deze algemene sitevergunning Chemelot is geactualiseerd middels vier veranderingsvergunningen die in werking zijn getreden op:

- 9 oktober 2020 met kenmerk 2020/32742
- 26 juni 2023 met kenmerk DOC-00496227
- 20 juni 2024 met kenmerk D2024-00006612
- 18 juli 2024 met kenmerk D2024-00093093

Van toepassing op deze veranderingsvergunning zijn de installatie/activiteiten:

- Hoofdstuk 1 (Algemeen)
- Hoofdstuk 42 (Spoorwegactiviteiten OBL)

Wijzigingen hoofdstuk 42:

De actualisatie wordt onderdeel van de deelvergunning. In onderstaande tabel 1.1 wordt een overzicht gegeven van de vigerende vergunningensituatie.

Tabel 1.1: Overzicht van vigerende vergunningensituatie deelvergunning Spoorwegactiviteiten OBL

Bedrijfsonderdeel	Vergunning inzake:	Zaaknummer	Datum besluit
Algemeen hoofdstuk 1:			
Gehele site Chemelot	Actualisatie vergunning site Chemelot	2020-201793	11-08-2020 (besluit)
Deelinrichting hoofdstuk 42:			
Spoorwegactiviteiten OBL	Revisievergunning Wm	10_2088	05-11-2013 (besluit)
Project transport ammoniakwater	Omgevingsvergunning/milieu-neutrale verandering OBL Rail	2022-008134	24 maart 2022

1.3 Aanleiding aanvraag veranderingsvergunning

Aanleiding voor het aanvragen van deze veranderingsvergunningaanvraag is:

- Het gebied tussen Chemelot en haven Stein wordt, vanwege de bedrijfsactiviteiten, nu bestemd als industrie en behoort nu toe tot het geluid gezoneerde industrieterrein haven Stein. De geluidemissie van de spoorwegactiviteiten in het OBL Rail gebied dient nu opgenomen te worden binnen het geluid zoneringsmodel van haven Stein;
- Het ACN-ZA transport zal tussen Chemelot en haven Stein niet meer worden uitgevoerd via treinen.
- Het Zwaveltransport zal in de representatieve bedrijfssituatie gedurende de dagperiode rijden in plaats van de avond- en nachtperiode behoudens incidentele bedrijfssituaties;
- Incidenteel zal onderhoud worden uitgevoerd aan de wissels en het spoor;
- Op het industrieterrein Chemelot wordt het geluid van de treinen over een afstand van 60 m spoor aan de Installatie Eigen Bijdragen (IEB) toegevoegd. Het geluid op dit gedeelte van het spoor was niet eerder beoordeeld;
- Alle overige activiteiten op Chemelot zullen ongewijzigd blijven ten opzichte van de vigerende vergunning.

In de onderstaande hoofdstukken van deze aanvraag en in de bijbehorende bijlagen zijn bovengenoemde wijzigingen en de milieueffecten hiervan integraal in de teksten opgenomen.

2 Algemene gegevens Chemelot

Deze omgevingsvergunning wordt aangevraagd door Chemelot Site Permit B.V. (hierna te noemen CSP B.V.) en als initiatiefnemer van de installatie CIRCLE INFRA PARTNERS B.V..

CSP B.V. heeft, vanuit haar verantwoordelijkheden beschreven in de aanvraag om actualisatie van de vergunning voor de gehele site Chemelot “zeggenschap” op het gebied van Veiligheid, Gezondheid en Milieu (VGM). Een verdere uitwerking is vastgelegd in het “Managementhandboek CSP B.V.” dat onderdeel uitmaakt van de actualisatie. Het gestelde in dit managementhandboek beschrijft de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van CSP B.V. en de deelvergunninghouders van de site Chemelot.

In het kader van deze vergunningaanvraag zijn de navolgende gegevens in tabel 2.1 van belang.
Tabel 2.1: gegevens aanvrager(s).

Onderwerp	Omschrijving
Aanvragers:	Chemelot Site Permit B.V. KVK-nummer: 14083045 Vestigingsnummer: 000000536989
	CIRCLE INFRA PARTNERS B.V.
Loketfunctie:	Chemelot Site Permit B.V.: Urmonderbaan 22, 6167 RD Geleen Postadres Postbus 27, 6160 MB Geleen
Naam deelvergunning:	Spooractiviteiten OBL
Gegevens primaire site bewoner:	Statutaire naam: Circle Infra Partners B.V. Adres: Urmonderbaan 22, 6167 RD Geleen KVK-nummer: 14105702 Vestigingsnummer: 000013842269
Ligging deelvergunning:	Spooractiviteiten OBL is gelegen op Chemelot en haven Stein.
Omschrijving van de aard van de deelvergunning:	Spoorwegactiviteiten OBL zijn met name rangeerhandelingen met treinen en ketelwagens binnen de particuliere spooraansluiting op site Chemelot binnen het netwerk van sporen van en naar goederenterminals (verladingen) en onderhoud aan spoorwegnet in het OBL-gebied site Chemelot.
Soort vergunning die wordt aangevraagd	Omgevingsvergunning op grond van artikel 5.1, tweede lid, onder b (milieubelastende activiteit) van de omgevingswet.

2.1 Korte omschrijving van de aangevraagde activiteit

De aangevraagde activiteit betreft een verandering van de deelinrichting Spooractiviteiten OBL.

In tabel 2.2 zijn de relevante milieubelastende activiteit(en) (MBA('s)) opgenomen waar de aanvraag betrekking op heeft.

Tabel 2.2: Gegevens milieubelastende activiteit(en) verandering

MBA Omschrijving Activiteiten Koepelvergunning Site Chemelot	Deelparagraaf BAL
Seveso-inrichting (Activiteit koepelvergunning Chemelot)	§ 3.3.1
1. Vervoersbewegingen van volle zwavelketelwagens van het railterrein Chemelot richting de verlaadplaats in haven Stein en vervoersbewegingen van lege zwavelketelwagens terug naar het railterrein Chemelot; 2. Vervoersbewegingen van lege ketelwagens van het railterrein Chemelot naar haven Stein en vervoersbewegingen van lege ketelwagens terug naar het railterrein Chemelot; 3. Het ACN-ZA transport zal tussen Chemelot en haven Stein niet meer worden uitgevoerd via treinen maar via vrachtwagens; 4. Het Zwaveltransport zal in de representatieve bedrijfssituatie gedurende de dagperiode rijden in plaats van de avond- en nachtperiode; 5. Incidenteel vindt Zwaveltransport gedurende de avond- en nachtperiode plaats; 6. Incidenteel vindt onderhoud aan de wissels en sporen plaats; 7. Op het industrieterrein Chemelot wordt het geluid van de treinen over een afstand van 60 m spoor aan de Installatie Eigen Bijdragen (IEB) toegevoegd. Het geluid op dit gedeelte van het spoor was niet eerder beoordeeld; 8. Alle overige activiteiten op Chemelot zullen ongewijzigd blijven ten opzichte van de vigerende vergunning.	§ 3.8.9

2.2 Systematiek vergunningen Chemelot

Op 14 juni 2005 is een actualisatievergunning, kenmerk 05/5, voor de gehele site Chemelot afgegeven. In hoofdstuk 1 van deze vergunning, per 13 juni 2023 geactualiseerd, heeft een brede afweging plaatsgevonden van de site Chemelot als één Seveso-inrichting en zijn algemene voorschriften opgenomen.

Deze algemene voorschriften hebben een sitebreed karakter en zijn, behoudens de taakstellende voorschriften, van toepassing op alle installaties/activiteiten op de site Chemelot. In de overige hoofdstukken heeft een afweging plaatsgevonden van elke installatie/activiteit afzonderlijk en zijn specifieke voorschriften daarvoor opgenomen. De in de afzonderlijke hoofdstukken beschreven installaties/activiteiten of groepen van installaties/activiteiten, kunnen worden aangemerkt als deelvergunningen. Hoofdstuk 42 bevat de afweging en specifieke voorschriften voor de deelvergunning.

2.3 Convenant “Voor een veilige ontwikkeling van Chemelot en haar omgeving” (veiligheidskader)

In het voorjaar 2022 is de Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot afgerond. Het hoofddoel van deze strategische visie is het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving van Chemelot. De in deze visie gemaakte keuzes zijn richtinggevend voor de ontwikkeling van het gebied en voor het zekerstellen en versterken van bestaande waarden. Het veiligheidskader heeft betrekking op nieuwe initiatieven binnen en buiten Chemelot alsmede op ingrijpende veranderingen aan bestaande installaties die een ander risicoprofiel met zich meebrengen.

De gezamenlijke ambitie en daarmee het hoofddoel van de veiligheidsvisie in algemene zin is het creëren van een veilige leefomgeving op en rondom de site Chemelot. Meer in het bijzonder, het beschermen van de fysieke leefomgeving en omgevingskwaliteit tegen bijvoorbeeld een ongewoon voorval op de site Chemelot. Daarbij is vastgelegd om in de uitwerking van deze ambitie verder te reiken dan wat wet- en regelgeving voorschrijven.

Het resultaat van een brede bestuurlijke afweging, en daarmee de vertaling van het geambieerde bovenwettelijk karakter, komt tot uitdrukking in de onderlinge afspraken in dit convenant. De tijdhorizon van het convenant ligt op 31 december 2025. De intentie is erop gericht per deze datum de in het convenant vastgelegde verplichtingen vorm te hebben gegeven.

Omdat het openbare Convenant “Voor een veilige ontwikkeling van Chemelot en haar omgeving” een bovenwettelijk karakter heeft, wordt aan het bevoegd gezag verzocht om bovenwettelijke voorzieningen en maatregelen die uit dit convenant voortvloeien geen onderdeel te laten uitmaken van het op de aanvraag volgend besluit tot omgevingsvergunning.

In het kader van de OBL veranderingsvergunningaanvraag zal het spoor gebruikt blijven worden voor het transport van Zwavel zodat zo min mogelijk handelingen via vrachtwagens hoeft plaats te vinden. Dit verandert niet ten opzichte van het huidige zwaveltransport.

3 Invloed Spooractiviteiten OBL op integrale milieuprestatie Site Chemelot

3.1 Systematiek

In dit hoofdstuk worden de gevolgen op de integrale milieuprestatie van de site Chemelot inzichtelijk gemaakt. Het gaat hierbij concreet om de aspecten luchtkwaliteit, geluid (zone) en externe veiligheid.

De verwachte maximale milieubelasting is beschreven in deze aanvraag.

Voor de presentatie van de verwachte integrale milieuprestaties wordt onderscheid gemaakt tussen de luchtverontreinigende stoffen, geluid en externe veiligheid. Aspecten die hierbij een belangrijke rol spelen in het kader van Wet- en Regelgeving zijn met name:

- Toetsing van de berekende luchtkwaliteit aan de luchtkwaliteitsnormen, o.b.v. Omgevingswet;
- Toetsing van de berekende geluidsniveaus aan de voor de site Chemelot geldende maximale geluidbelasting in de omgeving, de zogenaamde bewakingswaarden alsmede daarvan afgeleide DS-punten;
- Toetsing van de berekende externe veiligheid aan de grenswaarde en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico resp. de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

3.1.1 Luchtkwaliteit

De actuele emissies van de site Chemelot, voor wat betreft de stoffen zoals genoemd in het Chemelot Milieujaarverslag, zijn geïnventariseerd. Deze zijn gebaseerd op de emissiegegevens die zijn opgenomen in het meest recente Milieujaarverslag van Chemelot. Deze gegevens en de bijdrage die de verandering van de spooractiviteiten OBL hieraan leveren worden gepresenteerd in paragraaf 3.2.1.

3.1.2 Geluid

De milieukwaliteit v.w.b. de geluidbelasting wordt eveneens gepresenteerd. De modellen voor de berekening van de geluidbelasting zijn gebaseerd op de vergunde (en te vergunnen) situatie. Een verdere uitwerking vindt plaats voor geluid in paragraaf 3.2.2 en 3.2.3.

3.1.3 Externe veiligheid

De milieukwaliteit v.w.b. de externe veiligheid wordt nader beschreven. Een verdere uitwerking vindt plaats voor externe veiligheid in paragraaf 3.2.4.

3.1.4 Trillinghinder

De milieukwaliteit v.w.b. de trillinghinder wordt nader beschreven. Een verdere uitwerking vindt plaats voor trillinghinder in paragraaf 3.2.5.

3.1.5 Lichthinder

De milieukwaliteit v.w.b. de lichthinder wordt nader beschreven. Een verdere uitwerking vindt plaats voor lichthinder in paragraaf 3.2.6.

3.2 Toetsing integrale milieupformance

3.2.1 Luchtkwaliteit

Voor wat betreft de invloed op de luchtkwaliteit van de site Chemelot is gekeken naar de componenten die relevant zijn voor de veranderingsvergunning en waarvoor een luchtkwaliteitsnorm geldt. In dit geval gaat het over component *NO_x en fijn stof (PM₁₀)*. De emissie van de treinen op de aangevraagde traject in het kader van de vergunde emissie van de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL is weergegeven in tabel 3.1.

Met betrekking tot de aangevraagde uitstoot van de locomotieven is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (Bijlage 5). In de luchtkwaliteitrapportage is een onderzoek uitgevoerd naar enerzijds de uitstoot van het rijden van de treinen en anderzijds het rijden van elektrische vrachtwagens. Het rijden van de elektrische vrachtwagens behoort tot de deelinrichting Terreinen, Wegen en Kolommenbanen (TWK). Voor het laten rijden van de vrachtwagens over deze nieuwe eigen weg zal een aparte vergunning worden aangevraagd.

In tabel 3.1 is te zien dat de uitstoot met betrekking tot de treinen een percentage van 1,9 % aan NO_x betreft en 8% PM_{10/2,5}. De bijdrage is niet significant voor de omgevingsluchtkwaliteit. Gezien de afstand tot toetsingspunten en de beperkte emissiebijdrage leidt dit niet tot een verandering van de vergunde immissie op toetsingspunten. Mede, omdat de ACN-ZA niet meer via de treinen vervoerd wordt zal er geen toename ten opzichte van de vergunde emissies plaats vinden.

Tabel 3.1: Overzicht emissie van luchtverontreinigende stoffen van Spooractiviteiten OBL

Stoffen	Vergunde emissie Spooractiviteiten OBL	Emissie railverkeer Chemelot ↔ haven Stein Spooractiviteiten OBL	Bijdrage aan emissie t.o.v. vergund Spooractiviteiten OBL
Eenheid	ton/jaar	kg/jaar	%
NO _x	113	2150	1,9
Zeef-fijn stof PM _{2,5}	0,7	-	-
Fijnstof PM ₁₀	-	55	8 (t.o.v. stof totaal)

3.2.2 Toetsing geluid gezoneerde industrieterrein Chemelot

De spooractiviteiten worden zowel binnen het geluidgezoneerd industrieterrein site Chemelot als haven Stein uitgevoerd. Voor de geluidimmissie is een akoestisch rapport opgesteld (**bijlage 1**).

De vergunde situatie op de ontvangerpunten (DS-punten) op site Chemelot is vermeld in tabel 3.2. 1. De aangevraagde situatie is vermeld in tabel 3.2.2.

Tabel 3.2.1 Geluidniveau op de ontvangerpunten (DS-punten) in de vergunde situatie

Locatie Eigen Bijdragen [dB(A)] oud, vóór Spoorwegactiviteiten OBL aanvraag					
Bewakingspunt	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$				
	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Bewakings- waarde
DS 1 - Lindenheuvel Noord	50,9	50,3	50,2	60,2	60
DS 2 - Geleen Krawinkel	51,2	50,4	50,0	60,0	60
DS 3 - Neerbeek Mauritslaan	48,6	48,2	47,8	57,8	59
DS 4 - Beek Makado DSM-straat	47,8	46,7	46,2	56,2	56
DS 5 - Geleen Romaniestraat	48,3	47,9	46,5	56,5	57
DS 6 - Stein Nieuwdorp	47,9	47,8	47,7	57,7	58
DS 7 - Stein Oud-Kerensheide	46,6	46,5	46,4	56,4	57
DS 8 - Motel Urmond	45,5	45,3	45,1	55,1	57
DS 9 - Elsloo Steinderweg	45,1	45,0	44,8	54,8	56
DS 10 - Lutterade (NS-station)	47,7	46,2	44,9	54,9	55
DS 11- Lindenheuvel-Javastraat	49,9	48,9	48,6	58,6	60

Tabel 3.2.2 Geluidniveau op de ontvangerpunten (DS-punten) in de aangevraagde situatie

Locatie Eigen Bijdragen [dB(A)], nieuw Spoorwegactiviteiten OBL aanvraag					
Bewakingspunt	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$				
	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Bewakings- waarde
DS 1 - Lindenheuvel Noord	50,9	50,3	50,2	60,2	60
DS 2 - Geleen Krawinkel	51,2	50,4	50,0	60,0	60
DS 3 - Neerbeek Mauritslaan	48,6	48,2	47,8	57,8	59
DS 4 - Beek Makado DSM-straat	47,8	46,7	46,2	56,2	56
DS 5 - Geleen Romaniestraat	48,4	47,9	46,4	56,4	57
DS 6 - Stein Nieuwdorp	47,9	47,8	47,7	57,7	58
DS 7 - Stein Oud-Kerensheide	46,6	46,5	46,4	56,4	57
DS 8 - Motel Urmond	45,5	45,3	45,1	55,1	57
DS 9 - Elsloo Steinderweg	45,1	45,0	44,8	54,8	56
DS 10 - Lutterade (NS-station)	47,7	46,2	44,9	54,9	55
DS 11- Lindenheuvel-Javastraat	49,9	48,9	48,6	58,6	60

De etmaalwaarden passen binnen de afgeronde bewakingswaarden van de DS-punten. Deze waarden staan in direct verband met de geluidzone. Om een indruk te geven van de veranderingen op de geluidbelasting van Chemelot ten gevolge van de veranderingsvergunningaanvraag van Spoorwegactiviteiten OBL is in tabel 3.2.3. de verandering van de Locatie Eigen Bijdragen weergegeven.

Gedurende de dagperiode neemt het geluidniveau ter hoogte van DS 5 – Geleen Romaniestraat met 0,1 dB(A) toe en in de nachtperiode met 0,1 dB(A) af. Reden hiervoor is dat de treinbewegingen richting haven Stein in de representatieve bedrijfssituatie in de dagperiode gaan plaatsvinden in plaats van de avond- en nachtperiode en er geen treinen meer met ACN-ZA rijden gedurende de nachtperiode.

Tabel 3.2.3. Locatie Eigen Bijdragen verandering

Verandering Locatie Eigen Bijdragen a.g.v. aanvraag [dB(A)]				
Bewakingspunt	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$			
	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
DS 1 - Lindenheuvel Noord	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 2 - Geleen Krawinkel	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 3 - Neerbeek Mauritslaan	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 4 - Beek Makado DSM-straat	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 5 - Geleen Romaniestraat	0,1	0,0	-0,1	-0,1
DS 6 - Stein Nieuwdorp	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 7 - Stein Oud-Kerensheide	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 8 - Motel Urmond	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 9 - Elsloo Steinderweg	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 10 - Lutterade (NS-station)	0,0	0,0	0,0	0,0
DS 11- Lindenheuvel-Javastraat	0,0	0,0	0,0	0,0

3.2.3 Toetsing geluid gezondeerde industrieterrein haven Stein

In het akoestisch onderzoek (Bijlage 1) is de geluidsuitstraling bepaald ter hoogte van toetsingswaarden van haven Stein.

De maximale aangevraagde etmaalwaarde bedraagt 42 dB(A) op 5 m hoogte voor de bepalende woningen aan de Speelheuvel. De aanvraag past hiermee binnen de nieuwe vast te stellen geluidzone. Het maximale geluidniveau als gevolg van het rijden van de treinen is bepaald op 71 dB(A) ter hoogte van de bepalende woningen, gelegen buiten de geluidzone. Omdat het hier incidentele pieken betreft van langsrijdende treinen gedurende de dagperiode kan hiervoor vergunning worden verleend. Tijdens calamiteiten (minder dan 12 keer per jaar) zullen treinen incidenteel tijdens de avond- en nachtperiode gaan rijden.

3.2.4 Toetsing externe veiligheid

Omdat site Chemelot een Seveso inrichting is, bestaat de verplichting om te toetsen of een kwantitatieve risico analyse (QRA) geldt voor de aangevraagde gewijzigde activiteiten. Hieronder is dit nader beschouwd.

In de aangevraagde situatie zal het zwaveltransport naar de haven normaliter gedurende de dagperiode plaatsvinden. Hiervoor worden 18 volle ketelwagens met vloeibare zwavel

getransporteerd naar de haven. Vervolgens zullen lege ketelwagens terugrijden. Indien de trein niet op tijd aanwezig is dient de trein gedurende de avond- en/of nachtperiode verladen te worden. De reden hiervoor is dat vloeibare zwavel zo snel mogelijk verladen dient te worden.

Voor het aspect van Externe Veiligheid wordt er gekeken of bij de spoorwegbewegingen en verlading vanuit de ketelwagen een voorval kan plaatsvinden waarbij als gevolg daarvan een gevaarlijke stof kan vrijkomen die mogelijk invloed kan hebben op het externe risico. Dit externe risico wordt getoetst door het opstellen van een zogenaamde kwantitatieve risico analyse (QRA) waarvan de methodiek voorgeschreven staat in het Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid (RV-OmV). Het resultaat van een QRA geeft de kans op overlijden van een groep personen weer met een bepaalde omvang. Het risico wordt bepaald door de transportroute, de vervoerde stoffen en de aard van de omgeving.

In een QRA voor inrichtingen worden alleen stoffen beschouwd die relevant zijn voor de externe veiligheid. Hierbij gaat het om stoffen die ontvlambaar zijn en/of acuut toxisch via inhalatie. Dit geldt zowel voor zuivere stoffen als voor mengsels. Om te kijken of de stoffen beschouwd dienen te worden is een subselectiemethodiek ontwikkeld welke een richtlijn geeft of de stof beschouwd dient te worden.

Hierin wordt aangegeven dat bij een zuivere stof in het veiligheidsinformatieblad van de betreffende component dient te kijken naar de volgende H-zinnen. Indien deze H-zinnen aanwezig zijn, dient het component beschouwd te worden in de subselectiemethodiek om te kijken of er sprake is van een QRA-plicht.

Relevante H-zinnen voor QRA:

- Acute toxiciteit (inhalatie) **H330 of H331**
- Ontvlambaarheid **H220, H221, H224, H225 of H226**

Vanuit de MSDS van zwavel is de volgende H-zin opgenomen:

H315 Veroorzaakt huidirritatie

Zwavel veroorzaakt bij aanraking huidirritatie, maar is niet geclassificeerd als een acuut toxisch bij inhalatie en evenwel niet als ontvlambaar bij ontsteking. Daarnaast zijn de voorgeschreven H-zinnen niet aanwezig.

Ondanks deze H-zinnen niet aanwezig zijn, betekent dit niet automatisch dat zwavel niet beschouwd hoeft te worden in de selectiemethodiek. Een andere reden om een stof mee te nemen is omdat er toxische verbrandingsproducten kunnen ontstaan; ook bij de aanwezigheid van zwavel. In het RV-OmV wordt aangegeven dat dit alleen relevant is voor een opslagruimte waar brandbare (gevaarlijke) stoffen zijn opgeslagen en de verpakte (gevaarlijke) stoffen de elementen stikstof, zwavel, chloor, fluor of broom bevatten.

Zwavel is van zichzelf geen brandgevaarlijke stof en door het spoorwegtransport wordt deze niet in aanraking gebracht met andere brandgevaarlijke stoffen. Dus deze situatie hoeft niet beschouwd te worden in de subselectiemethodiek.

Conclusie

Het zwaveltransport heeft geen invloed op het milieuaspect externe risico van de site Chemelot. Er is geen QRA plicht voor dit transport noodzakelijk dus verdere acties zijn niet nodig.

3.2.5 Trillinghinder

Wetgeving

De meet- en beoordelingsrichtlijn B 'Hinder voor personen in gebouwen' bevat richtlijnen voor het meten en beoordelen van hinder voor personen.

Om te beoordelen wat de trillinghinder is vanwege langrijdende treinen is een onderzoek naar de mate van trillinghinder uitgevoerd (Bijlage 3).

Uit de rapportage is gebleken dat er geen verhoogde trillingsniveaus ten gevolge van treinpassages gemeten zijn en dat ruimschoots voldaan wordt aan de streefwaarden. Het treffen van aanvullende maatregelen is dan ook niet van toepassing.

3.2.6 Lichthinder

Richtlijn lichthinder

Er is geen wetgeving om negatieve aspecten van licht te voorkomen.

Bij probleemsituaties wordt gebruik gemaakt van de richtlijn lichthinder, uitgegeven door de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. In deze richtlijn wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende typen verblijfsgebieden, van landelijk tot stedelijk. De lichtsterkte is opgenomen in tabel 3.4.

Tabel 3.4 Grenswaarden voor de lichtimmissie ter plaatse van een vensteropening in een gevel van een omwonende en de lichtemissie van een verlichtingsinstallatie ter voorkoming van lichthinder

Omgevingszone					
Te hanteren parameter	Tijdsperiode (uur)	E1 Natuurgebied	E2 Landelijk gebied	E3 Stedelijk gebied	E4 Stadscentrum/ industriegebied
Verlichtingssterkte E_v (lx)	dag en avond 07:00-23:00	2 lx	5 lx	10 lx	25 lx
	Nacht 23:00-07:00	1 lx	1 lx	2 lx	5 lx
Lichtsterkte I (cd) van elk armatuur	dag en avond 07:00-23:00	2500 cd	7500 cd	10000 cd	25000 cd
	Nacht 23:00-07:00	0 cd	500 cd	1000 cd	2500 cd

Huidige en toekomstige situatie

In afbeelding 3.5 wordt de omgeving van de woningen, gelegen aan de Speelheuvel te Stein weer gegeven. De woningen zijn binnenstedelijk gelegen. Het traject wordt omgeven door met name verlichting afkomstig van lantaarnpalen en verkeer op de wegen A2, Mauritslaan en Veestraat. De treinen rijden in de huidige situatie gedurende de avond- en nachtperiode. Tot op heden zijn hierover nooit klachten over lichthinder geweest. In de toekomst zullen de treinen in de normale situatie tijdens de dagperiode gaan rijden.



Afbeelding 3.5 Omgeving traject treinen

Bespreking resultaten lichtonderzoek

In het lichthinderonderzoek (Bijlage 2) is nader ingegaan op het aspect lichthinder. Dit onderzoek heeft enerzijds betrekking op het rijden van de treinen en anderzijds het rijden van elektrische vrachtwagens. Het rijden van de vrachtwagens behoort tot de deelinrichting Terreinen, Wegen en Kolommenbanen (TWK). Voor het laten rijden van de vrachtwagens over deze nieuwe eigen weg zal een aparte vergunning worden aangevraagd.

Met betrekking tot het rijden van de treinen kan niet worden voldaan aan de normering van de richtlijn lichthinder gedurende de dagperiode. Zeer ingrijpende maatregelen zijn nodig om tijdens de dagperiode te voldoen aan de normering voor lichthinder. In de rapportage is een toelichting opgenomen met betrekking tot de zonebeschrijving van het gebied, zijnde stedelijk gebied. In het rapport zijn de volgende maatregelen voorgesteld ten aanzien van het rijden van de treinen:

Treinen:

1. De treinen zullen in de normale bedrijfssituatie alleen laten rijden tijdens de dagperiode. Alleen gedurende uitzonderlijke situaties zullen de treinen tijdens de avond- en nachtperiode gaan rijden.
2. De huidige lantaarnpalen naast het spoor worden weg gehaald. Onderzoek zal nog worden uitgevoerd of eventueel nog licht nodig is. Indien dit zo is dan zal deze verlichting dicht bij de grond geplaatst worden.
3. Omdat de treinen in de normale bedrijfssituatie alleen gedurende de dagperiode tussen 7:00 – 19:00 uur zullen gaan rijden zal er geen lichtscherm worden gerealiseerd.

3.2.7 Best beschikbare technieken (BBT)

Hieronder wordt in gegaan op de best beschikbare technieken per milieuaspect:

Geluid

- Het bestaande spoor ligt voor een gedeelte van het traject al verlaagd ten opzichte van de woningen ter hoogte van Speelheuvel. Voor de aangevraagde verandering worden de rails voorzien van een zogenaamd SpoorStaaf Conditionering Systeem (SSCS). Hierdoor wordt het booggeluid teruggedrongen door spuitkoppen die smeermiddel aanbrengen op het oppervlak van de spoorstaaf. Het wissel- en voeggeluid wordt gereduceerd door aangebrachte thermietlassen.
- De snelheid is laag en bedraagt maximaal 10 km/uur.
- Er zijn organisatorische maatregelen aanwezig. De machinisten hebben een rij-instructie waardoor de geluidemissie vooral tijdens het remmen zeer wordt beperkt. Toeteren, anders dan om veiligheidsredenen, is verboden.
- Ter hoogte van de Speelheuvel zullen de treinbewegingen in de representatieve bedrijfssituatie gedurende de dagperiode plaatsvinden. Alleen bij uitzonderlijke situaties (< 12 maal per jaar) kan het voorkomen dat gedurende de avond- en/of nachtperiode zwaveltreinen gerangeerd worden op de sporen.
- De remmen van de ketelwagens zijn als kunststof K-remblok of laaggeluid laagslijtage LL remblokken uitgevoerd.

Conclusie:

Met een maximale snelheid van 10 km/uur, het normaliter rijden van treinen gedurende de dagperiode, de inzet van SSCS en geluidarme remblokken wordt het geluid zoveel mogelijk terug gedrongen.

Licht

- De treinen zullen in de normale bedrijfssituatie alleen rijden tijdens de dagperiode. Alleen gedurende uitzonderlijke situaties zullen de treinen tijdens de avond- en nachtperiode gaan rijden.
- De huidige lantaarnpalen naast het spoor worden weg gehaald. Onderzoek zal nog worden uitgevoerd of eventueel nog licht nodig is. Indien dit zo is dan zal deze verlichting dicht bij de grond geplaatst worden.

Conclusie:

Met het rijden van de treinen gedurende de dagperiode en het verwijderen van de hoge lantaarnpalen zal de lichtuitstraling richting woningen verminderd worden.

3.3 Omgevingswet onderdelen Natuur en Water site Chemelot

3.3.1 Natuur

Voor de gehele site Chemelot vigeert een koepelvergunning in het kader van de Wet natuurbescherming met kenmerk 2018/43061 sinds 3 juli 2018. Hieronder vallen alle activiteiten die op de site Chemelot plaatsvinden gezien de hoge mate van integratie en verbondenheid.

De effectenindicator zoals aangereikt door het Ministerie van Economische Zaken geeft een negentiental mogelijke effecten waarmee rekening moet worden gehouden ten aanzien van onder de Wet natuurbescherming beschermde waarden. Dit zijn alle mogelijk storende factoren die in een Natura 2000-gebied als gevolg van een geplande activiteit kunnen optreden.

Treedt er een verandering op in de effecten naar de natuur dan moet een wijziging Omgevingsvergunning worden aangevraagd. Deze vergunning wordt separaat aangevraagd.

De stikstofuitstoot van de treinen behoren tot de vigerende koepelvergunning. De verandering past binnen de totale uitstoot van alle locomotieven op de site.

3.3.2 Water

Het afvalwater, afkomstig van de Spooractiviteiten OBL, wordt geloosd naar de IAZI. Dit afvalwater bestaat alleen uit schoon hemelwater en is afkomstig van verhardingen (rail (emplacement)). Voor de lozing van het effluent van de IAZI is een watervergunning verleend onder zaaknummer 2019-Z4532.

3.4 Milieueffectrapportage

Onder de Omgevingswet en het bijbehorende Omgevingsbesluit (bijlage V) is aangegeven voor welke activiteiten of plannen een Mer-plicht of Mer-beoordelingsplicht geldt. Op grond van bijlage V van het Omgevingsbesluit gelden voor de aangevraagde activiteiten bovenstaande verplichtingen niet.

3.5 Relatie met het omgevingsplan

De Seveso-inrichting Chemelot is gelegen binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Stein. Het omgevingsplan Stein wordt tegelijkertijd in procedure gebracht en hierdoor wordt invulling gegeven aan de in het omgevingsplan opgenomen algemene regels voor het uitvoeren van de milieubelastende activiteit.

4 Overige wettelijke kaders

4.1 Best beschikbare technieken en informatie documenten

Het Besluit kwaliteit leefomgeving stelt dat bij de beoordeling of de milieubelastende activiteit voldoet aan het criterium de hiervoor in aanmerking komende beste beschikbare technieken (Europese Bref's) en informatiedocumenten (Nederlandse PGS'en en BB-cvm) worden toegepast volgens artikel 8.10 van het BKL.

De informatiedocumenten worden vastgesteld volgens bijlage XVIII, onder A van het BKL. De geaccepteerde versie van deze aangewezen informatiedocumenten is opgenomen in de omgevingsregeling (Artikel 1.4, lid 1; uitgaven en verwijzingen).

Geluidreducerende maatregelen spoor en materieel

Op de site Chemelot wordt het normaal gangbare spoormaterieel gebruikt voor de aan- en afvoer van stoffen. Er is op de site Chemelot een aantal geluidbeperkende maatregelen getroffen om zowel de emissie alsook de immissie te beperken.

Voor de aangevraagde verandering wordt een zogenaamd SpoorStaaf Conditionering Systeem (SSCS) aangelegd tussen de spoorlijn vanaf Chemelot tot haven Stein. Het booggeluid wordt teruggedrongen door spuitkoppen die smeermiddel aanbrengen op het oppervlak van de spoorstaaf. Het wissel- en voeggeluid wordt gereduceerd door aangebrachte thermietlassen.

De rangeersnelheid op het Chemelot terrein is laag en bedraagt gemiddeld 10 km/uur, op basis waarvan de geluidmodellering is uitgevoerd.

Verder zijn organisatorische maatregelen aanwezig. De machinisten hebben een rij-instructie waardoor de geluidemissie vooral tijdens het remmen zeer wordt beperkt. Toeteren, anders dan om veiligheidsredenen, is verboden. Ter hoogte van Speelheuvel zullen de treinbewegingen normaliter gedurende de dagperiode plaatsvinden. Alleen bij uitzonderlijke situaties (< 12 maal per jaar) kan het voorkomen dat gedurende de avond- en/of nachtperiode zwaveltreinen gerangeerd worden op de sporen. De remmen van de wagons zijn als kunststof K-remblok of laaggeluid laagslijtage LL remblokken uitgevoerd. Met een gemiddelde snelheid van 10 km/uur, de inzet van SSCS en geluidarme remblokken wordt het geluid zoveel mogelijk terug gedrongen.

4.2 Energie

Chemelot doet mee aan het Europese CO₂ emissiehandelsysteem (EU-ETS). De Spooractiviteiten OBL doet daardoor mee aan het Europese CO₂ emissiehandelsysteem.

De Spooractiviteiten OBL maakt geen gebruik van de stoomafname van en/of levering aan het USG netwerk. Tevens worden geen brandstof(fen) verbrand. Hierdoor is geen relatie met CO₂ emissies en neemt de Spooractiviteiten OBL op zichzelf niet deel aan het Europees Emissiehandel Systeem (ETS)/ Nederlandse CO₂ heffing.



Part of Ebert HERA Group